

III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano

Työryhmän muistio



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Ajokorttidirektiivin toimeenpano -työryhmä puheenjohtaja Anneli Tantt / LVM sihteeri Karolina Lehto / AKE		Julkaisun laji Mietintö	
		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä 25.9.2008	
Julkaisun nimi III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano. Työryhmän muistio			
Tiivistelmä Työryhmä ehdottaa tehtäväksi III ajokorttidirektiivistä johtuvat muutokset suomalaisiin ajokortteihin ja ajo-oikeuteen. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä on sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013. Aiemmin myönnetty ajokortit on vaihdettava direktiivin mukaisiksi viimeistään vuoden 2033 alussa. Ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika olisi 19.1.2013 tai sen jälkeen myönnettyissä korteissa 15 vuotta luokissa AM, A1, A2, A, B, BE ja T (ryhmä 1) ja 5 vuotta luokissa C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ja DE (ryhmä 2). 70 ikävuoden täyttämisen jälkeen ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi ryhmässä 1 viisi vuotta ja ryhmässä 2 kaksi vuotta. Ryhmässä 2 ajokorttien uusiminen sovitetaan yhteen ammattipätevyyden uusimisaikataulun kanssa. Ryhmässä 1 kuljettajan on toimitettava lääkärintodistus tai laajennettu lääkärintodistus ajokorttia uusittaessa 70 ikävuodesta eteenpäin. Ryhmässä 2 lääkärintodistus on toimitettava ajokorttia uusittaessa sen jälkeen, kun kuljettaja on täyttänyt 45 vuotta ja siitä eteenpäin aina ajokorttia uusittaessa. Nykyinen 70 vuoden yläikärajaa poistuu ryhmästä 2. Mopokortin saamiseksi esitetään pakollista opetusta, teoriakoetta ja käsittelykoetta jo viimeistään vuoden 2010 alusta lähtien. Autokoululupiin esitetään tehtäväksi palveludirektiivistä johtuvat muutokset. Luvan saamisen edellytyksiä lievennetään, ja luvasta ehdotetaan valtakunnallista ja toistaiseksi voimassa olevaa. Luvan luokkakakohtaisuudesta luovuttaisiin. Lupa myönnettäisiin jatkossa joko ryhmään 1 tai ryhmään 2 taikka molempiin. Kuljettajaopetusta esitetään uudistettavaksi siten, että henkilöauton (B-luokan) ajo-opetuksen saisi jatkossa aloittaa jo 17-vuotiaana. Ajo-opetuksen ja omaehtoisen harjoittelun määrää lisättäisiin. Ns. II-vaihe tulisi suorittaa viimeistään 12 kuukauden kuluessa kuljettajantutkinnosta. Uuden kuljettajan rikkomusseuranta säilyisi kahdessa vuodessa.			
Avainsanat (asiasanat) ajokortti, ajo-oikeus, III ajokorttidirektiivi, autokoulu, kuljettajaopetus, palveludirektiivi			
Muut tiedot Yhteyshenkilö/LVM: Anneli Tantt			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 22/2009		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-243-052-6 (painotuote) 978-952-243-053-3 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 70	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för verkställigheten av körkortsdirektivet Ordf. Anneli Tanttú/kommunikationsministeriet, sekr. Karolina Lehto/Fordonsförvaltningscentralen		Typ av publikation Rapport	
		Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet 28.9.2008	
Publikation Verkställande av det tredje körkortsdirektivet. Arbetsgruppens rapport			
Referat Arbetsgruppen föreslår att i finländska körkort och körrätten företas ändringar som föranleds av det tredje körkortsdirektivet. Medlemsstaterna måste utfärda och publicera direktivets bestämmelser senast den 19 januari 2011 och de ska tillämpas senast den 19 januari 2013. Körkort som beviljats tidigare ska bytas till direktivsenliga senast i början av 2033. Den administrativa giltighetstiden för körkort beviljade den 19 januari 2013 eller därefter är 15 år i klasser AM, A1, A2, A, B, BE och T (grupp 1), och 5 år i klasser C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D och DE (grupp 2). Efter att körkortsinnehavaren har fyllt 70 år är körkortets administrativa giltighetstid fem år i grupp 1 och två år i grupp 2. I grupp 2 samordnas förnyandet av körkortet med tidsplanen för förnyandet av yrkeskompetensen. I grupp 1 ska föraren lämna in ett läkarintyg eller ett utvidgat läkarutlåtande vid förnyandet av körkortet fr.o.m. 70 års ålder. I grupp 2 ska ett läkarintyg lämnas in vid förnyandet av körkortet efter att föraren har fyllt 45 år och därefter alltid när körkortet förnyas. Den nuvarande högsta åldergränsen på 70 år slopas i grupp 2. Det föreslås att senast i början av 2010 ska den som vill få ett mopedkort genomgå obligatorisk undervisning, teoriprov och hanteringsprov. Det föreslås att i bilskoletillstånden ska göras de ändringar som föranleds av tjänstedirektivet. Kraven för att få ett tillstånd ska lindras och tillståndet föreslås bli riksomfattande samt gälla tills vidare. Tillståndets bundenhet till klasser ska slopas. I fortsättningen beviljas tillståndet antingen för grupp 1 eller 2 eller för båda. Enligt förslaget reformeras förarundervisningen så att körundervisningen för personbil (B-klass) kan inledas redan vid 17 års ålder. Körundervisning och frivillig övning ska ökas. Det s.k. andra skedet ska genomgå senast 12 månader efter förarexamen. Tiden för uppföljningen av en ny förares förseelser bevaras i två år.			
Nyckelord Körkort, körrätt, tredje körkortsdirektiv, bilskola, förarutbildning, tjänstedirektiv			
Övriga uppgifter Kontaktperson vid ministeriet är Anneli Tanttú.			
Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 22/2009		ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	ISBN 978-952-243-052-6 (trycksak) 978-952-243-053-3 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak) 70	Språk finska	Pris	Sekretessgrad offentlig
Distribution Kommunikationsministeriet		Förlag Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group on the implementation of the Driving Licence Directive Chair: Anneli Tantt, Ministry of Transport and Communications, secretary: Karoliina Lehto, Finnish Vehicle Administration		Type of publication Report	
		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 25 September 2008	
Name of the publication Implementation of the third Driving Licence Directive Working group report			
Abstract <p>The working group proposes that Finnish driving licences and the right to drive be changed to accord with the third EU Driving Licence Directive. Member States shall issue and publish the Directive provisions by no later than 19 January 2011 and the provisions must be applied by 19 January 2013. Previously issued driving licences must be changed to accord with the Directive by no later than the beginning of 2033.</p> <p>It is proposed that driving licences of categories AM, A1, A2, A, B, BE and T (group 1) issued on or after 19 January 2013 remain in force for 15 years and licences of categories C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D and DE (group 2) for 5 years. A driving licence of a driver over the age of 70 would remain in force for five years in group 1 and for two years in group 2. The renewal of driving licences in group 2 would be adjusted with the renewal schedule concerning professional qualifications. From 70 years onwards drivers of group 1 are required to submit a doctor's certificate or a comprehensive medical report for the renewal of the licence. In group 2 a doctor's certificate is required for each licence renewal after the driver is 45 years old. The current maximum age limit of 70 years will be removed in group 2.</p> <p>It is suggested that as of the beginning of 2010, at the latest, requirements for receiving a moped driving licence include compulsory training, a theoretical test and a test of skills.</p> <p>It is proposed that the licences for driving schools be changed to meet the requirements of the Services Directive. The conditions for obtaining a licence would become less strict and the licence is suggested to become national and remain valid until further notice. The licence would no longer be specific to categories. In future a licence would be granted either for group 1 or group 2 or for both groups.</p> <p>In terms of driver training it is suggested that training for a passenger car (category B) could be started already at the age of 17. The amount of driving tuition and voluntary training would be increased. The so-called second phase should be completed within 12 months of the driving test. Like today, violations of a new driver would be monitored for two years.</p>			
Keywords driving licence, right to drive, Third Driving Licence Directive, driving school, driving tuition, Services Directive			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Ms Anneli Tantt			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 22/2009		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-243-052-6 (printed version) 978-952-243-053-3 (electronic version)
Pages, total (printed version) 70	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Distributed and published by Ministry of Transport and Communications			

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.9.2008 Ajokorttidirektiivin toimeenpano -työryhmän, jonka tehtävänä oli

- selvittää Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorttidirektiivin 2006/126/EY toimeenpanon vaikutukset ajokorttilainsäädäntöön ja ajokorttiasioissa noudatettavaan menettelyyn sekä tehdä ehdotukset tarvittaviksi muutoksiksi;
- tehdä tarkistetut ehdotukset mopoilijoiden turvallisuuden parantamiseksi mopokortin linjauksia koskevien ehdotusten ja niistä saatujen lausuntojen pohjalta niin, että tarvittavat muutokset voitaisiin mahdollisuuksien mukaan toteuttaa jo keväällä 2009;
- arvioida palveludirektiivin toimeenpanon vaikutukset ajokortteihin liittyvään lainsäädäntöön ja tehdä ehdotukset tarvittaviksi muutoksiksi; sekä
- tehdä ehdotuksia muista tarvittavista muutoksista ajokorttiedellytysten ja -menettelyjen kehittämiseksi.

Työryhmän toimikausi alkoi 1.10.2008 ja päättyi 15.4.2009.

Työryhmään kuuluivat liikenne- ja viestintäministeriöstä liikenneneuvos Anneli Tantt tu työryhmän puheenjohtajana, jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriöstä hallitusneuvos Eija Maunu ja ylitarkastaja Janne Mänttari, sisäasianministeriöstä ylitarkastaja Minna Gråsten, sosiaali- ja terveysministeriöstä lääkintöneuvos Terhi Hermanson, Ajoneuvohallintokeskuksesta johtava asiantuntija Sami Mynttinen, Liikenneturvasta koulutusohjaaja Heikki Anteroinen sekä Suomen autokoululiitto ry:stä puheenjohtaja Antero Peiponen, ja pysyvinä asiantuntijoina liikenne- ja viestintäministeriöstä hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen, Ajoneuvohallintokeskuksesta lakimies Karolina Lehto ja Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta tarkastaja Hannele Juusela. Työryhmän sihteerinä toimi lakimies Karolina Lehto Ajoneuvohallintokeskuksesta ja teknisenä sihteerinä ylitarkastaja Janne Mänttari liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmässä ovat olleet kuultavana professori Esko Keskinen Turun yliopistosta aiheenaan kuljettajakoulutus, ylikonstaapeli Reijo Köngäs Rovaniemen Liikkuvasta poliisista aiheenaan moottorikelkkailu, erikoissuunnittelija Samuli Kallio Etelä-Suomen lääninhallituksesta aiheenaan autokoululuvat ja opetusneuvos Markku Lappalainen opetushallituksesta aiheenaan liikenneopettajien ja tutkinnonvastaanottajien koulutusjärjestelmä. Sosiaali- ja terveysministeriö sai lausunnot työryhmän alustavista lääkärintarkastuksia koskevista ehdotuksista seuraavilta tahoilta: Työterveyslaitos, Suomen Työterveyslääkäriyhdistys, Suomen työterveyslääkärit -alaosasto, Suomen Liikenne- lääketieteen yhdistys, Suomen Yleislääkärit GPF, Nuorten lääkärien yhdistys, Suomen Ortopediyhdistys ja Suomen Silmäoptikkojen liitto.

Toimikautensa aikana työryhmä on kokoontunut yhteensä 14 kertaa.

Työryhmä luovuttaa selvityksensä kunnioittavasti liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä 14. päivänä huhtikuuta 2009

Anneli Tantt
työryhmän puheenjohtaja

Heikki Antero

Minna Gråsten

Terhi Hermanson

Hannele Juusela

Karolina Lehto

Eija Maunu

Sami Mynttinen

Janne Mänttari

Antero Peiponen

Anna-Liisa Tarvainen

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	5
1 JOHDANTO	7
2 NYKYTILA	9
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	9
2.1.1 Ajokortin saamisen yleiset edellytykset.....	9
2.1.2 Ajo-oikeuden voimassaolo.....	9
2.1.3 Ajo-oikeusluokat.....	10
2.1.3.1 Mopot ja kevyet nelipyörät (M-luokka).....	10
2.1.3.2 Moottoripyörät (A1- ja A-luokat)	11
2.1.3.3 Kolmipyörät	12
2.1.3.4 Henkilö- ja pakettiautot (B- ja BE-luokat).....	12
2.1.3.5 Kuorma-autot (C1-, C1E-, C- ja CE-luokat).....	13
2.1.3.6 Linja-autot (D1-, D1E-, D- ja DE-luokat)	14
2.1.3.7 Traktorit, työkoneet ja moottorikelkat (T-luokka).....	15
2.1.4 Terveysvaatimukset	16
2.1.5 Terveystilan valvonta ajo-oikeuden myöntämisen jälkeen.....	17
2.1.6 Ajokorttimenettely	18
2.1.6.1 Viranomaiset ja muut toimijat	18
2.1.6.2 Ajokorttia koskevat vaatimukset.....	19
2.1.7 Ulkomaiset ajokortit.....	19
2.1.8 Kuljettajakoulutus ja tutkintotoiminta	20
2.1.8.1 Autokoulutoiminta	20
2.1.8.2 Opetuslupa	21
2.1.8.3 Kuljettajantutkinnon vastaanottaminen	21
2.2 Sääntely EU:ssa	22
2.2.1 Aikaisemmat ajokorttidirektiivit.....	22
2.2.2 Kolmas ajokorttidirektiivi.....	23
2.2.3 Palveludirektiivi	26
3 TYÖRYHMÄN LINJAUKSET JA EHDOTUKSET.....	29
3.1 Ajo-oikeusluokkia koskevat muutokset.....	29
3.1.1 Mopot ja kevyet nelipyörät	29
3.1.2 Moottoripyörät ja kolmipyörät.....	31
3.1.3 Nelipyörät	33
3.1.4 Henkilö- ja pakettiautot.....	33
3.1.5 Kuorma-autot	34
3.1.6 Linja-autot.....	35
3.1.7 T-luokka.....	37
3.2 Ajokorttien voimassaoloajat	37
3.2.1 Hallinnollinen voimassaoloaika.....	37
3.2.2 Ajokortin uusiminen	39
3.3 Yläikärajan poistuminen	40
3.4 Terveysvaatimukset	41
3.4.1 Ryhmän 1 terveysvaatimukset	41
3.4.2 Ryhmän 2 terveysvaatimukset	43
3.4.3 Ryhmän 1 ikäkausitarkastukset.....	44
3.4.4 Ryhmän 2 ikäkausitarkastukset.....	45
3.5 Ajokorttilomake	46

3.6 Ulkomaiset ajokortit.....	47
3.7 Autokoululupajärjestelmä	48
3.7.1 Lupajärjestelmän säilyttäminen	48
3.7.2 Luvan määräaikaisuus.....	48
3.7.3 Luvan alueellisuus	49
3.7.4 Vakuusvaatimus	49
3.7.5 Luvan luokkakohtaisuus	50
3.7.6 Pätevyysvaatimukset.....	50
3.8 Kuljettajakoulutus- ja tutkintojärjestelmä.....	51
3.8.1 Kuljettajakoulutuksen kokonaisuudistus	51
3.8.2 Tutkinnon vastaanottajien koulutus ja laadunvarmistus	53
3.9 Siirtymäsäännökset	54
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	57
4.1 Taloudelliset vaikutukset	57
4.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan.....	57
4.3 Ympäristövaikutukset	59
4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset	59
4.5 Yritysvaikutukset	60

TIIVISTELMÄ

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista (jäljempänä ”III ajokorttidirektiivi”) annettiin 20 päivänä joulukuuta 2006. Direktiivin toimenpiteiden tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen. Direktiivi edellyttää yhden ajokorttimallin käyttöönottoa koko yhteisön alueella. Ajokortin turvallisuutta ja ajoterveyden valvontaa parannetaan muun ohella edellyttämällä ajokorteilta hallinnollista voimassaoloaika, jonka päättyessä ajokortti uusitaan. Uusimisen yhteydessä voidaan vaatia esimerkiksi lääkärintodistuksen toimittamista sen varmistamiseksi, että kuljettaja täyttää edelleen vaadittavat terveydelliset vähimmäisvaatimukset. Direktiivillä otetaan myös käyttöön mopoja ja kevyitä nelipyöriä koskeva kokonaan uusi AM-luokka, joka korvaa kansallisen M-luokan. Direktiiviin sisältyy lisäksi säännöksiä ajokorttien tunnustamisesta ja vaihtamisesta, ajokorttilomakkeesta sekä kuljettajantutkiminnon vastaanottajien pätevyyttä, laadunvarmistusta ja koulutusjärjestelmää koskevista vähimmäisvaatimuksista.

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin edellyttämät säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä on sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013.

Työryhmä esittää ajokorttien hallinnolliseksi voimassaoloajaksi 15 vuotta mopojen, moottoripyörien sekä henkilö- ja pakettiautojen ajokorttiluokissa (ryhmä 1) ja 5 vuotta raskaiden ajoneuvojen ajokorttiluokissa (ryhmä 2). Esitetyt voimassaoloajat ovat pisimmät mahdolliset direktiivissä sallitut hallinnolliset voimassaoloajat. Ajokortin valokuva olisi uusittava kaikissa luokissa viimeistään 15 vuoden välein.

Ryhmässä 1 ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi 70 ikävuoden täyttämisen jälkeen viisi vuotta. Säädettyjen terveysvaatimusten täytyminen osoitettaisiin lääkärintodistuksilla tai myöhemmin määriteltävällä laajennetulla lääkärintarkastuksella 70 ikävuoden jälkeen aina ajokorttia uusittaessa. 45 vuoden iässä tehtävästä näöntarkastuksesta luovuttaisiin.

Ryhmässä 2 lääkärintodistuksia vaadittaisiin jo siitä ajokortin uusimisesta lähtien, joka tehdään kuljettajan täytettyä 45 vuotta. 70 ikävuodesta eteenpäin ryhmän 2 ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi kaksi vuotta, ja yhtenä uusimisen edellytyksenä olisi lääkärintarkastus tai laajennettu lääkärintarkastus.

Työryhmä esittää, että mopojen kuljettajilta edellytettäisiin pakollista opetusta ja teoria- ja käsittelykokeen suorittamista edellytettäisiin jo vuoden 2010 alusta lukien. III ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä otettaisiin käyttöön AM-luokka, jolloin mopoja ja kevyitä nelipyöriä koskevat opetus- ja tutkintovaatimukset ja ikärajat eriytettäisiin. Mopojen osalta ikäraja säilyisi 15 vuodessa ja kevyiden nelipyörien osalta se nousisi 16 vuoteen.

Moottoripyörien kolmiportaiseen luokitukseen A1, A2 ja A esitetään eräitä ajokorttidirektiivistä johtuvia täsmennyksiä. A1-luokassa alaikäraja säilyisi 16 vuodessa. Tehokkaampien moottoripyörien ajo-oikeuksien saaminen edellyttäisi kahden vuoden ajokokemusta ja jatko-opetuksen suorittamista taikka jos säädetyt vähimmäisikärajat täyttyvät, A2- tai A-luokan ajo-oikeuden voisi saada myös vaaditun kuljettajakoulutuksen ja tutkinnon suorittamisella ilman kokemusta alemmassa ajo-oikeusluokassa.

Direktiivi edellyttää muutoksia henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeuksiin. Luokkien B ja BE väliin tulee uusi ryhmä B-luokan ajoneuvoyhdistelmiä. Näiden ajoneuvojen ajo-oikeus edellyttää erillisen tutkinnon suorittamista.

Kuorma-autojen (C- ja CE-luokkien) vähimmäisikäraja nostetaan ajokorttidirektiivin johdosta 21 vuoteen ja linja-autojen (D- ja DE-luokkien) vähimmäisikäraja vastaavasti 24 vuoteen, kun ajo-oikeus suoritetaan ilman ammattipätevyysdirektiivin mukaista ammattipätevyyskoulutusta.

Euroopan yhteisöjen ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, palveluista sisämarkkinoilla (jäljempänä ”palveludirektiivi”) pyrkii edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta yhteisössä. Direktiivin tavoitteena on purkaa lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa.

Palveludirektiivin näkökulmasta huomio kiinnittyy autokoululupien osalta erityisesti luvan paikallisuuteen ja määräaikaaisuuteen, vakuusvaatimuksiin ja henkilökunnan rikkeettömyys- ja pätevyysvaatimuksiin. Työryhmä esittää, että autokoulujen lupajärjestelmää säilytettäisiin, mutta luvan edellytyksiä lievennettäisiin. Autokoulujen vakuusvaatimuksesta luovuttaisiin. Lupa olisi jatkossa valtakunnallinen ja toistaiseksi voimassa oleva.

Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon mukaisesti kuljettajaopetusta henkilö- ja pakettiautojen ajo-oikeuden (B-luokan) saamiseksi esitetään uudistettavaksi siten, että opetuksen voisi aloittaa jo 17-vuotiaana. Ajo-opetuksen määrää nostettaisiin 10 ajokerralla. Opetuslupaopetuksessa hyödynnettäisiin ammattimaista opetusta autokouluissa. Jatko-opetuksen sisältöä kehitettäisiin, ja se tulisi suorittaa viimeistään vuoden kuluessa kuljettajantutkinnon hyväksytystä suorittamisesta. Uusien kuljettajien rikkomusseuranta säilyisi kahden vuoden mittaisena.

Siirtymäsäännöksissä otettaisiin huomioon III ajokorttidirektiivin periaate, jonka mukaan ennen direktiivin voimaantuloa annettua oikeutta ajamiseen ei direktiivin johdosta tule muuttaa. Siten ennen 19.1.2013 myönnetyt ajo-oikeudet pysyisivät voimassa entisen laajuusina. Aikaisemmin myönnetyt ajokortit tulee vaihtaa direktiivin mallin mukaisiksi ajokorteiksi viimeistään 19.1.2033, jonka jälkeen niihin aletaan soveltaa ajokortin hallinnollista voimassaoloa koskevia säännöksiä.

Esitettyjen toimenpiteiden odotetaan parantavan liikenneturvallisuutta ja vähentävän ajokorttien väärinkäytöksiä. Kansalaisille koituu lisäkustannuksia lisääntyvistä kuljettajaopetusvaatimuksista sekä tiheämmästä ajokorttien uusimisvelvoitteesta. Ajokorttien uusiminen tulee työllistämään nykyistä enemmän ajokorttinviranomaisia sekä lääkärintarkastusten myöntäjänä terveydenhuoltoa. Ajokorttidirektiivistä tulevat uudet vaatimukset ja esitetty kuljettajaopetusuudistus luovat autokoulujen palveluille uutta kysyntää. Autokoululuvan edellytyksiin tehtävät muutokset helpottavat alalle pääsyä. Autokoululupajärjestelmän muuttuminen valtakunnalliseksi aiheuttanee markkinoiden keskittymistä, koska palvelut keskittynevät kasvukeskuksiin.

1 JOHDANTO

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY ajokorteista (jäljempänä ”III ajokorttidirektiivi”) annettiin 20 päivänä joulukuuta 2006. Direktiivi sisältää muun ohella säännöksiä ajokorttien luokituksista, niiden myöntämisen, uusimisen ja voimassaolon edellytyksistä, muissa jäsenvaltioissa annettujen ajokorttien tunnustamisesta ja vaihtamisesta, ajokorttilomakkeesta sekä kuljettajantutkinnon vastaanottajien pätevyyttä, laadunvarmistusta ja koulutusjärjestelmää koskevista vähimmäisvaatimuksista. Direktiiviin sisältyy säännöksiä muun muassa ajokorttien määräaikaaisuudesta, kaikkien ajokorttien vaihtamisesta uusien vaatimusten mukaiseksi, ajokortin saamisen ja uusimisen edellytyksenä olevista terveydentilaa koskevista vaatimuksista ja terveydentilan valvonnasta sekä ajo-oikeuden edellytyksenä olevasta kuljettajakoulutuksesta ja -tutkinnoista.

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin säännökset viimeistään 19. tammikuuta 2011 ja niitä on sovellettava viimeistään 19. tammikuuta 2013. Eräitä säännöksiä sovelletaan kuitenkin jo 19. tammikuuta 2009 alkaen.

Euroopan yhteisöjen ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY, annettu 12 päivänä joulukuuta 2006, palveluista sisämarkkinoilla (jäljempänä ”palveludirektiivi”) pyrkii edistämään palveluntarjoajien sijoittautumisvapautta ja palvelujen vapaata liikkuvuutta yhteisössä. Direktiivin tavoitteena on purkaa lupajärjestelmiä ja muita sijoittautumista koskevia rajoituksia, jotka voisivat estää tai haitata markkinoille pääsyä muissa jäsenvaltioissa. Jäsenvaltioiden on saatettava palveludirektiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 28 päivänä joulukuuta 2009.

Valtioneuvoston liikennepoliittisessa selonteossa (VNS 3/2008 vp) on kirjattu kuluvan vaalikauden tavoitteeksi, että ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa uudistetaan mopon kuljettamista koskevat vaatimukset. Lisäksi tavoitteena on, että liikenneturvallisuuksissa kiinnitetään erityishuomio ikäihmisten, lasten ja liikuntaesteisten liikkumiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 25.9.2008 työryhmän valmistelemaan III ajokorttidirektiivin toimeenpanoa koskevat ehdotukset. Työryhmän toimikausi oli 1.10.2008–15.4.2009. Työryhmän tehtäväksi annettiin selvittää III ajokorttidirektiivin vaikutukset ajokorttilainsäädäntöön ja ajokorttiasioissa noudatettavaan menettelyyn sekä tehdä ehdotukset tarvittaviksi muutoksiksi, tehdä tarkistetut ehdotukset mopojen turvallisuuden parantamiseksi mopokortin linjauksia koskevien ehdotusten ja niistä saatujen lausuntojen pohjalta niin, että tarvittavat muutokset voitaisiin mahdollisuuksien mukaan toteuttaa jo keväällä 2009, arvioida palveludirektiivin toimeenpanon vaikutukset ajokortteihin liittyvään lainsäädäntöön ja tehdä ehdotukset tarvittaviksi muutoksiksi, sekä tehdä ehdotuksia muista tarvittavista muutoksista ajokorttidellytysten ja -menettelyjen kehittämiseksi.

Työryhmään kuuluivat liikenne- ja viestintäministeriöstä liikenneneuvos Anneli Tantu työryhmän puheenjohtajana, jäsenenä liikenne- ja viestintäministeriöstä hallituskoneuvos Eija Maunu ja ylitarkastaja Janne Mänttari, sisäasianministeriöstä ylitarkastaja Minna Gråsten, sosiaali- ja terveysministeriöstä lääkintöneuvos Terhi Hermanson, Ajoneuvohallintokeskuksesta johtava asiantuntija Sami Mynttinen, Liikenneturvasta

koulutusohjaaja Heikki Anteroinen sekä Suomen autokoululiitto ry:stä puheenjohtaja Antero Peiponen, ja pysyvinä asiantuntijoina liikenne- ja viestintäministeriöstä hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen, Ajoneuvohallintokeskuksesta lakimies Karolina Lehto ja Itä-Uudenmaan poliisilaitokselta tarkastaja Hannele Juusela. Työryhmän sihteerinä toimi lakimies Karolina Lehto Ajoneuvohallintokeskuksesta ja teknisenä sihteerinä ylitarkastaja Janne Mänttari liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmässä ovat olleet kuultavana professori Esko Keskinen Turun yliopistosta aiheenaan kuljettajakoulutus, ylikonstaapeli Reijo Köngäs Rovaniemen Liikkuvasta poliisista aiheenaan moottorikelkkailu, erikoissuunnittelija Samuli Kallio Etelä-Suomen lääninhallituksesta aiheenaan autokoululuvat ja opetusneuvos Markku Lappalainen opetushallituksesta aiheenaan liikenneopettajien ja tutkinnonvastaanottajien koulutusjärjestelmä. Sosiaali- ja terveysministeriö sai lausunnot työryhmän alustavista lääkärintarkastuksia koskevista ehdotuksista seuraavilta tahoilta: Työterveyslaitos, Suomen Työterveyslääkäriyhdistys, Suomen työterveyslääkärit -alaosasto, Suomen Liikenne- ja lääketieteen yhdistys, Suomen Yleislääkärit GPF, Nuorten lääkäreiden yhdistys, Suomen Ortopediyhdistys ja Suomen Silmäoptikkojen liitto.

2 NYKYTILA

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

2.1.1 Ajokortin saamisen yleiset edellytykset

Tieliikennelain (267/1981) 5 luvussa säädetään ajoneuvon kuljettajasta ja ajo-oikeudesta.

Tieliikennelain 64 §:n mukaan muuta moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuin pienitehoista mopoa tai kävellen ohjattavaksi tarkoitettua moottorikäyttöistä ajoneuvoa saa kuljettaa vain se, jolla on ajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus. Asetuksella voidaan säätää tästä poikkeuksia. Ahvenanmaan maakunnassa myönnetty ajolupa on voimassa koko valtakunnan alueella.

Ajokortin luovuttamisen yleisiä edellytyksiä ovat poliisin myöntämä ajokorttilupa, säädetyn ikävaatimuksen täyttäminen ja kuljettajantutkinnon hyväksytyt suorittaminen. Ajokorttilupa myönnetään tieliikennelain 70 §:n mukaan Suomessa vakituisen asuinpaikan omaavalle hakijalle, joka täyttää säädetyt terveystaamukset ja jota ei alkoholin tai muun huumaavan aineen jatkuvan väärinkäytön vuoksi ole katsottava kuljettajana liikenteelle vaaralliseksi. Ajokorttilupaa ei kuitenkaan myönnetä sille, joka on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa taikka joka on syyllistynyt viimeksi kuluneen vuoden aikana kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta.

Ajokorttilupaa vastaava ajokortti luovutetaan ajokorttiasetuksen (845/1990) 12 §:n mukaan hakijalle, joka osoittaa täyttävänsä säädetyn ikävaatimuksen ja esittää todistuksen enintään kolme kuukautta aikaisemmin hyväksytysti suoritetusta kuljettajantutkinnosta tai enintään kuusi kuukautta aikaisemmin annetun todistuksen siitä, että hän on varusmiespalveluksensa aikana suorittanut kuljettajantutkinnon puolustusvoimissa. Ajokortin luovuttaa poliisi tai tutkinnonvastaanottaja.

2.1.2 Ajo-oikeuden voimassaolo

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.

Auton ajo-oikeus myönnetään kuitenkin aluksi vain kahdeksi vuodeksi (*lyhytaikainen ajo-oikeus*), jollei sen saajalla ole ollut aikaisempaa auton ajo-oikeutta. Jos ajo-oikeuden haltija määrätään tai olisi voitu määrätä tänä aikana ajokieltoon, myös seuraava ajo-oikeus annetaan kahden vuoden mittaisena, jollei erityistä syytä muuhun ole. Säädetyn jatko-opetuksen suorittamisen jälkeen lyhytaikainen ajokortti vaihdetaan luokaltaan vastaavaan varsinaiseen ajokorttiin, ellei lyhytaikaisen ajokortin haltija ole ollut ajokiellossa taikka erityistä syytä muuhun ole. Kahdeksi vuodeksi saatua auton ajo-oikeutta jatkettaessa ajokortti luovutetaan kuitenkin aikaisintaan kuusi kuukautta ennen voimassaoloajan päättymistä.

Ajo-oikeus on voimassa, kunnes sen haltija täyttää 70 vuotta. Linja-auton ja raskaan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeutta lukuun ottamatta se voidaan tämän jälkeen uusia

enintään viideksi vuodeksi kerrallaan, jos tätä koskevat edellytykset täyttyvät. Vastavasti 65 vuotta täyttäneelle henkilölle ajokorttiluvan nojalla myönnettävä ajo-oikeus annetaan aina määräajaksi, enintään viideksi vuodeksi.

Ajo-oikeuden uudistamista on haettava viimeistään kahden vuoden kuluessa ajo-oikeuden päättymisestä. Tällöin ajokortin luovuttamisen edellytyksenä on ajokorttiasetuksen 12 §:n mukaisesti, että hakija esittää luotettavan selvityksen ajotaidon säilymisestä tai tutkinnon vastaanottajan antaman todistuksen hyväksytyin ajokokeen suorittamisesta. Lisäksi hakemukseen on liitettävä kaksi valokuvaa ja lääkärintodistus.

Ajoneuvohallintokeskus voi erityisistä syistä myöntää poikkeuksia ajo-oikeutta koskevista ikä- ja terveystaakimuksista.

Ajo-oikeus päättyy lopullisesti, kun sen haltija ei enää täytä ajo-oikeuden voimassaolon edellytyksiä tai kun hän täyttää 70 vuotta eikä ajo-oikeutta enää uusita. Ajo-oikeus voidaan päättää myös henkilön omasta pyynnöstä. Ajo-oikeuden päättyessä henkilön on luovutettava ajokorttinsa poliisille.

2.1.3 Ajo-oikeusluokat

2.1.3.1 Mopot ja kevyet nelipyörät (M-luokka)

Ajokorttiasetuksen mukaan ajokorttiluokkaan M kuuluvat mopot, lukuun ottamatta pienitehoisia mopoja, sekä kevyet nelipyörät. A1-, A- tai B-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös M- ja T-luokkien ajoneuvoja muualla Suomessa kuin Ahvenanmaalla.

Ennen 1.1.1985 syntyneillä on kuitenkin ajo-oikeutta koskevan vaatimuksen estämättä oikeus kaksi- tai kolmipyöräisen mopon kuljettamiseen. Heiltä ei siten edellytetä M-luokan ajo-oikeutta tällaisen ajoneuvon kuljettamiseksi.

Ajoneuvolain (1090/2002) 11 §:n mukaan *mopo* on kaksipyöräinen (L_{1e}-luokka) tai kolmipyöräinen (L_{2e}-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. L_{1e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on sähkömoottori. Pienitehoinen mopo on kaksipyöräinen polkimin varustettu mopo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa ja moottorin suurin nettoteho enintään 1 kW. L_{2e}-luokan ajoneuvon moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori.

Saman lain 13 §:n mukaan kevyt nelipyörä (L_{6e}-luokka) on nelipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka kuormittamaton massa on enintään 350 kg ilman sähköajoneuvon akkujen massaa ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. Kevyen nelipyörän moottorin sylinteritilavuus on enintään 50 cm³, kun kyseessä on ottomoottori, tai suurin nettoteho enintään 4 kW, kun kyseessä on muu polttomoottori tai sähkömoottori. Kevyen nelipyörän tavallisimpia kauppanimiä ovat (mopo)mönkijä ja mopoauto.

M-luokan ajokortin saamisen edellytyksenä on, että ajo-oikeusluvan saanut on täyttänyt 15 vuotta. Tutkintovaatimuksena on teoriakoe.

2.1.3.2 Moottoripyörät (A1- ja A-luokat)

Moottoripyörä on ajoneuvolain määritelmän mukaan kaksipyöräinen moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa joko ei ole sivuvaunua (L_{3e} -ajoneuvoluokka) tai on sivuvaunu (L_{4e} -luokka), ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm^3 , kun kysymyksessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.

Moottoripyöriä, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm^3 ja teho enintään 11 kW, on oikeus ajaa A1-luokan ajokortilla. Sama ajokorttiluokka oikeuttaa myös invalidimoottoripyörän kuljettamiseen. Tehokkaammat moottoripyörät edellyttävät A-luokan ajo-oikeutta, kuitenkin siten, että A-luokan ajoneuvoa, jonka teho ylittää 25 kW tai jonka tehon suhde omamassaan ylittää $0,16\text{ kW/kg}$, saa kuljettaa vain se, jolla on ollut A-luokan ajoneuvon ajo-oikeus vähintään kaksi vuotta tai ajokortista ilmenevän merkinnän perusteella se, joka on täyttänyt 21 vuotta ja suorittanut hyväksytysti kuljettajantutkimuksen ajokokeen moottoripyörällä, jonka teho on vähintään 35 kW.

A1-luokan ajokortin ikävaatimuksena on vähintään 16 vuoden ikä ja A-luokan kortissa vähintään 18 vuoden ikä. A-luokkaan kuuluvia teholtaan rajoittamattomia moottoripyöriä saa edellä kuvatulla tavalla kuljettaa kahden vuoden ajokokemuksen jälkeen aikaisintaan 20-vuotiaana tai suoraan kuljettajantutkimuksen perusteella aikaisintaan 21-vuotiaana.

Kuljettajaopetus tapahtuu joko autokoulussa tai opetusluvalla. Opetus sisältää teoriaopetusta, moottoripyörän käsittelyopetusta sekä ajo-opetusta liikenteessä.

Teoriaopetusta on annettava A1- tai A-luokkaa varten vähintään 12 tuntia. Teoriatunnin pituus on 45 minuuttia, ja teoriaopetusta saa antaa oppilaalle enintään kolme oppituntia päivässä.

Ajo-opetusta A1- ja A-luokissa on annettava vähintään 18 ajokertaa. Ajokerran pituus on 25 minuuttia. Oppilaalle saa antaa ajo-opetusta enintään neljä ajokertaa päivässä ja kaksi ajokertaa peräkkäin. Ajo-opetusta moottoripyörällä saadaan antaa enintään kahdelle oppilaalle samanaikaisesti, jos opettaja antaa ohjeet radion välityksellä autosta tai moottoripyörästä. Ennen ajo-opetuksen antamista liikenteessä oppilaalle on opetettava liikennettä ja kuljettajaa koskevat perustiedot sekä riittävä ajoneuvon käsittelytaito.

Kuljettajaopetukseen on kaikissa ajoneuvoluokissa sisällytettävä pimeällä ajamisen teoria- ja ajo-opetusta sekä maantieajoa taajaman ulkopuolella.

A1- tai A-luokan opetuksessa kouluajoneuvona on käytettävä kaksipyöräistä sivuvaunutonta moottoripyörää, joka täyttää ajokokeessa käytettävälle moottoripyörälle asetettavat vaatimukset. Jos ajo-opetusta antava opettaja on mukana moottoripyörässä, siinä on lisäksi oltava opettajaa varten erillinen jarrulaite.

Teoriakokeen hyväksytysti läpäissyt kuljettajaoppilas, joka on saanut ajo-opetusta vähintään kahdeksan ajokertaa, joista vähintään neljä liikenteessä, ja suorittanut hyväksytysti moottoripyörän käsittelykokeen, voi hakea moottoripyörän harjoituslupaa asuinpaikkansa poliisilta. Harjoituslupa oikeuttaa harjoittelemaan itsenäisesti moottoripyörän ajamista liikenteessä. Lupa myönnetään enintään kolmeksi kuukaudeksi ja se oikeuttaa kuljettamaan siinä mainittua ajoneuvoa hakijan asuinpaikan tutkinnon vastaanottajan toimialueella. Harjoitusajossa ei saa kuljettaa henkilöitä eikä tavaraa.

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä opetusajoneuvoa koskevat vaatimukset. A1-luokan tutkinnossa moottoripyörän sylinteritilavuuden on oltava vähintään 75 cm³ ja enintään 125 cm³, eikä sen teho saa ylittää 25 kW. A-luokan tutkinnossa sylinteritilavuuden on oltava suurempi kuin 120 cm³ ja suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 100 km/h. Jos ajokoe suoritetaan A-luokkaan kuuluvien teholtaan rajoittamattomien moottoripyörien ajo-oikeuden saamiseksi, tutkintoajoneuvon tehon on oltava vähintään 35 kW.

Moottoripyörän ajo-oikeuden haltija, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, on kahden vuoden ajan ajo-oikeuden alkamisesta uuden kuljettajan tehostetun rikkomusseurannan piirissä.

A1-, A- tai B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös M- ja T-luokan ajoneuvoa. Liikenteenvalvoja, jolla on B-luokan ajo-oikeus, saa koeajaa tai siirtää A1- tai A-luokan ajoneuvoa valvontatehtävän sitä vaatiessa.

2.1.3.3 Kolmipyörät

Kolmipyörä (L_{5e}) on moottorikäyttöinen ajoneuvo, jossa on kolme symmetrisesti sijoitettua pyörää ja joka on varustettu moottorilla, jonka sylinteritilavuus on suurempi kuin 50 cm³, kun kyseessä on polttomoottori, tai jonka suurin rakenteellinen nopeus on suurempi kuin 45 kilometriä tunnissa.

Kolmipyörän kuljettaminen edellyttää nykyisin B-luokan ajo-oikeutta. Tieliikenteeseen tarkoitettua kolmipyörää, jonka rekisteriin merkitty kuormittamaton massa on enintään 550 kg, saa kuitenkin Suomessa kuljettaa myös henkilö, jolla on A1- tai A-luokan ajo-oikeus.

2.1.3.4 Henkilö- ja pakettiautot (B- ja BE-luokat)

B-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan sellaisia henkilöautoja, pakettiautoja ja muita ajoneuvoja, esimerkiksi nelipyöriä, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle. Lisäksi luokkaan kuuluvat yhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg tai koko yhdistelmän kokonaismassa enintään 3 500 kg eikä hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylitä vetoauton omamassaa.

Muut yhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu B-luokkaan, edellyttävät BE-luokan ajo-oikeutta.

Ikävaatimuksena B- ja BE-luokan ajo-oikeudelle on vähintään 18 vuoden ikä.

B-luokan kuljettajaopetus on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa oppilaalle on annettava teoriaopetusta vähintään 20 oppituntia ja ajo-opetusta vähintään 30 ajokertaa. Ajo-opetukseen sisältyy myös opetusta ajoharjoitteluradalla. Jos opetukseen sisältyy pimeällä ajaminen opetus, ajokertoja on oltava vähintään 32.

Ensimmäisen vaiheen hyväksytyin suorittamisen jälkeen uudelle kuljettajalle luovutetaan ns. lyhytaikainen ajokortti. Lyhytaikainen ajokortti oikeuttaa kuljettamaan B-luokan ajoneuvoa kahden vuoden ajan. Jos lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltija määrätään tai olisi voitu määrätä tänä aikana ajokieltoon, myös seuraava ajo-oikeus annetaan lyhytaikaisena. Lyhytaikaisen ajo-oikeuden haltija on lisäksi tieliikennelaissa tarkoitettun tehostetun rikkomusseurannan piirissä.

Kuljettajaopetuksen toisessa vaiheessa, jatko-opetuksessa, syvennetään kuljettajaopetuksen ensimmäisessä vaiheessa opittuja ja lyhytaikaisen ajo-oikeuden aikana harjoiteltuja tietoja ja taitoja sekä lisätään valmiutta vaikeissa olosuhteissa ajamiseen samoin kuin liikenteen vaaratilanteiden ennakointiin ja välttämiseen. Jatko-opetuksessa on annettava teoriaopetusta vähintään neljä tuntia. Ajo-opetusta on annettava vähintään kahdeksan ajokertaa, joista vähintään kaksi ajokertaa liikenteessä ja vähintään kuusi ajokertaa ajoharjoitteluradalla.

Kun todistus jatko-opetuksesta toimitetaan asuinpaikan poliisille viimeistään kuuden kuukauden kuluessa lyhytaikaisen ajo-oikeuden päättymisestä ja kun säädetty vähintään 1,5 vuoden ajokokemusaika on täynnä, kuljettajalle luovutetaan ajo-oikeusluokkaa vastaava pitkäaikainen ajokortti.

B-luokan kouluajoneuvona on käytettävä B-luokan pakettiautoa tai vähintään neljälle henkilölle rekisteröityä B-luokan henkilöautoa. B-luokan tutkinnossa ajoneuvon suurimman rakenteellisen nopeuden on oltava vähintään 100 km/h. BE-luokan tutkinnossa ajoneuvoyhdistelmän vetoauton tulee kuulua B-luokkaan ja yhdistelmän yhteenlasketun kokonaismassan on oltava yli 3 500 kg, suurimman rakenteellisen nopeuden vähintään 100 km/h sekä perävaunun kokonaismassan vähintään 1 000 kg ja todellisen kokonaismassan vähintään 800 kg. Perävaunun korirakenteen on oltava säädösten mukaiset mitat täyttävä siten, että kuljettajan näkemä taakse on mahdollinen ainoastaan käyttämällä ulkopuolisia taustapeilejä. BE-luokkaa varten ei vaadita pakollista opetusta.

2.1.3.5 Kuorma-autot (C1-, C1E-, C- ja CE-luokat)

C1-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan sellaisia kuorma-autoja ja muita ajoneuvoja, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg mutta enintään 7 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle. C-luokan ajokortti oikeuttaa vastaavasti kuljettamaan kaikkia yli 3 500 kg painoisia kuorma-autoja ja muita ajoneuvoja sekä liikennetraktoreita niihin kytkettävine hinattavine ajoneuvoineen. Mikäli kuorma-autoon liitettävän hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylittää 750 kg, tarvitaan vastaavasti C1E- tai CE-luokan ajo-oikeus. Jos yhdistelmän kokonaismassa ylittää 12 000 kg tai hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylittää vetoauton omamassan, tulee kuljettajalla aina olla CE-luokan ajo-oikeus, vaikka vetoauto muutoin kuuluisi luokkaan C1.

C1- ja C-luokan ajokorttiluvan voi saada 18 vuotta täyttänyt henkilö. C1E- tai CE-luokan yhdistelmän ajo-oikeuden edellytyksenä on 21 vuoden ikä tai, jos hän saanut kuljettajaopetusta liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisen vähimmäismäärän tai suorittanut vastaavan tutkinnon puolustusvoimissa, edellytyksenä on 18 vuoden ikä. Lisäksi edellytetään B-luokan ajo-oikeutta.

Kuljettajaopetuksen uusista vaatimuksista on päätetty ja ne tulevat voimaan 10.9.2009. Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytyksenä on säädetyn koulutuksen saaminen tai ammattipätevyyttä hyödynnettäessä sitä täydentävän opetuksen saaminen. Tutkintoon tulevan henkilön alemman luokan ajo-oikeus huomioidaan erikseen koulutusvaatimuksissa.

Oppilaalle on annettava ajo-opetusta C1-luokkaa varten vähintään 5 tuntia (10 ajokertaa) ja C-luokkaa varten vähintään 10 tuntia tai jos oppilaalla on C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 5 tuntia.

C1E-luokkaa varten ajo-opetusta on annettava vähintään 10 tuntia ja CE-luokkaa varten vähintään 30 tuntia, tai jos kyse on C1E-luokan korottamisesta CE-luokaksi, vähintään 20 tuntia. Jos oppilaalla on vähintään vuoden ajan voimassa ollut kuljettajan ammattipätevyys, täydentävän ajo-opetuksen määrä on C-luokassa vähintään 2 tuntia, C1E-luokassa vähintään 3 tuntia ja CE-luokassa vähintään 10 tuntia. Teoriaopetusta on annettava C1-luokkaa varten vähintään 9 tuntia, C-luokkaa varten vähintään 12 tuntia tai jos oppilaalla on jo C1-luokan ajo-oikeus, vähintään 3 tuntia, C1E-luokkaa varten vähintään 8 tuntia ja CE-luokkaa varten vähintään 15 tuntia tai vähintään 7 tuntia jos oppilaalla on jo C1E-luokan ajo-oikeus. Täydentävää teoriaopetusta ammattipätevyyden lisäksi on annettava luokasta riippuen 1-5 tuntia ja täydentävää ajo-opetusta vastaavasti 2-10 tuntia.

Kuljettajaopetuksen saamisen edellytyksenä on vähintään B-luokan ajo-oikeus.

C-luokan ajo-oikeus sisältää aina C1-luokan ajo-oikeuden. Joissakin tapauksissa C-luokan ajo-oikeutta on laajennettu kansallisista tarpeista lähtien. Siten esimerkiksi ajoneuvojen huolto- ja korjaustyötä tekevä, jolla on C-luokan ajo-oikeus, saa suorittaa D1- tai D-luokan ajoneuvon tai E-luokan ajoneuvoyhdistelmän huolto- tai korjaustoimenpiteen edellyttämän siirron tai koeajon D1- tai D-luokan ajoneuvolla ilman matkustajia ja E-luokan ajoneuvolla ilman kuormaa. Vastaavasti poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitomiehellä on oikeus valvontatoimenpiteen sitä vaatiessa siirtää tai koeajaa D1- tai D-luokan ajoneuvoa tai E-luokan yhdistelmää, katsastajalla ja tyyppihyväksynnän suorittajalla on oikeus koeajaa tällaista ajoneuvoa tai yhdistelmää katsastukseen tai tyyppihyväksyntään liittyvässä koeajossa, ja paloauton tai pelastusauton kuljettajalla on tässä tehtävässä toimiessaan ja hälytystehtävän sitä vaatiessa oikeus kuljettaa tällaista ajoneuvoa tai yhdistelmää.

2.1.3.6 Linja-autot (D1-, D1E-, D- ja DE-luokat)

Linja-autot (M₂- ja M₃-luokan ajoneuvot) ovat ajoneuvolain mukaan henkilöiden kuljetukseen valmistettuja ajoneuvoja, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle.

D-luokan ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan linja-autoa ja muuta ajoneuvoa, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. D1-luokan ajo-oikeus oikeuttaa vastaavasti kuljettamaan tällaista ajoneuvoa, kuitenkin siten, että kuljettajan lisäksi ajoneuvossa saa olla tilaa enintään 16 henkilölle. D-luokan ajo-oikeus sisältää D1-luokan ajo-oikeuden.

Mikäli tällaiseen ajoneuvoon kytkettävän perävaunun kokonaismassa ylittää 750 kg, kuljettajalla tulee olla vetoauton luokkaa vastaavasti joko DE- tai D1E-luokan ajo-oikeus.

Vähimmäisikävaatimus linja-auton kuljettamisessa vaihtelee kuljettajalta vaadittavan kelpoisuuden mukaan. Linja-auton ajokortin vähimmäisikävaatimus on II ajokorttidirektiivin mukaisesti vielä toistaiseksi 21 vuotta. 10.9.2008 voimaan tulleen kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyslain mukaan pelkkä linja-auton ajokortti oikeuttaa kuljettamaan vain omaa linja-autoa samassa taloudessa asuvien kuljettamiseksi. Lisäksi kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyttä koskevassa laissa on mm. eräitä ammattiryhmiä ja ajoneuvojen huoltoa ja korjaamista koskevia poikkeuksia, jolloin ammattipätevyyttä ei vaadita. Muissa kuljetuksissa vaaditaan linja-auton kuljettajan ammattipätevyys, jonka harmonisoitu vähimmäisikävaatimus on 21 tai 23 vuotta riippuen linja-autokortin luokasta ja suoritettujen perustason ammattipätevyyskoulutuksen kestosta. Meillä käyttöön otetun ammattipätevyyslain poikkeuksen mukaisesti linja-auton kuljettajan vähimmäisikä on 18 vuotta Suomessa tapahtuvissa ajoissa, jos henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on perustason ammattipätevyys.

D1-luokkaa varten annettavaan kuljettajaopetukseen on 10.9.2008 alkaen sisällytetty teoriaopetusta 15 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 15 tuntia. Jos oppilaalla on jo C1- tai C-luokan ajo-oikeus, teoriaopetuksen määrä on vastaavasti vähintään 9 tuntia ja ajo-opetuksen määrä vähintään 10 tuntia.

D-luokkaa varten on annettava teoriaopetusta vähintään 27 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 40 tuntia. Jos oppilaalla on C1- tai C-luokan ajo-oikeus, teoriaopetusta on annettava vähintään 15 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 30 tuntia. Jos oppilaalla on D1-luokan ajo-oikeus, teoriaopetusta on kuitenkin annettava vähintään 6 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 15 tuntia.

D1E- ja DE-luokkaa varten on kummassakin annettava teoriaopetusta vähintään 8 tuntia ja ajo-opetusta vähintään 10 tuntia. Vähintään vuoden ajan voimassa olleen ammattipätevyyden perusteella tutkintoon tulevalle täydentävää teoriaopetusta on annettava vähintään 3 ja ajo-opetusta vähintään 3 tuntia.

Syksyllä 2008 toteutetun muutoksen jälkeen kuljettajaopetuksen saamisen edellytyksenä on vähintään B-luokan ajoneuvon ajo-oikeus, mikä vastaa myös III ajokorttidirektiivin säännöksiä. Yhdistelmää varten annettavan kuljettajaopetuksen edellytyksenä on, että oppilaalla on vetoauton ajo-oikeus.

2.1.3.7 Traktorit, työkoneet ja moottorikelkat (T-luokka)

T-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja ovat traktorit, liikennetraktoreita lukuun ottamatta, moottorityökoneet sekä moottorikelkat niihin kytkettävine hinattavine ajoneuvoineen.

T-luokan ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä on säädettyjen terveystahtimusten täyttäminen ja vähintään 15 vuoden ikä. Tutkintovaatimuksena on teoriakoe. Ajokoe suoritetaan vain, jos tutkinnon vastaanottaja pitää sitä tarpeellisena.

A1-, A- ja B-luokan ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös M- ja T-luokan ajoneuvoa.

T-luokkaan kuuluvien ajoneuvojen ajo-oikeutta ei ole harmonisoitu EU-tasoisesti.

Maastossa kuljetettavan moottorikäyttöisen ajoneuvon, esimerkiksi moottorikelkan, kuljettamiseen vaaditaan vähintään 15 vuoden ikä. Kuljettamiseen sovelletaan maastoliikennelain (1710/1995) säännöksiä. Maastoon merkitty moottorikelkkailureitti puolestaan on tieliikennelaissa tarkoitettu tie, jolla kelkkailua koskevat mm. ajokortti-vaatimukset.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon suurin sallittu nopeus maastossa maa-alueella on 60 km/h ja jääpeitteisellä vesialueella 80 km/h. Jos ajoneuvoon on kytketty hinattava perävaunu, jossa kuljetetaan henkilöä, suurin sallittu nopeus maastossa on kuitenkin enintään 40 km/h.

2.1.4 Terveystahtimukset

Ajokortin saamisen edellytyksenä on säädettyjen terveystahtimusten täyttäminen. Ajokorttiasetuksen mukaan A1-, A-, B-, M- ja T-luokan ajoneuvon sekä BE-luokan ajoneuvoyhdistelmän (ns. *ryhmä 1:n*) ajokorttilupaa koskevat terveystahtimukset ovat:

- 1) että näön tarkkuus korjaavia linssejä käyttäen tai ilman niitä on molempien silmien yhteisnäkönä vähintään 0.5 taikka, jos hakija on menettänyt näön toisesta silmästä tai hän käyttää ainoastaan toista silmää näköhavaintoja tehdessään, että näön tarkkuus on vähintään 0.6 ja silmien tila on jatkunut niin kauan, että hän on sopeutunut ainoastaan toisen silmän käyttämiseen;
- 2) että vaakasuora näkökenttä on vähintään 120 astetta, jollei erikoislääkäri poikkeustapauksessa pidä siitä poikkeamista mahdollisena tai, jos hakija käyttää vain toista silmää näköhavaintojen tekemiseen, että tämän silmän näkökenttä on normaali; sekä
- 3) ettei hänellä ole sellaista II ajokorttidirektiivin liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana tai, jos hänellä on ajokykyyn vaikuttava vamma, ettei se heikennä olennaisesti hänen kykyään toimia automaattivaihteisen tai erityisin ajolaittein varustetun ajoneuvon kuljettajana.

Toisessa ajokorttidirektiivissä tarkoitettuja ajokykyyn vaikuttavia tiloja ovat erilaiset liikuntarajoitteet, sydän- ja verisuonisairaudet, sokeritauti, neurologiset sairaudet, psyykkiset häiriöt, päihteiden käyttö sekä munuaistoiminnan häiriöt. Ajo-oikeus voidaan kuitenkin useissa tapauksissa saada asiantuntijalääkärin lausunnon ja säännöllisten uusintatarkastusten perusteella.

C-, C1-, D-, ja D1-luokkien sekä näiden luokkien ajoneuvoyhdistelmien (ns. *ryhmä 2*) ajokorttilupaa koskevat terveystaamimukset ovat:

- 1) että näön tarkkuus korjaavia linssejä käyttäen tai ilman niitä on toisella silmällä vähintään 0.8 ja toisella vähintään 0.5 ja, jos vaadittu näöntarkkuus saavutetaan vain korjaavia linssejä käyttäen, että kummankin silmän korjaamaton näöntarkkuus on vähintään 0.05;
- 2) että molempien silmien yhteinen näkökenttä on normaali;
- 3) että hakija kuulolaitteella tai ilman sitä ainakin toisella korvalla kuulee tavallisen puheäänänen neljän metrin etäisyydeltä; ja
- 4) ettei hakijalla ole II ajokorttidirektiivin liitteessä III mainittua vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia mainittuun luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Direktiivissä mainitut sairaudet saattavat estää ryhmän 2 ajo-oikeuden kokonaan, vaikka ne sallitaankin tietyin edellytyksin ryhmässä 1. Ryhmän 2 ajo-oikeutta ei myöskään ole mahdollista saada Suomessa, jos kuljettaja tarvitsee erityisiä ajolaitteita.

Ajo-oikeuteen voidaan liittää silmälasien, automaattivaihteiston tai muiden apuvälineiden käyttöä koskevia erityisehtoja. Ajo-oikeuteen voidaan lisäksi liittää erityisistä syistä ehto, jonka mukaan ajo-oikeuden haltijan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille määrävälein lääkärin- tai erikoislääkärintodistus.

Helmikuussa 2009 komitologiamenettelyssä hyväksytyllä ja vielä neuvoston hyväksymistä vaille olevalla komission direktiivillä täsmennetään ajokorttidirektiivin terveystaamimuksia näöntarkkuutta ja näkökenttää sekä sokeritautia ja epilepsiaa koskevin osin. Ryhmän 2 kuljettajien näöntarkkuusvaatimusta lievennetään 0.5:stä 0.1:een heikomman silmän osalta. Sokeritaudin osalta vaatimuksia täsmennetään, ja lisäksi säädetään mm. suositelluista lääkärintarkastuksen aikaväleistä. Epilepsian osalta vaatimuksia jaotellaan ja täsmennetään mm. kohtausten tyyppin ja toistuvuuden mukaisesti. Muuttuvat terveystaamimukset tulevat voimaan vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta.

2.1.5 Terveystilan valvonta ajo-oikeuden myöntämisen jälkeen

Tieliikennelain säännösten mukaisesti Suomessa vakinaisesti asuvan ajo-oikeuden haltijan on toimitettava asuinpaikkansa poliisille optikon tai lääkärin lausunto näkökykyä koskevien vaatimusten täyttymisestä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 45 vuotta. Tämän lisäksi ryhmän 2 kuljettajien sekä henkilöauton ammattiajoluvan haltijoiden terveystaamimusten täyttymistä valvotaan ikäkausittaisilla lääkärintarkastuksilla 50, 55, 60 ja 65 vuoden iässä. Jos on syytä epäillä, ettei henkilö enää täytä ajokorttiluvan saamisen edellytyksenä olevia terveystaamimuksia tai ettei hän enää kykene kuljettamaan turvallisesti sellaista ajoneuvoa, jonka ajo-oikeus hänellä on, poliisi voi määrätä hänet toimittamaan tätä koskevan lääkärin- tai erikoislääkärinlausunnon. Poliisi voi myös määrätä henkilön uuteen ajokokeeseen, jos on todennäköistä syytä epäillä, ettei henkilö ole säilyttänyt ajotaitoaan, taikka ajonäytteen, jonka tarkoituksena on selvittää henkilön vian, vamman taikka sairauden vaikutus ajoneuvon kuljettamiseen ja sen hallintalaitteiden käyttöön.

Laissa on lisäksi säädetty lääkärin ilmoitusvelvollisuudesta. Todetessaan ajokorttiluvan hakijan tai ajo-oikeuden haltijan terveydentilan heikentyneen muutoin kuin tilapäisesti siten, ettei hän enää täytä säädettyjä terveysvaatimuksia, lääkäri tulee ilmoittaa asiasta poliisille. Ilmoituksen yhteydessä lääkäri voi ehdottaa lisätoimenpiteitä, esimerkiksi erikoislääkärin lausuntoa, ajokykyyn aiheutuvien vaikutusten tarkemmaksi selvittämiseksi.

Henkilö voidaan määrätä väliaikaiseen ajokieltoon, jos on ilmeistä että hänen ajokykynsä 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.

Jos ajo-oikeuden haltija ei enää täytä säädettyjä terveysvaatimuksia tai hän on laiminlyönyt toimittaa määräajassa vaaditun lääkärin- tai optikon todistuksen taikka ei ole suorittanut hyväksytysti uutta kuljettajantutkintoa, ajokoetta tai ajonäytettä, hänet on määrättävä ajokieltoon toistaiseksi.

2.1.6 Ajokorttimenettely

2.1.6.1 Viranomaiset ja muut toimijat

Ajo-oikeuteen ja ajokortin valmistamiseen ja myöntämiseen liittyvä menettely on nykyisin usean eri toimijan muodostama kokonaisuus.

Poliisi myöntää ajokorttiluvat ja ajokortit sekä opetus- ja harjoitusluvat, ottaa vastaan ajo-oikeuteen liittyviä todistuksia sekä suorittaa ajo-oikeuden valvontaa ja päättää ajo-oikeusasioista. Yleensä toimivalta on henkilön asuinpaikan poliisilla eräitä liikenne-rikostapauksia lukuun ottamatta.

Ajoneuvohallintokeskus vastaa ajokortteihin liittyvän rekisterin pidosta, valvoo autokouluja ja vahvistaa niiden opetussuunnitelmat, järjestää kuljettajantutkinnon vastaanottajapalvelut tekemällä tätä koskevat sopimukset alan yritysten kanssa sekä vastaa ajokorttien valmistamisesta ja kilpailuttaa korttien valmistajat.

Terveydenhuoltohenkilöstö suorittaa ajokorttiluvan saamisen ja ajo-oikeuden jatkumisen edellytyksenä olevat lääkärintarkastukset. Terveystilaa arvioivat tilanteesta riippuen yleis- tai erikoislääkärit taikka optikot.

Autokoulut antavat kuljettajaopetusta Ajoneuvohallintokeskuksen vahvistamien opetussuunnitelmien mukaisesti. Autokoululuvan myöntää koulun sijaintipaikan lääninhallitus. Ajoneuvohallintokeskus myös valvoo autokoulujen toimintaa, mutta valvonnan toteuttavat käytännössä kuljettajantutkinnon vastaanottajat, joiden tulee raportoida Ajoneuvohallintokeskukselle havaitsemistaan puutteista ja laiminlyönneistä.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajat, jotka Ajoneuvohallintokeskus on kilpailuttanut julkisena hankintana, ovat julkista hallintotehtävää suorittavia yksityisiä toimijoita. Tällä hetkellä kuljettajantutkinnon vastaanottajapalvelut tuottaa Ajovarman Oy. Ajoneuvohallintokeskus antaa tarkemmat ohjeet kuljettajantutkinnon suorittamisesta.

Kuljettajantutkintojen vastaanottamisen lisäksi tutkinnonvastaanottajat mm. valvovat autokouluja ja ammattipätevyysopetusta sekä luovuttavat lyhytaikaisen ajokortin.

2.1.6.2 Ajokorttia koskevat vaatimukset

Suomessa on tällä hetkellä käytössä kolme ajokorttimallia. Wienin tieliikennesopimuksen mukainen vanha vaaleanpunainen pahvinen ajokorttilomake otettiin käyttöön vuonna 1972 keskitetyn ajokorttirekisterin perustamisen myötä.

Vuonna 1990 otettiin käyttöön A7-kokoinen muovinen, turvapainettu ajokorttilomake. EU:hun liittymisen myötä ajokorttilomaketta uudistettiin jälleen: vuoden 1998 alussa otettiin käyttöön II ajokorttidirektiivin liitteessä Ia säädetyn mallin mukainen muovinen, luottokortin kokoinen EU-ajokortti. Ajokorttipohjaan on tämän jälkeen tehty muutoksia vuosina 2004 ja 2007 EU:n laajentumisen vuoksi.

Vuoden 2008 lopussa Suomessa oli ajokortteja yhteensä noin 3,5 miljoonaa, joista 588 000 oli vanhoja pahvisia ajokortteja, 900 000 oli A7-kokoisia muovikortteja ja noin kaksi miljoonaa oli EU-mallin mukaisia ajokortteja.

Ajokorttiin voidaan tehdä koodimuotoisia merkintöjä ajo-oikeuteen liittyvistä ehdoista ja rajoituksista sekä muista tiedoista. Merkinnöistä on säädetty tarkemmin liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä.

Ajokorttia koskevissa voimassaolevissa säännöksissä tai II ajokorttidirektiivissä ei ole erityisiä säännöksiä ajokorttien turvaominaisuuksista, kuten erikois- tai kohopainatuksista. Direktiivin 2 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on kuitenkin toteutettava tarpeelliset toimenpiteet ajokorttien väärentämismahdollisuuksien estämiseksi.

2.1.7 Ulkomaiset ajokortit

Ulkomaisista ajokorteista säädetään ajokorttiasetuksen 6 luvussa. Ulkomaisia ajokortteja koskevat säännökset eroavat sen mukaan, onko kysymyksessä EU- tai ETA-valtiossa myönnetty ajokortti vai muu ulkomainen ajokortti.

Toisessa EU- tai ETA-valtiossa myönnetty ajokortti oikeuttaa kelpoisuutensa rajoissa kuljettamaan Suomessa sellaista ajoneuvoa, jonka luokkakohtainen kuljetusoikeus on merkitty kyseiseen korttiin. Sama koskee toisessa Pohjoismaassa myönnettyä väliaikaista ajokorttia. Autoa kuljettavan on kuitenkin oltava 18 vuotta täyttänyt ja mopoa tai kevyttä nelipyörää kuljettavan 15 vuotta täyttänyt. Linja-auton kuljettajan on oltava vähintään 21-vuotias. Linja-auton ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeutta ei kuitenkaan enää ole, jos vakinaisesti Suomessa asuva kortinhaltija on täyttänyt 70 vuotta.

EU-alueella sovelletaan yhden ajokortin periaatetta. Sen mukaisesti Suomessa vakituisesti asuvan henkilön muussa EU-valtiossa myönnetty ajokortti vaihdetaan luokaltaan vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta. Ajokorttilupahakemukseen on liitettävä säädetyt selvitykset, mm. vakuutus siitä ettei hakija ole ajokiellossa.

Muiden kuin EU- tai ETA-valtioiden ajokorttien osalta on tarkastettava, onko ajokortin myöntänyt valtio liittynyt Geneven vuoden 1949 tai Wienin vuoden 1968 tieliikennesopimukseen. Sopimusvaltiossa taikka Taiwanissa, Macaossa tai Hongkongissa vakinaisesti asuvalle myönnetty ajokortti oikeuttaa haltijansa kuljettamaan kelpoisuutensa rajoissa moottorikäyttöistä ajoneuvoa Suomessa yhden vuoden ajan maahantulopäivästä, jos kortinhaltija täyttää Suomessa vastaavan ajo-oikeuden saamiselle säädettyt ikävaatimukset.

Sopimusvaltiossa taikka Taiwanissa, Macaossa tai Hongkongissa vakinaisen asumisen perusteella myönnetyn ajokortin haltijalle voidaan luovuttaa A1-, A- tai B-luokan ajokortti uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, jos hakija täyttää muut ajokortin saamisen edellytykset sekä osoittaa kuljettaneensa kuuden kuukauden ajan autoa tai moottoripyörää Suomessa. Ajokorttilupaa on haettava kuuden kuukauden kuluessa ulkomaiseen ajokorttiin perustuvan ajo-oikeuden päättymisestä Suomessa.

Muut kuin edellä kuvatut ulkomaiset ajokortit eivät oikeuta kuljettamaan ajoneuvoa Suomessa, ellei kansainvälisistä sopimuksista muuta johdu. Lisäksi poliisi voi eräissä muissa tapauksissa myöntää ulkomaisen kortin omaavalle hakijalle ajokorttiluvan tilapäisen ajokortin saamiseksi.

2.1.8 Kuljettajakoulutus ja tutkintotoiminta

2.1.8.1 Autokoulutoiminta

Autokoulutoiminta on Suomessa luvanvaraista toimintaa. Luvan edellytyksistä säädetään tieliikennelaissa ja ajokorttiasetuksessa. Autokoululuvan myöntää autokoulun sijaintipaikan lääninhallitus. Hakijan tulee olla ammattitaidoltaan, luotettavuudeltaan, vakavaraisuudeltaan ja muilta ominaisuuksiltaan sopiva pitämään autokoulua. Lupa myönnetään hakijalle, jolla on liikenneopettajalupa, joka on suorittanut liikenne- ja viestintäministeriön määräysten mukaisen liikenneyrittäjäkurssin ja joka täyttää muut ajokorttiasetuksessa säädetty vaatimukset sekä asettaa säädetyn vakuuden.

Jos hakijana on oikeushenkilö, hakijan on nimettävä opetustoiminnasta vastaava johtaja, joka täyttää säädetty pätevyys-, kokemus- ja nuhteettomuusvaatimukset.

Autokoululupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä oikeaksi todistettu jäljennös liikenneopettajaluvasta ja autokouluyrittäjäkurssin tai sitä vastaavan näyttökokeen suorittamisesta annetusta todistuksesta sekä selvitys työkokemuksesta, selvitys siitä ettei hakija ole konkurssissa tai hänen toimintakelpoisuuttaan ole rajoitettu, pankin tai vakuutuslaitoksen enintään kolme kuukautta aikaisemmin antama takaussitoumus taikka hyväksytyn tilintarkastajan antama todistus vakuutena vaadituista taloudellisista voimavaroista, kaupparekisterinote ja yhtiöjärjestys taikka hakijana olevan osuuskunnan tai muun yhteisön säännöt.

Autokoululupa myönnetään ajoneuvoluokkakohtaisesti enintään 5 vuoden määräajaksi ja siihen voidaan liittää ehtoja ja rajoituksia. Autokoululupa myönnetään kuntakohtaisena. Linja-autoja ja kuorma-autovetoista yhdistelmää koskevat autokoululuvat oikeuttavat kuitenkin syksystä 2008 lähtien valtakunnan laajuiseen koulutukseen.

Autokoulussa tulee olla tutkinnon vastaanottajan hyväksymät opetustilat ja opetuksen antamiseen tarvittavat ajoneuvot, jotka on muutuskatsastettu kuljettajaopetuskäyttöön.

Lupa voidaan uudistaa samaa menettelyä noudattaen. Uudistamista koskevaa hakemusta ratkaistaessa on luvan myöntämisedellytysten lisäksi otettava huomioon se, miten hakija on hoitanut autokoululupansa mukaisen toiminnan.

Autokouluja on Suomessa noin 600 kappaletta.

2.1.8.2 Opetuslupa

Kuljettajaopetusta on mahdollista antaa myös autokoulujärjestelmän ulkopuolella opetusluvalla. Opetuslupaa haetaan kirjallisella hakemuksella hakijan asuinpaikan poliisilta. Lupa voidaan muiden edellytysten täytyessä myöntää, jos autokouluopetukseen osallistuminen tuottaa opetettavalle hänen taloudellisten olosuhteidensa ja autokoulumatkojen pituuden vuoksi erityisiä vaikeuksia, jos opettaja ja opetettava ovat saman perheen jäseniä, jos ajo-opetus on opetettavan vamman johdosta annettava erityisin hallintalaittein varustetulla tai automaattivaihteisella autolla, taikka autonkuljettajan ammattiopetuksen yhteydessä.

Opetuslupa myönnetään enintään yhdeksäksi kuukaudeksi. Opetuslupan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on opetusajoneuvon luokkaa vastaava ajo-oikeus ja vähintään kolmen vuoden ajokokemus kyseiseen luokkaan kuuluvalla ajoneuvolla sekä opetuslupan hakijan teoriakokeen hyväksytyt suorittaminen. Opetuslupaa ei myönnetä, jos hakija katsotaan liikenne rikkomusten tai henkilökohtaisten ominaisuuksiensa vuoksi sopimattomaksi opetustehtävään.

Opetuslupa voidaan myöntää aikaisintaan kuusi kuukautta ennen kuin opetettava täyttää kyseiselle ajoneuvoluokalle säädetyn vähimmäisiän.

Ajo-opetus on annettava opetusluvassa mainitulla ajoneuvolla, joka on muutuskatsastuksessa hyväksytty kuljettajaopetuksessa käytettäväksi.

2.1.8.3 Kuljettajantutkinnon vastaanottaminen

Kuljettajantutkintotoiminnalla tarkoitetaan kuljettajatutkintojen vastaanottamiseen ja kuljettajaopetuksen valvontaan sekä vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttavaan todistukseen, ajolupakokeiden vastaanottamiseen ja ajolupakoulutuksen valvontaan liittyvien tehtävien hoitamista. Kuljettajantutkintotoiminnasta vastaa Ajoneuvohallintokeskus, joka järjestää toiminnan hankkimalla palvelut julkisilta ja yksityisiltä palveluntuottajilta ja hoitamalla tehtäviä itse, siten kuin laissa kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (535/1998) säädetään. Kuljettajantutkintopalvelut järjestetään käytännössä kilpailuttamalla ne julkisena hankintana. Toimintaa koskevassa sopimuksessa on lain mukaan sovittava alueesta, jolla palvelun tuottaja hoitaa kuljettajantutkintotoimintaa, sekä toiminnan laajuudesta ja ehdoista. Sopimus voidaan tehdä enintään neljäksi vuodeksi ja sitä voidaan jatkaa sen jälkeen enintään kolmella optiovuodella saman palveluntuottajan kanssa ilman uutta kilpailutusta. Nykyisin kuljettajantutkintotoimintaa hoitaa kaikissa maakunnissa Ajovarman Oy, jossa työskentelee sen oman il-

moituksen mukaan noin 90 päätoimista tutkinnonvastaanottajaa. Yhteensä tutkinnonvastaanottajia on noin 250.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajayrityksen tulee olla luotettava, asiantunteva, riippumaton ja vakavarainen. Yrityksellä tulee olla toiminnan laajuuteen nähden riittävä henkilökunta ja muut voimavarat toiminnan asianmukaiseen hoitamiseen. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan palveluksessa tulee olla kuljettajantutkintotoiminnasta vastaava henkilö, jolla on riittävä asiantuntemus ja perehtyneisyys kuljettajantutkintotoimintaan.

Tutkinnonvastaanottajan riippumattomuus tarkoittaa, että hän tai hänen palveluksessaan tai muutoin häneen riippuvuussuhteessa oleva ei saa harjoittaa kuljettajaopetus-toimintaa eikä olla tällaista toimintaa harjoittavaan minkäänlaisessa riippuvuussuhteessa.

Kuljettajantutkintoja ja ajolupakokeita vastaanottavan henkilön tulee olla luotettavuudeltaan ja ammattitaidoltaan sopiva kyseiseen tehtävään eikä hän saa olla syyllistynyt vakaviin tai toistuviin liikenne rikoksiin taikka muihin rikoksiin siten, että hänet voitaisiin katsoa sopimattomaksi toimimaan kuljettajantutkintotehtävissä. Asetuksessa kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä (719/1998) on täsmennetty, että vaatimuksena kuljettajantutkinnon ajokokeita vastaanottavana henkilönä toimimiselle on joko liikenneopettajatutkinto ja vähintään vuoden päätoiminen työkokemus liikenneopettajana tai riittävä aikaisempi kokemus ajokokeen vastaanottotehtävissä. Käytännössä uusilta tutkinnonvastaanottajilta edellytetään liikenneopettajan pätevyys ja vähintään vuoden kokemus liikenneopettajana.

Tutkintotoimintaa koskevassa sopimuksessa on sovittava tarkemmin mm. ajo- ja ajolupakokeita vastaanottavien henkilöiden riittävän ammattitaidon varmistamiseksi noudatettavasta menettelystä. Käytännössä henkilöstön ammattitaidosta huolehditaan mm. ennen tehtävän aloittamista annettavalla kahden viikon perehdytysjaksolla sekä säännöllisillä vuosittaisilla jatkokoulutuksilla.

Koska kysymyksessä on julkisen hallintotehtävän hoitaminen, tutkinnonvastaanottajan tulee kuljettajantutkintotoiminnassa noudattaa mm. hallintolain, julkisuuslain ja kielilain vaatimuksia.

2.2 Sääntely EU:ssa

2.2.1 Aikaisemmat ajokorttidirektiivit

Ajokortteja koskevaa EU:n yhteistä lainsäädäntöä on annettu ensimmäisen kerran joulukuussa 1980, jolloin julkaistiin direktiivi 80/1263/ETY yhteisön ajokortin käyttöönotosta. Direktiivin mukaan toiseen jäsenvaltioon muuttavan henkilön ajokortti kelpasi tietyin edellytyksin kohdevaltiossa vuoden ajan muuttopäivästä, minkä jälkeen ajokortinhaltijalla oli oikeus vaihtaa ajokorttinsa uuden asuinvaltion korttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa. Uudistuksella pyrittiin edistämään henkilöiden vapaata liikkuvuutta yhteisön alueella.

Heinäkuun 29. päivänä 1991 annetulla uudella ajokorttidirektiivillä nro 91/439/ETY perustettiin jäsenvaltioille velvollisuus tunnustaa toisessa EU-jäsenvaltiossa myönnetyt ajokortit. Velvollisuus toisessa jäsenvaltiossa myönnetyn ajokortin vaihtamiseen vakituisen asuinpaikan muuttumisen johdosta poistettiin, koska sen katsottiin estävän henkilöiden vapaata liikkuvuutta yhteisössä. Lisäksi direktiivillä tarkennettiin ajokorttiluokitusta ja otettiin käyttöön vaihtoehtoinen muovinen ajokorttilomake aikaisemman rinnalle. Korttien voimassaoloajoissa ja vaadittavissa lääkärintarkastuksissa on kuitenkin eroavaisuuksia. Direktiiviä tuli noudattaa 1.7.1996 alkaen.

2.2.2 Kolmas ajokorttidirektiivi

Kolmas ajokorttidirektiivi, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettiin 20.12.2006. Direktiivin tavoitteena on edelleen yhtenäistää eurooppalaisia ajokorttisääntöjä henkilöiden vapaan liikkuvuuden edistämiseksi. Lisäksi direktiivillä tavoitellaan ajokorttiin liittyvän turvallisuuden parantamista väärennymahdollisuuksia vähentämällä. Direktiivi sisältää määräyksiä yhteisön uudesta ajokorttimallista ja ajokorttien turvatekijöistä.

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on otettava käyttöön direktiivin liitteen I mukainen ajokorttimalli, jonka tulee olla yksinomaisten käytössä viimeistään 19. tammikuuta 2033 (direktiivin 1 ja 3 artiklat). Liitteessä I on lueteltu ajokortin pakolliset ja täydentävät turvatekijät. Tavoitteena on parantaa yhteisön ajokorttien yhtenäisyyttä ja vaikeuttaa väärentämistä; direktiivin johdanto-osan 3 ja 4 kohtien mukaan yhteisön alueella on tällä hetkellä käytössä yli 110 erilaista voimassa olevaa ajokorttimallia. Myös näiden nykyisten korttimallien väärentämisen estämiseksi on toteutettava tarpeelliset toimenpiteet (direktiivin 3 artikla).

Jäsenvaltioiden antamat ajokortit on tunnustettava vastavuoroisesti (direktiivin 2 artikla). Henkilöllä voi olla vain yksi ainoa ajokortti (direktiivin 5 artikla). Jos jäsenvaltion myöntämän voimassa olevan ajokortin haltija on muuttanut vakituisesti asumaan toiseen jäsenvaltioon, hänen korttinsa voidaan pyynnöstä vaihtaa asuinvaltion vastaavaan ajokorttiin direktiivin 11 artiklan mukaisesti. Jos henkilö, jonka ajokortilla ei ole hallinnollista voimassaoloaikaa, muuttaa jäsenvaltioon, jossa on käytössä määräaikainen ajokortti, vastaanottava valtio voi rajoittaa tällaisen toistaiseksi voimassaolevan kortin voimassaoloajan 2 vuoteen.

Direktiivin 4 artiklassa on säädetty ajokorttiluokista. Uutena ajokorttiluokkana yhteisötasolla on otettu käyttöön AM-luokka, joka oikeuttaa kuljettamaan mopoja ja kevyitä nelipyöriä. AM-luokan alaikäraja on 16 vuotta, mutta tästä voidaan kansallisesti poiketa 14–18 vuoden välillä (direktiivin 4 artiklan 2 kohta ja 6(a) kohta).

Moottoripyöräluokkia on kolme: A1-luokka, A2-luokka ja A-luokka. Luokat oikeuttavat moottoripyörien ja kolmipyörien kuljettamiseen eri teholuokissa siten, että A1-luokkaan kuuluvat sylinteritulavuudeltaan enintään 125 cm³ ja enimmäisteholtaan enintään 11 kW olevat moottoripyörät ja enimmäisteholtaan 15 kW kolmipyörät, A2-luokkaan enintään 35 kW tehoiset moottoripyörät ja A-luokkaan kaikki moottoripyörät sekä yli 15 kW tehoiset kolmipyörät. Alaikäraja on A1-luokassa 16 vuotta, A2-luokassa 18 vuotta ja A-luokassa 20 vuotta, jos kortti saadaan vähintään kahden vuoden ajokokemuksen perusteella A2-luokassa, taikka 24 vuotta, jos kortti hankitaan

suoraan kuljettajantutkinnon perusteella ilman aikaisempaa moottoripyöräkokemusta. Yli 15 kW tehoisten kolmipyörien alaikäraja on kuitenkin edellisestä poiketen 21 vuotta. Alaikärajaa voidaan kansallisesti nostaa A1-luokassa enintään 18 vuoteen kuitenkin siten, että moottoripyöräluokkien kahden vuoden asteittainen korottamismalli säilytetään (direktiivin 4 artiklan 3 ja 6(c) kohdat).

Luokka B1 oikeuttaa kuljettamaan nelipyöriä (direktiivin 4 artiklan 4 (a) kohta). Luokan alaikäraja on 16 vuotta, joka voidaan kansallisesti nostaa 18 vuoteen (4 artiklan 6 (b) kohta). Luokka on valinnainen. Jos jäsenvaltio ei ota kyseistä luokkaa kansallisesti käyttöön, on edellytettävä B-luokan ajo-oikeutta nelipyörien kuljettamiseen.

Henkilö- ja pakettiautoja ja muita moottoriajoneuvoja koskee B-luokka, jonka alaikäraja on 18 vuotta. B-luokka oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmiä, joissa perävaunun suurin sallittu massa on enintään 750 kg. Tähän luokkaan kuuluvien ajoneuvoyhdistelmien perävaunun massa voi olla painavampikin edellyttäen, että yhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 4 250 kg. Jos tällaisen yhdistelmän massa ylittää 3 500 kg, jäsenvaltion on edellytettävä, että tätä ajoneuvoyhdistelmää voidaan kuljettaa vain jos kuljettaja on läpäissyt vaaditun koulutuksen tai kokeen. Oikeus tällaisen yhdistelmän kuljettamiseen on merkittävä ajokorttiin yhteisön koodilla 96. Tätä raskaammat yhdistelmät, joissa vetoauto kuuluu B-luokkaan, edellyttävät kuljettajalta BE-luokan ajo-oikeutta. BE-luokan alaikäraja on 18 vuotta. Ikävaatimusta voidaan sekä B- että BE-luokassa laskea kansallisesti 17 vuoteen (direktiivin 4 artiklan 4 (b), 4 (c) ja 6 (d) kohdat sekä liite I).

Raskaiden, massaltaan yli 3 500 kg ajoneuvojen ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien kuljettaminen edellyttää ajoneuvosta riippuen C1-, C-, C1E- tai CE-luokan ajo-oikeutta. C1-luokassa ajoneuvon suurin sallittu massa saa olla enintään 7 500 kg. C1E-luokassa yhdistelmän vetoauton tulee kuulua C1-luokkaan ja koko yhdistelmän suurin sallittu massa saa olla enintään 12 000 kg. Myös sellaiset suurimmalta sallitulta massaltaan yli 3 500 kg mutta alle 12 000 kg olevat yhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu B-luokkaan, edellyttävät kuljettajalta C1E-luokan ajo-oikeutta. Luokkien alaikäraja on 18 vuotta (direktiivin 4 artiklan 4 (d) ja (e) kohdat).

Muut raskaat ajoneuvot edellyttävät C-luokan ajo-oikeutta, tai jos kyseessä on ajoneuvoyhdistelmä jonka vetoauto kuuluu C-luokkaan, edellytetään CE-luokan ajo-oikeutta. C- ja CE-luokkien alaikäraja on 21 vuotta, ellei kuljettajalla ole yhteisön ammattipätevyysäännösten mukaista ammattipätevyyttä. Ikärajaa voidaan kansallisesti C-luokassa 18 vuoteen palo- ja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpitämisessä käytettävien ajoneuvojen ja korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä (koeajot) suorittavien ajoneuvojen osalta (direktiivin 4 artiklan 4 kohdan (f) ja (g) kohdat sekä 6 kohta).

D1-luokka oikeuttaa kuljettamaan enintään 16 matkustajan linja-autoa, jonka pituus on enintään 8 metriä. Mikäli tällaiseen ajoneuvoon liitetään yli 750 kg perävaunu, tulee kuljettajalla olla D1E-luokan ajo-oikeus. Henkilömäärältään suuremmat linja-autot edellyttävät D-luokan ajo-oikeutta tai yhdistelmän osalta vastaavasti DE-luokan ajo-oikeutta. D1- ja D1E-luokan ajokortin alaikäraja on 21 vuotta. D- ja DE-luokan ajokortin alaikäraja on 24 vuotta. Ammattipätevyysdirektiivin mukaan kansallisesti voidaan säätää myös alemmista ikärajoista kyseisen jäsenvaltion alueella. D-luokassa ikärajaa voidaan lisäksi tiettyjen ajoneuvojen osalta alentaa 21 vuoteen vastaavasti kuin edellä C-luokassa (direktiivin 4 artiklan 4 kohdan (j) ja (k) kohdat sekä 6 kohta).

Ajokortit myönnetään direktiivin 6 artiklan 1 kohdan mukaan vaiheittain siten, että raskaiden ajokorttiluokkien ajokortteja myönnetään vain kuljettajille, joilla on jo oikeus kuljettaa B-luokan ajoneuvoja. Vastaavasti ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen oikeutettu kortti myönnetään vain kuljettajalle, jolla on jo kyseisen vetoauton ajo-oikeus. Direktiivin 6 artiklassa on lisäksi säännökset ajokorttien kelpoisuudesta, ts. siitä minkä muiden ajokorttiluokan ajoneuvoja kukin ajokortti oikeuttaa kuljettamaan. Esimerkiksi AM-luokan ajo-oikeus sisältyy lähtökohtaisesti kaikkiin muihinkin ajokorttidirektiiviin sisältyviin ajokorttiluokkiin.

Ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä on ajokoe ja teoriakoe sekä säädettyjen terveydellisten edellytysten täyttäminen (direktiivin 7 artikla). Poikkeuksena tästä on AM-luokka, joka voidaan direktiivin mukaan myöntää ajokoetta vaatimatta, ts. pelkän teoriakokeen perusteella. Jäsenvaltiot voivat AM-luokassa lisäksi vaatia erillistä ajokoetta AM-luokkaan kuuluvien kolmi- ja nelipyörien osalta, jolloin ajokorttiin voidaan ajoneuvojen erottelemiseksi merkitä kansallinen koodi. Moottoripyöraluokissa ajo-oikeus on mahdollista korottaa luokasta A1 luokkaan A2 ja tästä edelleen luokkaan A pelkän ajokokeen tai koulutuksen perusteella, kun kuljettajalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus siinä luokassa, jota ollaan korottamassa.

Koulutusta ja kokeita koskevista vähimmäisvaatimuksista on säädetty direktiivin liitteissä II, V ja VI.

Ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika on direktiivin mukaan AM-, A1-, A2-, A-, B1-, B- ja BE-luokissa (ryhmä 1) 10 vuotta ja muissa luokissa (ryhmä 2) 5 vuotta. Jäsenvaltio voi kuitenkin tästä poiketen päättää, että ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika ryhmässä 1 on enintään 15 vuotta. Ryhmän 2 ajokorttien voimassaoloaika ei voida kansallisesti pidentää. Jäsenvaltiot voivat kaikissa luokissa rajoittaa uusille kuljettajille myönnettävän ensimmäisen ajokortin hallinnollista voimassaoloaika, jotta heihin voidaan soveltaa liikenneturvallisuutta parantavia erityistoimenpiteitä (direktiivin 7 artiklan 2 ja 3 kohdat). Vastaavasti jäsenvaltio voi ajokorttia uusittaessa lyhentää alueellaan oleskelevien 50 vuotta täyttäneiden ajokortin haltijoiden kortin hallinnollista voimassaoloaika toteuttaakseen useammin lääkärintarkastuksia tai muita erityistoimenpiteitä. Myös kaikkien luokkien yksittäisten korttien hallinnollista voimassaoloaika voidaan lyhentää esim. lääkärintarkastuksien tai muiden erityistoimenpiteiden vuoksi.

Ajokortin myöntämisen yhteydessä ja määräajoin kortin uusimisen yhteydessä olisi toimitettava todisteet siitä, että ajoneuvon kuljettamiseen vaadittavien fyysisten ja henkisten valmiuksien vähimmäisvaatimukset täyttyvät henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien osalta. Tarkastus tehtäisiin kansallisten sääntöjen mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat edellyttää lääkärintarkastusta, joka olisi avoimuuden vuoksi suoritettava silloin, kun ajokortti uusitaan (johdanto-osan 7-9 kohdat). Direktiivin 7 artiklan 3 kohdan ja liitteen III mukaan ryhmän 1 osalta jäsenvaltiot voivat vaatia, että henkistä ja fyysistä suoriutumista koskevat vähimmäisvaatimukset täyttyvät. Ryhmän 2 ajokorttia uusittaessa tarkistetaan, että vaadittavaa henkistä ja fyysistä suoriutumista koskevat vähimmäisvaatimukset edelleen täyttyvät. Tarkistukset tehdään kansallisen järjestelmän mukaisesti. Mainitut vähimmäisvaatimukset on säädetty terveysvaatimuksia koskevassa direktiivin liitteessä III, jota koskevasta muutoksesta on todettu edellä kohdassa 2.1.4. Lisäksi edellytetään, että haki-

jan vakinainen asuinpaikka on ajokortin myöntävän valtion alueella taikka että hakija on opiskellut kyseisessä valtiossa vähintään kuuden kuukauden ajan.

Direktiivin artiklassa 10 ja liitteessä IV on määritelty kuljettajantutkinnon vastaanottajien alalle pääsyn vähimmäisvaatimukset ja koulutusta koskevat vaatimukset. Niiden tutkinnonvastaanottajien, jotka ovat aloittaneet toimintansa ennen 19. tammikuuta 2013, on täytettävä ainoastaan laadunvarmistusjärjestelmiä ja säännöllisiä jatkokoulutustoimenpiteitä koskevat vaatimukset.

Yleisenä vaatimuksena B-luokan kuljettajantutkinnon vastaanottajalle on vähintään 23 vuoden ikä. Lisäksi vaaditaan, että hänellä on ollut B-luokan ajokortti vähintään kolmen vuoden ajan, että hän on hankkinut direktiivin liitteen IV mukaisen peruspätevyuden ja on sen jälkeen osallistunut säädettyihin laadunvarmistusjärjestelmiin ja jatkokoulutukseen, että hänellä on säädetty ammatillinen koulutus ja että hän ei samanaikaisesti toimi liikenneopettajana. Muiden luokkien tutkinnonvastaanottajan tulee täyttää vastaavat vaatimukset ja lisäksi olla toiminut B-luokan tutkinnonvastaanottajana vähintään kolmen vuoden ajan. Tästä aikavaatimuksesta voidaan tietyin edellytyksin poiketa.

Tutkinnonvastaanottajien laadunvarmistusjärjestelmiin tulisi direktiivin mukaan sisältyä tutkinnonvastaanottajan seuraaminen työssä, jatkokoulutus ja ammattitaidon täydentäminen, jatkuva ammatillinen kehittäminen ja vastaanotettujen ajokokeiden tulosten tarkastelu määrääjain. Seurannan tulee olla vuosittaista. Lisäksi jokaista tutkinnonvastaanottajaa tulee tarkkailla kerran viidessä vuodessa kokeiden vastaanottamisen yhteydessä vähintään puoli päivää. Laadun valvonnan ja tutkinnonvastaanottajan työn seurannan tulee olla hyväksytyin tahon suorittamia.

Tutkintojen vastaanottajien tulee oikeutensa säilyttääkseen osallistua säännöllisesti jatkokoulutukseen, jonka kokonaismäärä on vähintään neljä päivää kahden vuoden jaksoissa.

Direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset on annettava ja julkaistava jäsenvaltioissa viimeistään 19. tammikuuta 2011. Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä 19. tammikuuta 2013. Kaikkien jäsenvaltioissa myönnettävien ja käytössä olevien ajokorttien on täytettävä kaikki direktiivin vaatimukset viimeistään 19. tammikuuta 2033.

2.2.3 Palveludirektiivi

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/123/EY palveluista sisämarkkinoilla annettiin 12.12.2006. Direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset on saatettava jäsenvaltiossa voimaan viimeistään 28. joulukuuta 2009.

Suomessa palveludirektiivin täytäntöönpanosta vastaa työ- ja elinkeinoministeriön työelämä- ja markkinaosasto. Ministeriössä on laadittu palveludirektiivin täytäntöönpanosta väliraportti, joka on lähetetty laajalle lausuntokierrokselle 17.2.2009. Ministeriö ehdottaa, että direktiivin lainsäädäntöä vaativien tavoitteiden saavuttamiseksi säädettäisiin yleislaki, jossa olisi yhteisiä säännöksiä palveluntarjoajan velvollisuuksista

palvelun vastaanottajia kohtaan, säännökset vaatimusten ja asiakirjojen vastaavuudesta sekä hallinnollisia säännöksiä keskitetystä asiointipisteestä, jäsenvaltioiden keskinäisestä avunannosta ja lupaviranomaisten velvollisuuksista. Sektorikohtaisen erityislainsäädännön läpikäyminen ja muuttaminen direktiivin edellyttämällä tavalla olisi asianomaisten ministeriöiden vastuulla.

Palveludirektiivin tavoitteena on varmistaa palvelujen sisämarkkinoiden toteutuminen purkamalla niitä rajoittavat esteet. Lisäksi direktiivillä vahvistetaan palvelujen vastaanottajien oikeuksia palvelujen käyttäjänä, edistetään palvelujen laatua ja luodaan jäsenvaltioiden välille toimiva hallinnollinen yhteistyö.

Direktiiviä sovelletaan taloudellisiin palveluihin, joiden tuottajana oleva palveluntarjoaja on sijoittautunut yhteisön alueelle. Poikkeukset soveltamisalasta on lueteltu direktiivin 2 artiklassa. Direktiiviä ei sovelleta esimerkiksi toimintaan, joka liittyy perustamissopimuksen 45 artiklassa tarkoitettuun julkisen vallan käyttöön. Artiklan mukaan perustamissopimuksen sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä ei jäsenvaltiossa sovelleta toimintaan, joka jatkuvasti tai tilapäisesti liittyy julkisen vallan käyttöön kyseisessä jäsenvaltiossa. EY-tuomioistuimen oikeuskäytännössä esimerkiksi maataloustuotteiden yksityisen tarkastuslaitoksen roolia ei pidetty sellaisena välittömänä ja nimenomaisena osallistumisena julkisen vallan käyttöön, joka olisi oikeuttanut poikkeukseen sijoittautumisvapaudesta; tuomioistuimen mukaan kyseessä oli lisätoiminto, joka oli erotettavissa julkisen vallan käytöstä (asiat C-404/05 ja C-393/05).

Palveludirektiivin mukaan elinkeinotoimintaa rajoittavia lupajärjestelmiä voidaan soveltaa ainoastaan, jos ne ovat syrjimättömiä, perusteltuja yleisen edun mukaisin pakottavin syin ja oikeasuhtaisia. Yleistä etua koskevan pakottavan syyn käsitteellä tarkoitetaan yhteisön tuomioistuinikäytännön mukaan syitä, jotka liittyvät muun ohella yleiseen järjestykseen, yleiseen turvallisuuteen, kansanterveyteen, kuluttajansuojaan, petoksentorjuntaan, ympäristön ja kaupunkiympäristön suojeluun sekä tieliikenneturvallisuuteen.

Lupajärjestelmällä tarkoitetaan direktiivissä menettelyä, jonka mukaisesti palveluntarjoajan tai vastaanottajan on käännyttävä toimivaltaisen viranomaisen puoleen saadakseen virallisen päätöksen tai hiljaisen päätöksen, joka oikeuttaa palvelutoiminnan aloittamiseen tai harjoittamiseen. Määritelmä kattaa varsinaisten toimilupien lisäksi erilaiset hyväksymis-, ilmoitus- ja rekisteröintimenettelyt, jotka ovat elinkeinotoiminnan edellytyksenä.

Lupajärjestelmän noudattaminen saadaan asettaa palvelutoiminnan aloittamisen ehdoksi vain siinä tapauksessa, että lupajärjestelmä ei ole ketään palveluntarjoajaa syrjivä, että lupajärjestelmän tarve on perusteltavissa yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä ja että tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavalla toimenpiteellä, etenkin koska jälkikäteisvalvonta tapahtuisi liian myöhään, jotta sillä olisi todellista vaikutusta.

Lupajärjestelmien tulee perustua kriteereihin, joka ovat syrjimättömiä, perusteltuja yleisen edun mukaisin pakottavin syin, oikeassa suhteessa mainittuun yleiseen etuun liittyvään pakottavaan syyhyn, selviä ja yksiselitteisiä, objektiivisia, yleisesti ennalta tiedossa sekä avoimia ja saatavilla. Luvan saatuaan palveluntarjoajan on voitava harjoittaa palvelutoimintaa koko valtion alueella, ellei kutakin toimipaikkaa koskeva erillinen lupa tai luvan rajoittaminen koskemaan tiettyä osaa alueesta ole perusteltu ylei-

seen etuun liittyvästä pakottavasta syystä. Luvasta ei saa tehdä määräaikaista, paitsi jos lupa uusitaan automaattisesti tai sen uusimisen ainoana edellytyksenä on vaatimusten jatkuva täyttäminen, tai jos saatavissa olevien lupien määrä on rajattu yleisen edun mukaisista pakottavista syistä, taikka luvan määräaikaisuus on perustelua yleisen edun mukaisin pakottavin syin.

Direktiivissä on erityisesti kielletty jäsenvaltioita asettamasta palvelutoiminnan aloittamisen tai harjoittamisen ehdoksi alueellaan muun ohella kansalaisuutta ja kotipaikkaa koskevia vaatimuksia sekä velvoitetta asettaa vakuus tai ottaa vakuutus kyseisen valtion alueelle sijoittautuneelta palveluntarjoajalta; tämä säännös ei kuitenkaan estä jäsenvaltioita edellyttämästä vakuuksia tai vakuutuksia itsessään.

Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä palveluntarjoajan osoitukseksi vaatimusten täyttämistä kaikki toisen jäsenvaltion asiakirjat, joilla on vastaava tarkoitus tai joista seuraa, että kyseinen vaatimus on täytetty. Toisessa jäsenvaltiossa annettuja asiakirjoja ei tule vaatia alkuperäisinä, oikeaksi todistettuna jäljennöksenä tai virallisena käännöksenä. Tämä säännös ei estä vaatimasta jäsenvaltion omalla virallisella kielellä laadittuja oikeiksi todistamattomia käännöksiä.

Direktiivi edellyttää, että jäsenvaltioiden tulee tutkia, asetetaanko niiden oikeusjärjestelmässä palvelutoiminnan aloittamisen tai harjoittamisen ehdoiksi seuraavien syrjimättömien vaatimusten noudattaminen: määrälliset tai alueelliset rajat, jotka vahvistetaan esimerkiksi väestömäärän tai palveluntarjoajien välisen maantieteellisen vähimmäisetaisyuden muodossa; palveluntarjoajalle asetetut vaatimukset tietyn oikeudellisen muodon valitsemisesta; osakepääoman omistamista koskevat vaatimukset; vaatimukset joilla määrätyn palvelutoiminnan aloittaminen sallitaan vain tietyille palveluntarjoajille toiminnan erityisluonteen vuoksi; kieltö olla sijoittautuneena useaan paikkaan saman jäsenvaltion alueella; työntekijöiden vähimmäismäärää koskeva vaatimus; pakolliset vähimmäis- ja enimmäishinnat, joita palveluntarjoajan on noudatettava; sekä palveluntarjoajalle asetettu velvoite toimittaa palvelunsa ohella muita erityispalveluja. Kyseisten vaatimusten tulee olla syrjimättömiä kansalaisuuden ja yrityksen kotipaikan suhteen, välttämättömiä ja perusteltuja yleisen edun mukaisin pakottavin syin ja oikeassa suhteessa niillä tavoiteltuun päämäärään nähden.

Jäsenvaltioiden on viimeistään 28. päivänä joulukuuta 2009 toimitettava komissiolle kertomus, jossa sen on mm. ilmoitettava lupajärjestelmänsä ja arvioitavat vaatimukset jotka se aikoo pitää voimassa, sekä perusteltava niiden yhteensopivuus palveludirektiivin kanssa.

3 TYÖRYHMÄN LINJAUKSET JA EHDOTUKSET

3.1 Ajo-oikeusluokkia koskevat muutokset

3.1.1 Mopot ja kevyet nelipyörät

Suomessa mopon ja kevyen nelipyörän kuljettaminen edellyttää tällä hetkellä vähintään M-luokan ajo-oikeutta, poikkeuksena ennen 1.1.1985 syntyneet, joilta ei edellytetä voimassaolevaa ajo-oikeutta mopon kuljettamiseksi. Kuljettajalta vaadittu vähimmäisikä on 15 vuotta.

Liikenne- ja viestintäministeriön asettama mopokorttiuudistusta pohtinut työryhmä (*mopotyöryhmä*) esitti 2.6.2008 päivätyssä muistiossaan, että mopoilijoiden turvallisuuden parantaminen edellyttäisi pakollista koulutusta, johon sisältyisi teoriaopetusta, mopon käsittelyopetusta ja ajo-opetusta liikenteessä. Mopokortin saaminen edellyttäisi sekä teoriakokeen että käsittelykokeen hyväksytyä suorittamista. Tämä työryhmä on laatinut asiaa koskevat pykäläluonnokset, jotka esitetään saatettavaksi voimaan viimeistään vuoden 2010 alusta, koska uudistus on nähty kiireelliseksi liikenneturvallisuuksista. Muutokset tehtäisiin nykyiseen M-luokkaan. Esityksen mukaan M-luokan ajo-oikeuden saamisen edellytyksenä olisi pakollista opetusta vähintään 6 teorialuokkaa joista vähintään neljä koskisi ainoastaan M-luokkaa, käsittelyopetusta vähintään 2 ajokertaa ja liikenneajoa vähintään 4 ajokertaa sekä teoriakokeen ja käsittelykokeen suorittaminen. Mopo-opetusta voisi saada opetusluvalla säädettyjen edellytysten täytyessä.

M-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan sekä mopoja että kevyitä nelipyöriä. Opetus ja tutkinto suoritettaisiin kuitenkin kaksipyöräisellä mopolla.

III ajokorttidirektiivillä otetaan käyttöön uusi AM-luokka, joka oikeuttaa kuljettamaan kaksi- ja kolmipyöräisiä mopoja ja kevyitä nelipyöriä. Kansallisesta M-luokasta tullaan tässä yhteydessä luopumaan. Samalla toteutettaisiin AM-luokan jakaminen mopoihin ja kevyisiin nelipyöriin, mitä ei voida käytännössä toteuttaa tietojärjestelmäsiyistä vielä vuoden 2010 alussa.

Direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden laskea AM-luokan alaikärajaa enintään 14 vuoteen tai nostaa sitä enintään 18 vuoteen harmonisoidun ikärajan ollessa 16 vuotta. Direktiivin mukaisesti alle 16-vuotiaille henkilöille myönnetyt ajokortit ovat voimassa ainoastaan jäsenvaltion alueella siihen asti, kunnes kortinhaltija on saavuttanut 16 vuoden iän.

AM-luokan alaikäraja olisi jatkossakin 15 vuotta. Ikäraja ei ole työryhmän mukaan perusteltua laskea 14 vuoteen muun muassa rikosoikeudelliseen vastuunalaisuuteen liittyvistä syistä. Toisaalta 15 vuoden ikärajan säilyttämistä pidetään perusteltuna nuorison omaehtoisen liikkumisen turvaamiseksi esimerkiksi toisen asteen koulutuspaikoille taikka työhön ja vapaa-ajan harrastuksiin.

Edellä kerrotuista syistä työryhmä esittää, että AM-luokan mopojen kuljettamisen alaikärajaksi säädettäisiin 15 vuotta. AM-luokan kortti oikeuttaisi ajamaan vain Suomessa siihen saakka, kunnes kortinhaltija täyttää 16 vuotta.

Kevyiden nelipyörien osalta liikenneturvallisuuteen liittyvät syyt puoltavat työryhmän näkemyksen mukaan AM-luokkaan kuuluvien kevyiden nelipyörien kuljettajalta vaadittavan vähimmäisiän nostamista 16 vuoteen.

Direktiivin mukaan AM-luokan ajo-oikeuden edellytyksenä on vähintään teoriakokeen suorittaminen, mutta jäsenvaltiot voivat vaatia lisäksi ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen suorittamista hyväksytysti sekä lääkärintarkastusta.

Direktiivi mahdollistaa AM-luokan jakamisen siten, että jäsenvaltio voi vaatia AM-luokkaan kuuluvien kolmi- ja nelipyöräisten ajoneuvojen osalta erillistä ajotaitoa ja ajotapaa koskevaa koetta. Tällöin AM-luokkaan kuuluvat ajoneuvot eroteltaisiin ajokorttiin merkittävällä kansallisella koodilla.

Työryhmä katsoo, että kaksipyöräisten ajoneuvojen ja toisaalta kolmi- tai nelipyöräisten ajoneuvojen kuljettamiseen vaadittavat valmiudet ovat siinä määrin erilaisia, että erillisen tutkinnon luominen näille ryhmille olisi perusteltua. Toisaalta mopojen liikennesäännöt koskevat sekä kaksi- että kolmipyöräisiä mopoja, mikä puoltaisi eriytettyä koulutusta ja tutkintoa toisaalta kaikille mopoille ja toisaalta kevyille nelipyörille. Eriytetyn tutkinnon käyttöönotto aiheuttaa muutoksia koulutus- ja tutkintovaatimuksiin ja koulutuksessa ja tutkinnossa hyväksyttävien ajoneuvojen määritelmiin.

Työryhmä esittää, että AM-luokan koulutus ja tutkinto eriytettäisiin toisaalta mopojen ja toisaalta kevyiden nelipyörien osalta. Siten koko AM-luokka voitaisiin suorittaa vain kahden erillisen tutkinnon kautta. Ennen tutkintoa oppilaan tulisi saada teoriaopetusta ja käsittelyopetusta säädetyt määrät. Mopojen osalta työryhmä esittää, että opetuksen määrä ja sisältö olisi sama kuin vuoden 2010 alusta voimaan tulevaisuudessa esitettyssä uudistuksessa.

Kevyiden nelipyörien osalta työryhmä esittää, että opetuksen määrä ja sisältö noudattelisi mopo-opetusta. Tutkintovaatimuksena olisi vähintään teoriakoe ja käsittelykoe. Myös liikenneajokokeen edellyttäminen kevyille nelipyörille voisi olla perusteltua. Liikenneajokokeen järjestämiseen liittyy kuitenkin paljon avoimia kysymyksiä, jotka tulisi selvittää erikseen. Tällaisia ovat esimerkiksi onko tutkinnon vastaanottaja mukana ajoneuvossa vai seuraako hän tutkintoajoneuvoa ja kommunikoi kokelaan kanssa radiopuhelimella, tutkintoajoneuvon vaatimukset ja vaadittavat laitteet sekä ajokokeen liikenteelliset vaatimukset.

Muuhun kuin T-luokkaan myönnetty ajo-oikeus oikeuttaa kuljettamaan myös AM-luokan ajoneuvoa. Jos Suomessa otetaan käyttöön käytännön koe osana AM-luokan tutkintoa, direktiivi antaa mahdollisuuden rajoittaa tämän vastaavuuden jäsenvaltion omalla alueella myönnettyjen korttien osalta A1-, A2- ja A-luokkiin. Työryhmä esittää kuitenkin nykyiseen käytäntöön perustuen, että myös B-kortilla saisi jatkossakin ajaa AM-luokan ajoneuvoja.

AM-luokan käyttöönotto ja siihen liittyvät uudistukset tulisivat voimaan direktiivin täytäntöönpanoaikataulussa tammikuussa 2013.

**Työryhmä esittää, että
- M-luokan (mopokortin) saamisen edellytyksenä olisi pakollista teoriaopetusta, käsittelyopetusta ja ajo-opetusta liikenteessä jo vuoden 2010 alusta lähtien**

- M-luokan opetuksen voisi suorittaa myös opetusluvalla, jonka vaatimuksia tarkennettaisiin
- M-luokka korvattaisiin AM-luokalla 19.1.2013 alkaen
- AM-luokan opetus ja tutkinto jaettaisiin kahtia vuoden 2013 uudistuksessa: mopoille ja kevyille nelipyörille tulisi omat opetus- ja tutkintovaatimukset. Kevyiden nelipyörien opetuksen määrä ja sisältö noudattelisi mopo-opetusta
- AM-luokassa mopon kuljettajalta vaadittava vähimmäisikä olisi 15 vuotta ja kevyiden nelipyörien kuljettajalta 16 vuotta
- A1-, A2-, A- ja B-luokkiin myönnetyt ajo-oikeudet oikeuttaisivat kuljettamaan AM-luokan ajoneuvoja jatkossakin

3.1.2 Moottoripyörät ja kolmipyörät

Moottoripyöräluokissa III ajokorttidirektiivi aiheuttaa muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön. Direktiivissä säädetty luokitus A1, A2 ja A poikkeaa hieman nykyisin käytössä olevasta. Nykyisiä moottoripyöräluokkia A1, teholtaan rajoitettu A ja teholtaan rajoittamaton A tullaan täsmentämään direktiivin mukaisesti. Direktiivin vaatimuksista aiheutuu lisäksi muutoksia moottoripyöräilijöiden ikävaatimuksiin, koulutus- ja tutkintovaatimuksiin sekä tutkintoajoneuvon määrittelyyn.

Direktiivin edellyttämä koulutus- ja tutkintomalli moottoripyöräluokissa on kolmiporainen siten, että ajo-oikeuden korottaminen luokasta A1 luokkaan A2 ja siitä edelleen luokkaan A on mahdollista pelkän ajotaitoa ja ajotapaa koskevan kokeen taikka pelkän koulutuksen perusteella, jos hakijalla on vähintään kahden vuoden ajokokemusta siinä luokassa, jonka korottamisesta on kyse, ja jos hakija täyttää muut säädetyt vaatimukset, kuten vähimmäisikää koskevan vaatimuksen. Alaikärajana A1-luokassa on 16 vuotta, A2-luokassa 18 vuotta ja A-luokassa 20 vuotta, mikäli kortti hankitaan aikaisemman ajokokemuksen perusteella. Jos hakija haluaa suoraan A-luokan ajo-oikeuden, hänen tulee olla vähintään 24-vuotias. Jäsenvaltio voi nostaa A1-luokan vähimmäisikärajaa enintään 18 vuoteen, kuitenkin siten että edellä kuvattu kahden vuoden välein etenevä portaittainen malli tehokkaampien moottoripyörien kuljettamiseen oikeuttavien korttien hankkimisessa säilytetään.

Työryhmä esittää, että A1-luokan alaikäraja olisi 16 vuotta, mikä vastaa nykyisin käytössä olevaa mallia.

A-luokan teholtaan rajoittamatonta moottoripyörää saa nykyisin kuljettaa vain se, jolla on ollut A-luokan ajo-oikeus vähintään kaksi vuotta. Käytännössä vähimmäisikäraja on tällöin 20 vuotta, mikä vastaa direktiivin mukaisen A-luokan vähimmäisikää. Suoraan kuljettajantutkinnon perusteella rajoittamattoman A-luokan ajo-oikeuden on nykyisin voinut hankkia 21 vuotta täyttänyt henkilö, joka on suorittanut hyväksytysti kuljettajantutkinnon vähintään 35 kW moottoripyörällä. Tämä ikäraja tulee direktiivin myötä nousemaan 24 vuoteen.

A2- ja A-luokkien korttivaatimusten osalta työryhmä esittää mallia, jossa kortti saataisiin pelkän koulutuksen perusteella, kun hakijalla on vähintään kahden vuoden ajokokemus edeltävässä luokassa. Malli mukailisi nykyisin käytössä olevaa B-luokan ajo-

opetusmallia, jossa kortinhaltija tutkinnon suorittuaan hankkii ajokokemusta liikenteessä lyhytaikaisella ajokortilla, ja saa pysyvän ajo-oikeuden vasta osallistuttuaan pakolliseen jatko-opetukseen. Direktiivin liitteen VI mukaan koulutuksen tulee olla kestoltaan vähintään seitsemän tuntia. Sen tulee sisältää ajoneuvon valmisteluun ja tekniseen tarkastukseen, moottoripyörän käsittelyyn ja ajotapaan liikenteessä liittyvät kokonaisuudet, jotka on kuvattu direktiivin liitteen II kohdassa 6. Lisäksi kunkin koulutukseen osallistujan on direktiivin mukaan suoritettava koulutukseen kuuluva käytännön osio ja osoitettava ajotaitonsa ja -tapansa yleisillä teillä. Koulutusajoneuvon tulee kuulua siihen ajokorttiluokkaan, jota kokelas hakee.

Direktiivin mukaisesti tehovaatimus säilyy ennallaan luokassa A1. Luokassa A2- ja A-ajo-oikeus laajenee nykyistä hieman tehokkaampiin moottoripyöriin. Luokassa A2 moottoripyörän sallittu enimmäisteho on 35 kW, kun se nykyisessä teholtaan rajoitettussa A-luokassa on 25 kW. Rajoittamattoman A-luokan tutkintoajoneuvona tulee nyky säännösten mukaan käyttää vähintään 35 kW tehoista moottoripyörää, kun taas direktiivi edellyttää tutkintoajoneuvolta muun ohella vähintään 40 kW tehoa. Nykyisiin ajo-oikeutta sekä koulutus- ja tutkintoajoneuvoa koskeviin säännöksiin tulee tehdä vastaavat direktiivin edellyttämät muutokset.

Direktiivin mukaan jäsenvaltio voi hyväksyä, että A1-luokan moottoripyörää voitaisiin kuljettaa myös B-luokan kortilla jäsenvaltion omalla alueella. Työryhmä esittää, että tätä poikkeusmahdollisuutta ei otettaisi Suomessa käyttöön liikenneturvallisuuden liittyvistä syistä. Työryhmän näkemyksen mukaan B-luokan tutkinto ei anna riittäviä valmiuksia käsitellä ja kuljettaa kaksipyöräistä ajoneuvoa turvallisesti liikenteessä.

Jäsenvaltio voi lisäksi hyväksyä, että B-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi myös kolmipyörien kuljettamiseen jäsenvaltion alueella. Työryhmä esittää, että tätä poikkeusta sovellettaisiin Suomessa. Poikkeus vastaisi nykyistä käytäntöä.

Direktiivin mukaan enintään 15 kW tehoisten kolmipyörien kuljettaminen edellyttää A1-luokan ajo-oikeutta, ja tätä tehokkaampien kolmipyörien kuljettaminen puolestaan A-luokan ajo-oikeutta sekä vähintään 21 vuoden ikää myös siinä tapauksessa, että tällaisen kolmipyörän kuljettajalla olisi B-luokan ajo-oikeus. Tästä ikävaatimuksesta ei voida poiketa, joten vaatimus edellyttää muutosta nykyisiin kansallisiin säädöksiin.

Jäsenvaltio voi komission suostumuksella jättää direktiivin ulkopuolelle mm. vammaisten erityisajoneuvot. Työryhmä toteaa, että tässä vaiheessa ei ole ilmennyt tarvetta tämän poikkeuksen käyttämiselle.

Työryhmä esittää, että

- nykyisiä moottoripyöräluokkia koskevat säännökset täsmennetään ajokorttidirektiivin mukaisiksi
- A1-luokan alaikäraja olisi 16 vuotta
- luokkien korotus A1-luokasta A2-luokkaan ja siitä edelleen A-luokkaan tapahtuisi kahden vuoden ajokokemuksen ja suoritettujen jatko-opetuksen perusteella
- B-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi kolmipyörien kuljettamiseen Suomessa

3.1.3 Nelipyörät

Nykyisin voimassa olevan lainsäädännön mukaan nelipyörien kuljettaminen edellyttää B-luokan ajo-oikeutta, koska B1-luokka ei ole Suomessa käytössä. III ajokorttidirektiivissä on myös säädetty valinnaisesta B1-luokasta, joka mahdollistaisi nelipyörien ajo-oikeuden myöntämisen jo vähintään 16 vuotta täyttäneille. Ikärajan voi nostaa enintään 18 vuoteen.

Työryhmä esittää, että luokkaa ei otettaisi käyttöön Suomessa liikenneturvallisuuteen liittyvistä syistä. Tällöin on direktiivin mukaisesti vaadittava B-luokan ajo-oikeutta nelipyörän kuljettamiseksi. Lisäksi vaadittaisiin 18 vuoden vähimmäisikää.

Toisessa jäsenvaltiossa vakituisesti asuneelle myönnetty B1-luokan ajokortti tulee kuitenkin direktiivin mukaisesti tunnustaa.

Ajokorttidirektiivin 11 artiklan mukaan toiseen jäsenvaltioon vakinaisesti asumaan muuttanut ajokortin haltija voi pyytää, että hänen ajokorttinsa vaihdetaan sitä vastaavaan ajokorttiin.

Toisessa jäsenvaltiossa myönnetty B1-luokan ajokortti vaihdetaan pyydettyä sitä vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin. Koska Suomessa ei esityksen mukaan myönnetä B1-luokan kortteja, kortti vaihdetaan B-luokan korttiin erityisehdolla 73 ”Rajoitettu B-luokan kolme- ja nelipyöräisiin moottoripyöriin (B1)”.

Työryhmä esittää, että

- **B1-luokkaa ei otettaisi Suomessa käyttöön**
- **toisessa jäsenvaltiossa myönnetty B1-luokan ajokortti voitaisiin kuitenkin vaihtaa suomalaiseen ajokorttiin vaihtamista koskevien edellytysten täytyessä**

3.1.4 Henkilö- ja pakettiautot

Henkilö- ja pakettiautojen ja eräiden muiden ajoneuvojen kuljettamiseen oikeuttavan B-luokan osalta III ajokorttidirektiivi edellyttää muutoksia B- ja BE-luokkiin kuuluvia ajoneuvoyhdistelmiä koskeviin sääntöihin.

B-luokan alaikäraja on direktiivin mukaan 18 vuotta, jota voidaan jäsenvaltiossa laskea 17 vuoteen. Tämä poikkeusmahdollisuus on ollut jo aikaisemmissa ajokorttidirektiiveissä. Työryhmän mielestä aihetta nykyisen 18 vuoden ikävaatimuksen muuttamiseen ei ole.

Direktiivin säännökset B-luokkiin kuuluvien yhdistelmien osalta poikkeavat nykyisistä. Jäsenvaltion tulee edellyttää, että yli 3 500 kg mutta enintään 4 250 kg painoista yhdistelmää, jossa B-luokkaan kuuluvaan vetoautoon liitetään yli 750 kilogramman painoinen perävaunu, saa kuljettaa ainoastaan kun on läpäistänyt asianomainen koulutus tai koe tai molemmat. Oikeus tällaisen yhdistelmän kuljettamiseen merkitään ajokort-

tiin erillisellä yhteisön koodilla 96. Työryhmä esittää, että oikeus näiden yhdistelmien kuljettamiseen saataisiin kokeen perusteella. Kokeen keston ja ajetun matkan tulee direktiivin liitteen V mukaan olla riittävät kuljettajan ajotaidon ja ajotavan arvioimiseksi. Työryhmän esitys vastaa nykyistä BE-luokan mukaista käytäntöä, jossa luokka saadaan kokeen perusteella.

Direktiivin mukaiseen BE-luokkaan kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu B-luokkaan ja perävaunun suurin sallittu massa on enintään 3 500 kg. Tätä raskaamman perävaunun vetäminen B-luokan vetoautolla edellyttää direktiivin mukaan C1E-luokan ajo-oikeutta. Rajoitus edellyttää muutosta nykyisiin säännöksiin.

BE-luokan tutkintovaatimukset on kuvattu direktiivin liitteessä II. Vaatimukset vastaavat nykyisessä lainsäädännössä olevia vaatimuksia.

Työryhmä esittää, että

- **B-luokan kuljettajilta vaadittava vähimmäisikä olisi 18 vuotta**
- **B-luokkaan kuuluvan yli 3 500 mutta enintään 4 250 kg painoisen yhdistelmän ajo-oikeus saataisiin kokeen perusteella (B-luokka erityisehdolla 96).**
- **BE-luokan ajo-oikeuteen tehtäisiin ajokorttidirektiivin edellyttämät rajaukset**

3.1.5 Kuorma-autot

Kuorma-autot on jaettu ajokorttidirektiivissä luokkiin C1 ja C, mikä vastaa nykyistä lainsäädäntöä. Vastaavasti näihin luokkiin kuuluvat ajoneuvoyhdistelmät ovat luokissa C1E ja CE.

Luokkaan C1E kuuluvat jatkossa myös ne ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu B-luokkaan ja vedettävän osan suurin sallittu massa ylittää 3 500 kg, jos koko yhdistelmän suurin sallittu massa on enintään 12 000 kg. Muutos edellyttää vastaavaa lainsäädäntömuutosta.

C1E- ja CE-luokan alaikärajat yhdenmukaistettiin ajokorttiasetuksen muutoksella, joka tuli voimaan 10.9.2008. Ikäraja laskettiin 18 vuoteen myös kokemuksen perusteella tutkintoon tulevilta. Muutos liittyy ammattipätevyysäännösten voimaantuloon. Muutetut ikärajat vastaavat nykyisen II ajokorttidirektiivin vaatimuksia.

III ajokorttidirektiivi kuitenkin edellyttää, että sekä C- että CE-luokkien alaikäraja on 21 vuotta, ellei kuljettajalla ole ammattipätevyyttä. Direktiivi edellyttää vastaavan muutoksen tekemistä kansalliseen lainsäädäntöön.

Ikärajaa voidaan direktiivin mukaan laskea kansallisesti C-luokassa 18 vuoteen paloja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpitämisessä käytettävien ajoneuvojen ja korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä (koeajoja) suorittavien ajoneuvojen osalta. Työryhmä esittää, että tämä poikkeusmahdollisuus otettaisiin Suomessa käyttöön.

Lisäksi työryhmä esittää, että puolustusvoimissa C-kortin suorittavat varusmieskuljettajat, joille tullaan puolustusvoimissa antamaan nopeutettu ammattipätevyyskoulutus, saisivat vaihtaa ajo-oikeutensa siviiliajo-oikeuteen 21 vuoden vähimmäisiän täytettyään. Puolustusvoimien kuljettajantutkintotodistus olisi voimassa siihen saakka. Varausmiespalveluksesta vapautuessaan he voisivat saada siviiliajo-oikeuden voimaan siltä osin, kuin heidän vähimmäisikänsä siihen riittää. Koska puolustusvoimien tarkoituksena on sisällyttää C-luokan koulutukseen myös C1E-luokan kortin suorittaminen, varusmiespalveluksesta vapautuvat voisivat ennen 21 vuoden ikää saada siviiliin C1E-kortin. Lainsäädäntöön otettaisiin aikaraja, jonka kuluessa 21 vuoden täyttämistä henkilön tulisi hakea muiden puolustusvoimien tutkintotodistukseen sisältyvien luokkien vaihtamista siviiliajokorttiin. Nykysäännösten mukaan tutkintotodistus voi olla enintään kuuden kuukauden ikäinen haettaessa ajokorttia puolustusvoimissa suoritetun kuljettajantutkinnon perusteella.

Pääesikunnan arvion mukaan vuonna 2009 puolustusvoimissa koulutettaisiin C-luokan kuljettajia noin 2 600 kappaletta ja CE-luokan kuljettajia noin 1 100 kappaletta. CE-luokan kohdalla ei vastaavia ongelmia siviiliajokortin saamisessa olisi, koska näille kuljettajille aiotaan antaa peruskestoinen ammattipätevyyskoulutus.

Teoria- ja ajokokeiden vähimmäisvaatimuksista on säädetty direktiivin liitteessä II. Vaatimukset vastaavat nykyään voimassaolevia vaatimuksia.

Työryhmä esittää, että

- **C- ja CE-luokkien kuljettajien vähimmäisikä nostetaan 21 vuoteen ajokorttidirektiivin mukaisesti**
- **B-luokan yhdistelmien, joiden vedettävän osan massa on yli 3 500 kg, kuljettaminen edellyttää jatkossa C1E-luokan ajo-oikeutta; yhdistelmän kokonaismassa saa olla enintään 12 000 kg**
- **palo- ja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpitämisessä käytettävien ajoneuvojen ja korjaus- tai huoltotarkoituksessa koeajoja suorittavien ajoneuvojen osalta ikärajaa laskettaisiin C-luokassa 18 vuoteen**
- **puolustusvoimissa nopeutetun ammattipätevyyden ja puolustusvoimien C-kortin suorittaneet henkilöt saisivat siviilikortin hakemuksen perusteella saavutettuaan 21 vuoden iän.**

3.1.6 Linja-autot

Linja-autoja koskevat ajokorttidirektiivin ajo-oikeusluokat ovat D1 ja D, sekä ajoneuvoyhdistelmien osalta vastaavasti D1E ja DE.

Nykyisen ajokorttiasetuksen 5 §:n mukaan D1-luokka oikeuttaa kuljettamaan linja-autoja ja muita ajoneuvoja, joissa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, kuitenkin enintään 16 henkilölle, ja ajoneuvoyhdistelmiä, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

Ajoneuvolaissa on määritelty linja-auto autoksi, jossa on tilaa yli 8 matkustajalle. Enintään 5 tonnin painoiset linja-autot luokitellaan ajoneuvoluokkaan M₂ ja tätä painavimmat luokkaan M₃.

III ajokorttidirektiivin mukaan ajo-oikeusluokka D1 oikeuttaa kuljettamaan moottori-ajoneuvoja, jotka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 matkustajaa ja joiden pituus on enintään 8 metriä; tällaiseen ajoneuvoon voidaan kytkeä enintään 750 kg painava perävaunu. Ajoneuvoja koskevassa lainsäädännössä ei ole säädetty vastaavasta pituusrajoituksesta. Kyseinen kahdeksan metrin pituusrajoitus tulisi siten työryhmän ehdotuksen mukaan saattaa osaksi kansallista ajokorttilainsäädäntöä.

D1E-luokka oikeuttaa kansallisen lainsäädännön mukaan kuljettamaan massaltaan enintään 12 000 kg ajoneuvoyhdistelmiä taikka yhdistelmiä, joissa hinattavan ajoneuvon kokonaisuudessa ei ylitä vetoauton omamassaa. Tämä rajoitus tulee direktiivin implementoinnin myötä poistumaan. Ajokorttidirektiivin mukaan D1E-luokka oikeuttaa kuljettamaan (kytkentäsääntöjen puitteissa) kaikkia ajoneuvoyhdistelmiä, jotka koostuvat D1-luokan vetovaunusta ja yli 750 kg perävaunusta. Työryhmä esittää, että kansalliseen lainsäädäntöön tehdään vastaavat muutokset.

Ajokorttidirektiivi aiheuttaa muutoksia myös linja-autoluokkia koskeviin vähimmäisikärajoihin. Nykyisen ajokorttiasetuksen mukaan näiden luokkien alaikäraja on 21 vuotta. 10.9.2008 voimaan tulleella muutoksella ikäraja on laskettu 18 vuoteen D1- ja D-luokkien osalta silloin, kun henkilö on suorittanut linja-autonkuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on perustason ammattipätevyys. Ajokorttidirektiivin mukainen vähimmäisikä on kuitenkin D1- ja D1E-luokissa 21 vuotta ja D- ja DE-luokissa 24 vuotta. Kansallisesti ikärajoja voidaan laskea ammattipätevyysdirektiivissä säädettyin tavoin. Työryhmä esittää, että ajokorttiasetukseen tehdään direktiivin edellyttämät muutokset.

Puolustusvoimissa suoritettujen D-luokan ajokorttien vaihtaminen siviilikorttiin ja saavutetun ajo-oikeuden laajuus riippuisivat henkilön iästä ja suoritettujen ammattipätevyyskoulutuksen kestosta. Kuljettaja saisi puolustusvoimien D-luokan ajo-oikeuden perusteella D1-luokan siviilikortin 21-vuotiaana ja D-luokan 24-vuotiaana. Puolustusvoimien tutkintotodistus olisi voimassa siihen saakka, kunnes henkilö täyttää 24 vuotta. Puolustusvoimat kouluttaa D-luokan kuljettajia nykyisin vain poikkeustapauksissa, joten tapauksia olisi vain muutamia vuodessa.

Direktiivin mukaan ikärajoja voidaan laskea kansallisesti D-luokassa 21 vuoteen paloja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpitämisessä käytettävien ajoneuvojen ja korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä suorittavien ajoneuvojen osalta. Työryhmä esittää, että tämä poikkeusmahdollisuus otettaisiin Suomessa käyttöön.

Linja-autoluokkia koskevista tutkintovaatimuksista on säädetty direktiivin liitteessä II. Vaatimukset vastaavat nykyisiä.

Työryhmä esittää, että

- D1-luokan ajoneuvojen 8 metrin pituusrajoitus otetaan kansalliseen lainsäädäntöön

- D1E-luokan yhdistelmien painorajoitus poistetaan

- D- ja DE-luokkien vähimmäisikäraja nostetaan 24 vuoteen, kun ajokortti hankitaan ilman ammattipätevyden suorittamista
- palo- ja pelastustoimissa sekä yleisen järjestyksen ylläpitämisessä käytettävien ajoneuvojen ja korjaus- tai huoltotarkoituksessa tietestejä suorittavien ajoneuvojen osalta D-luokan ikärajaksi otetaan 21 vuotta.

3.1.7 T-luokka

T-luokka, joka oikeuttaa kuljettamaan maa- ja metsätaloustraktoreita, työkoneita ja moottorikelkkoja, ei sisälly III ajokorttidirektiivillä säänneltyihin ajo-oikeusluokkiin. Näiden ajoneuvojen ajo-oikeus ei ole yhteisöainsäädännön piirissä. Kansallisten ajokorttisäännösten mukaan liikennetraktori on C-luokan ajoneuvo. Käytännössä ongelmia on aiheuttanut se, että eräin paikoin liikennetraktorin kuljettaminen maatalousajossa on kuitenkin hyväksytty T-luokan kortilla. Tämän työryhmän työn jälkeen tulisi erikseen selvittää moottorikelkkoja ja traktoreita koskeva kansallinen sääntely ottaen huomioon muut näihin ajoneuvoihin liittyvät työryhmät ja selvitykset.

Työryhmä esittää, että

- moottorikelkkojen kuljettaminen siirretään selvitettäväksi maastoliikennelain yhteyteen
- liikennetraktoreiden kuljettaminen käsitellään erikseen tämän työryhmän jatkotyönä.

3.2 Ajokorttien voimassaoloajat

3.2.1 Hallinnollinen voimassaoloaika

Ajokorttidirektiivin mukaan ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika ryhmässä 1 on kymmenen vuotta. Jäsenvaltio voi pidentää voimassaoloajan enintään 15 vuoteen. Ryhmässä 2 ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika on direktiivin mukaan 5 vuotta. Tästä voimassaoloajasta ei voida kansallisesti poiketa.

Hallinnollista voimassaoloaikaa sovelletaan kaikille 19. tammikuuta 2013 ja sen jälkeen myönnettäville ajokorteille.

Työryhmä esittää, että ryhmän 1 ajokorttien hallinnolliseksi voimassaoloajaksi otettaisiin 15 vuotta. Mahdollisimman pitkän voimassaoloajan säätämällä vähennettäisiin uusimisesta aiheutuvaa työtä ja kustannuksia. Työryhmä esittää kuitenkin, että ensimmäisen B-luokan ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi yksi vuosi. Myös ajo-oikeuden voimassaolo olisi rajattu yhteen vuoteen (lyhytaikainen ajo-oikeus). Uudistuksella tavoitellaan parempia vaikutusmahdollisuuksia uusien kuljettajien ajokäytännön kehittämiseen ja sitä kautta liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Seuraavan ajokortin myöntämisen edellytyksenä olisi säädetyn jatko-opetuksen suorittaminen, kuten nykyäänkin. Kuljettaja voisi mennä jatko-opetukseen aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta. Kuitenkin pimeä-ajon voisi suorittaa myös tätä aikaisemmin. Jos jatko-opetuksen suorittaminen laiminlyötäisiin, eikä vaadittavia selvityksiä säädetyssä ajassa toimitettaisi, henkilö joutuisi uuteen kuljettajantutkintoon, ellei erityistä syytä muuhun olisi.

Uuden kuljettajan rikkomus seuranta olisi jatkossakin kaksi vuotta lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta. Rikkomus seurannan laajentamista myös uusiin raskaiden luokkien kuljettajiin tulisi työryhmän mielestä selvittää tietojärjestelmien kehittämiskäytännöistä.

Kuljettajan 70 vuoden iästä lähtien ryhmän 1 ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika olisi viisi vuotta, jotta voitaisiin varmistaa kuljettajan terveydentilaa koskevien vaatimusten täyttyminen riittävän usein ajokorttia uusittaessa. Tämä tarkoittaa käytännössä myös sitä, että tätä edeltävän ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika vaihtelisi yksilöllisesti 1-15 vuoden välillä, jotta ajokortin uusimisajankohta saataisiin kaikilla kuljettajilla osumaan 70 vuoden ikään. Terveydentilaa koskevia tarkastuksia on käsitelty laajemmin jäljempänä kohdassa 3.4.

Ryhmässä 2 ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi direktiivin mukaisesti viisi vuotta. Uusille kuljettajille myönnettävän ensimmäisen ajokortin voimassaoloaika voidaan C- ja D-luokissa lyhentää kolmeen vuoteen. Ryhmän 2 ajokorttien voimassaoloaika tulisi voida joustavasti synkronoida ammattipätevyyden voimassaolon kanssa, joka on myös viisi vuotta. Ammattipätevyys voidaan osoittaa joko erillisellä ammattipätevyyskortilla taikka ajokorttiin tehtävällä merkinnällä. Tästä syystä ajokortin ja ammattipätevyyden uusintasykli tulisi saada yhteneväksi joko ammattipätevyyden voimassaoloa jatkamalla taikka ensimmäisen ajokortin voimassaoloaika lyhentämällä. Työryhmä esittää, että ryhmän 2 ajokorttien ja ammattipätevyyden uusimisajankohdat sopeutettaisiin myöntämällä ajokortti ammattipätevyyden voimassaoloajaksi.

Myös raskaiden ajoneuvojen kuljettajien ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika lyhennettäisiin sen jälkeen, kun kuljettaja täyttää 70 vuotta. Tämän jälkeen ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi kaksi vuotta.

Koska T-luokan ajo-oikeutta ei ole harmonisoitu yhteisössä, Suomi voi sen osalta vapaasti päättää ajokortin hallinnollisen voimassaoloajan. Työryhmä esittää, että T-luokkaan myönnettyjen ajokorttien hallinnollinen voimassaoloaika vastaisi ryhmän 1 ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika.

Työryhmä esittää, että

- ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi 15 vuotta ryhmässä 1 ja 5 vuotta ryhmässä 2
- T-luokan ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika vastaisi ryhmän 1 ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika
- uusien B-luokan kuljettajien ajokortti ja ajo-oikeus olisivat voimassa yhden vuoden, jonka aikana tulisi suorittaa säädetty jatko-opetus aikaisintaan kolmen kuukauden kuluttua lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta
- uusien B-luokan kuljettajien rikkomus seuranta olisi kaksi vuotta lyhytaikaisen ajo-oikeuden saamisesta

- 70 vuoden iästä lähtien ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika olisi 5 vuotta ryhmässä 1 ja kaksi vuotta ryhmässä 2
- ryhmän 2 ajokorttien ja ammattipätevyyden uusimisajankohdat sopeutettaisiin myöntämällä ajokortti ammattipätevyyden voimassaoloajaksi.

3.2.2 Ajokortin uusiminen

Suomessa ajokortin hallinnollinen voimassaolo on nykyisin sidottu ajo-oikeuden voimassaoloon. Ajokortti annetaan ajaksi, jonka ajo-oikeus on voimassa. Ajo-oikeus jatkuu, kunnes sen haltija ei enää täytä ajo-oikeuden voimassaolon edellytyksiä tai kun hän täyttää 70 vuotta eikä ajo-oikeutta enää uusita. Ajo-oikeus voidaan päättää myös henkilön omasta pyynnöstä. Ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon myötä onkin arvioitava, mikä olisi jatkossa henkilön ajo-oikeuden kesto ja miten se suhtautuisi ajokortin voimassaoloon. Asialla on merkitystä esimerkiksi silloin, kun henkilö haluaa uusia ajokorttinsa sen hallinnollisen voimassaoloajan päättymisen jälkeen.

Ajokorttidirektiivissä ei oteta tähän asiaan kantaa. Direktiivi ei tunne ajo-oikeuden käsitettä, vaan siinä puhutaan ainoastaan ajokorteista.

Ajokortin uusimisprosessista tulisi luoda mahdollisimman joustava ja kustannustehokas sekä asiakkaan että ajokorttivanomaisen kannalta. Viranomaisen puolesta tulisi palvelulähtöisen hallinnon nimissä pyrkiä varmistamaan, että ajokortinhaltijat muistavat uusia korttinsa hallinnollisen voimassaoloajan kuluessa. Tästä syystä työryhmä kannattaa automaattisen muistutuskirjeen lähettämistä aina niille kortinhaltijoille, joiden ajokortin hallinnollinen voimassaoloaika on umpeutumassa esimerkiksi puolen vuoden kuluttua. Muistutuskirjeet tulostettaisiin Ajoneuvohallintokeskuksen kuljettajätietojärjestelmästä.

Ajokortin uusimisen yhteydessä tulee ajokorttidirektiivin mukaan tarkastaa, että hakijan vakituinen asuinpaikka on ajokortin myöntävän jäsenvaltion alueella tai hän voi todistaa opiskelleensa siellä vähintään kuuden kuukauden ajan. Lisäksi tulee ryhmän 2 kuljettajien osalta tarkistaa kansallisen järjestelmän mukaisesti, että vaadittavat henkiset ja fyysiset suoriutumista koskevat vähimmäisvaatimukset edelleen täyttyvät. Myös ryhmän 1 kuljettajien osalta terveydellisten edellytysten täyttymistä voidaan vaatia kansallisessa lainsäädännössä.

Kuljettaja tulisi voida tunnistaa ajokortissa olevasta valokuvasta. Eri jäsenvaltioissa on erilaisia käytäntöjä sen suhteen, miten vanha valokuva uusittavaan korttiin hyväksytään. Osa jäsenvaltioista säilyttää kuvia siten, että seuraava ajokortti ainakin ryhmässä 2 voidaan myöntää vanhalla valokuvalla. Osa jäsenvaltioista, kuten Liettua, vaatii joka kerta uuden valokuvan. Työryhmä esittää, että ajokortin valokuva olisi uusittava 15 vuoden välein ajokorttiluokasta riippumatta.

Aikaisempi ajokortti tulisi luovuttaa viranomaisille siinäkin tapauksessa, että sen hallinnollinen voimassaoloaika olisi jo päättynyt. Tämä on välttämätöntä muun muassa siitä syystä, että näin estetään uuden ajokortin hakeminen vanhentuneen kortin perus-

teella esimerkiksi toisesta jäsenvaltiosta. Ajokorttidirektiivin mukaan henkilöllä voi olla vain yksi ainoa ajokortti.

Lisäksi tulisi säätää aikarajasta, jonka kuluttua ajokortin hallinnollisen voimassaolon päättymisestä ajokorttia ei enää voitaisi uusita ilman uutta kuljettajantutkintoa. Näin vältettäisiin tilanteet, joissa henkilö jättää ajokorttinsa uusimatta ja ryhtyy sitten esimerkiksi kymmeniä vuosia myöhemmin vaatimaan ajokortin uusimista ilman, että hänen tosiasiallinen ajokykynsä siinä yhteydessä varmistetaan.

Työryhmän mielestä kohtuullinen aika, jonka kuluessa vanhentunut ajokortti voitaisiin vielä uusita uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta, olisi yksi vuosi kortin hallinnollisen voimassaolon päättymisestä. Tämän jälkeen myös kuljettajan ajo-oikeus katsottaisiin lakanneeksi. Menettely edellyttäisi muistutuskirjeen lähettämistä ajokortin haltijoille ennen kortin voimassaoloajan päättymistä, ja mikäli uusiminen laiminlyödään, toisen muistutuskirjeen lähettämistä vielä hyvissä ajoin ennen ajo-oikeuden menettämistä. Ajo-oikeuden päättymisen henkilön passiivisuuden johdosta vähentäisi ajokorttiviranomaisen työtä, kun näitä kuljettajia ei tarvitsisi erikseen määrätä ajokieltoon, ja joustavoitaisi ajokortista luopumista erityisesti vanhemmissa ikäryhmissä.

Ajokorttiin ja ajo-oikeuteen liittyvät menettelyt ja niiden kehittäminen arvioidaan erikseen sisäasiainministeriön poliisiosaston myöhemmin asetettavan "Ajo-oikeusmenettelyiden arviointi ja kehittäminen" -työryhmän raportissa.

Työryhmä esittää, että

- ajokortin uusimisen yhteydessä aikaisempi ajokortti tulisi luovuttaa ajokorttiviranomaiselle myös siinä tapauksessa, että se olisi vanhentunut
- ajokortin valokuva olisi uusittava viimeistään 15 vuoden välein
- vanhentunut ajokortti voitaisiin uusita uutta kuljettajantutkintoa vaatimatta yhden vuoden sisällä ajokortin hallinnollisen voimassaoloajan päättymisestä
- jos ajokortin uusiminen viimeistään vuoden sisällä sen vanhentumisesta laiminlyödään, myös ajo-oikeus menetettäisiin
- ajokorttiviranomainen lähettäisi kuljettajalle muistutuskirjeen noin puoli vuotta ennen ajokortin hallinnollisen voimassaolon päättymistä, ja jos uusiminen laiminlyödään, vielä toisen muistutuskirjeen hyvissä ajoin ennen ajo-oikeuden menettämistä.

3.3 Yläikärajan poistuminen

Eräs ajokorttidirektiivin mukanaan tuoma merkittävä muutos on ajo-oikeutta koskevan yläikärajan poistuminen. II ajokorttidirektiivin mukaan jäsenvaltio on voinut päättää antamiensa ajokorttien voimassaoloajoista, mikä on mahdollistanut eräiden raskaimpien ajoneuvojen ajo-oikeusluokkien yläikärajan pysyttämisen voimassa. Vastavaa säännöstä ei sisälly III ajokorttidirektiiviin.

Nykyisin linja-autojen ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien ajo-oikeus päättyy Suomessa henkilön täyttäessä 70 vuotta. Ikärajan poistumista koskeva muutosesitys tullaan

valmistelevaan liikenne- ja viestintäministeriössä direktiivin edellyttämää aikataulua nopeammin. Muu ajo-oikeus (ABEC-luokat alaluokkineen sekä MT-luokat) voidaan edellytysten täytyessä uusia hakemuksesta enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.

Ajokorttidirektiivin mukaan henkilön ajo-oikeus on voimassa ajokortin kulloisenkin hallinnollisen voimassaoloajan, ja se voidaan uusida niin kauan kuin henkilö täyttää kyseistä luokkaa koskevat terveydelliset ja muut edellytykset. Ajo-oikeus voi jatkosakin päättyä myös henkilön omasta pyynnöstä.

Työryhmä ehdottaa, että voimassaolevaa lainsäädäntöä muutetaan vastaamaan direktiivin vaatimuksia.

Työryhmä esittää, että

- henkilön ajo-oikeus olisi jatkossa voimassa, kunnes hän ei enää täytä ajokortin uusimisen edellytyksiä, luopuu ajo-oikeudestaan taikka jättää ajokortin uusimatta viimeistään vuoden kuluessa sen hallinnollisen voimassaolon päättymisestä.

3.4 Terveysvaatimukset

3.4.1 Ryhmän 1 terveysvaatimukset

Ajokorttidirektiivissä tarkoitetaan ryhmällä 1 ns. kevyiden ajoneuvoluokkien (henkilö- ja pakettiautot, moottoripyörät, mopot) kuljettajia.

Ajokortin myöntämisen edellytyksenä on muun ohella, että hakija täyttää terveydelliset vähimmäisvaatimukset ajokorttidirektiivin liitteen III mukaisesti. Ryhmän 1 ajokortin uusimisen yhteydessä jäsenvaltiot voivat direktiivin mukaan vaatia, että liitteen III mukaisten vaatimusten täytyminen tarkastetaan. Jäsenvaltiot voivat myös lyhentää 50 vuotta täyttäneiden henkilöiden ajokorttien hallinnollista voimassaoloaika toteutukseen useammin erityistoimenpiteitä, kuten lääkärintarkastuksia kortin uusimisen yhteydessä.

Seuraavassa kuvataan liitteen III nykyiset terveysvaatimukset sekä ryhmän 1 että 2 osalta. Komission direktiivillä täsmennettävät näkökykyä, diabetesta ja epilepsiaa koskevat terveysvaatimukset tulevat voimaan vuoden kuluttua direktiivin voimaantulosta eli jo ennen III ajokorttidirektiivin voimaantuloa, ja niitä tullaan tällöin soveltamaan myös Suomessa.

Näkövaatimusten osalta direktiivi edellyttää, että kaikkien ajokortin hakijoiden on käytävä asianmukaisessa tutkimuksessa, jolla varmistetaan hakijan näköaistin riittävyys moottoriajoneuvon kuljettamiseen. Ryhmässä 1 silmien yhteisnäön on oltava vähintään 0.5 mahdollisin korjaavin linssein taikka jos hakija käyttää vain yhtä silmää, näöntarkkuuden on oltava vähintään 0.6. Vaakasuoran näkökentän tulee olla vähintään 120°, ellei lääkäri ole poikkeustapauksessa pitänyt siitä poikkeamista mahdollisena. Vaatimukset vastaavat nykyisin voimassa olevia ryhmän 1 näkövaatimuksia.

Ryhmän 1 ajokortti voidaan tarvittaessa tietyin rajoituksin antaa fyysisesti vammaisille henkilöille lääkärin lausunnon perusteella. Korttia ei saa antaa eikä uudistaa henkilölle, jonka tuki- ja liikuntaelinten sairaus tai vamma voi aiheuttaa vaaraa moottoriajoneuvoa kuljetettaessa. Ryhmän 1 kuljettajille sallitaan tuki- ja liikuntaelinten vammoja kompensoivat ajolaitteet kuten nykyisinkin.

Ajokorttia ei saa antaa eikä uudistaa henkilölle, jolla on vakava rytmihäiriö. Sydämen-tahdistinta käyttäville taikka sydäninfarktin kokeneille henkilölle ajokortti voidaan antaa ja uudistaa asiantuntijalääkärin lausunnon ja tarvittaessa säännöllisten lääkärin-tarkastusten perusteella.

Diabeteslääkitystä käyttävien henkilöiden ajokortin myöntämisen ja uusimisen edellytksenä on, että henkilöt käyvät säännöllisissä lääkärin-tarkastuksissa.

Ajokorttia ei voida myöntää tai uudistaa hakijalle, joka sairastaa vakavaa neurologista sairautta, ellei hakemuksen tueksi esitetä puoltavaa lausuntoa.

Ajokorttia ei saa myöskään antaa tai uudistaa ilman erikoislääkärin puoltavaa lausuntoa henkilölle, jolla on vakavia psyykkisiä häiriöitä, vaikea henkinen jälkeenjääneisyys taikka direktiivissä tarkoitettuja vakavia vanhenemiseen liittyviä käytös- tai persoonallisuushäiriöitä.

Alkoholiriippuvaisille taikka muita päihteitä käyttäville henkilöille ei voida antaa tai uudistaa ajokorttia. Sama koskee henkilöitä, jotka käyttävät säännöllisesti keskushermostoon vaikuttavia lääkkeitä, jotka voivat vaikuttaa ajokykyyn ajoturvallisuutta haittaavasti.

Vakavasta munuaisten vajaatoiminnasta kärsivälle henkilölle ajokortti voidaan antaa tai myöntää erikoislääkärin lausunnon ja säännöllisten uusintatarkastusten perusteella.

Terveysvaatimuksista säädetään nykyisin ajokorttiasetuksessa varsin yleisellä tasolla. Asetukseen sisältyy lähinnä näkökykyä ja kuuloa koskevia vaatimuksia. Muiden edellä mainittujen vaatimusten osalta viitataan direktiiviin. Vaatimusten hajautuminen ja direktiivivaatimusten yleisluonteisuus vaikeuttavat niiden käytännön soveltamista. Vaatimusten kansallista soveltamista on parantanut lääkärin ilmoitusvelvollisuuden yhteydessä aikaan saatu sosiaali- ja terveysministeriön ohjeistus lääkäreille siitä, missä tilanteessa ajokyvyn menettämisestä olisi ilmoitus poliisille tehtävä. Työryhmä katsoo, että asiasta tulisi säätää nykyistä tarkemmin kansallisella tasolla.

Työryhmä esittää, että

- kansalliseen lainsäädäntöön tehdään direktiivin edellyttämät muutokset
- tarkemmista vaatimuksista säädettäisiin esimerkiksi erillisellä asetuksella.

3.4.2 Ryhmän 2 terveysvaatimukset

Ryhmällä 2 tarkoitetaan kuorma- ja linja-autojen sekä raskaiden ajoneuvoyhdistelmien kuljettajia.

Ryhmässä 2 terveysvaatimukset ovat pääsääntöisesti tiukempia kuin ryhmässä 1. Kortin myöntämisen edellytyksenä on muun ohella säädettyjen terveysvaatimusten täyttäminen. Kuljettajan tulee käydä lääkärintarkastuksessa ennen ensimmäisen ajokortin antamista. Ryhmän 2 ajokorttia uusittaessa jäsenvaltion tulee tarkistaa, että vaadittavaa henkistä ja fyysistä suorituskykyä koskevat vähimmäisvaatimukset edelleen täytyvät. Tarkistukset tehdään asuinvaltion kansallisen järjestelmän mukaisesti.

Ryhmän 2 näöntarkkuusvaatimuksena on vähintään 0.8 paremmassa ja vähintään 0.5 huonommassa silmässä. Näöntarkkuus voidaan saavuttaa mahdollisin korjaavin linssein, joiden voimakkuus on enintään +/- 8 diopteria. Direktiivin liitteen III muutoksella huonomman silmän näöntarkkuusvaatimus korjataan 0.1:ksi. Lisäksi muutoksella säädetään muista näkökenttää koskevista tarkennuksista, kuten näkökentän laajuudesta. Vaakasuoran näkökentän tulee uusien vaatimuksen mukaan olla vähintään 160°. Näkökentän laajuuden ja näkökyvyn tulee lisäksi täyttää muut direktiivissä säädetyt vähimmäisvaatimukset. Mm. näkökenttää koskevat tarkennukset ovat osin suositusluonteisia.

Direktiivin kuulovaatimusten mukaan ajokortin saa antaa tai uudistaa ryhmän 2 kuljettajille ainoastaan lääkärin lausunnon perusteella, ja lääkärintarkastuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, miten heikentynyt kuulo voidaan korvata.

Ryhmän 2 ajokortin antamista liikuntarajoitteisille henkilöille ei ole direktiivissä kielletty, mutta lääkärin on sen mukaan otettava asianmukaisesti huomioon riskit ja vaarat, jotka liittyvät tähän ryhmään kuuluvan ajoneuvon kuljettamiseen. Työryhmän saamista lausunnoissa ei kannatettu mahdollisuutta sallia ryhmän 2 kuljettajille erityisin ajolaittein varustetun ajoneuvon ajaminen. Työryhmä kuitenkin ehdottaa, että myös ryhmän 2 kuljettajalle voidaan myöntää oikeus tähän edellyttäen, että kuljettaja muuten täyttää säädetyt terveysvaatimukset. Kuorma-auton, raskaan ajoneuvoyhdistelmän taikka linja-auton kuljettamiseen ammattimaisesti liittyy usein sen tyyppisiä muitakin velvoitteita, kuten kuormaaminen taikka matkustajien avustamisvelvollisuus, joiden hoitaminen saattaa olla vaikeaa tai mahdotonta liikuntarajoitteiselle kuljettajalle. Kuorma-auton taikka yli kahdeksan matkustajan kuljettamiseen saattaa olla tarvetta myös yksityisajossa, ja työryhmä katsookin, ettei tämän tyyppistä ajo-oikeutta ole kansalaisten tasavertaisen kohtelun vuoksi syytä rajata tarpeettomasti, jos muut terveydelliset edellytykset täyttyvät.

Myös diabeteksen, epilepsian, sydän- ja verisuonisairauksien, psyykkisten häiriöiden, munuaissairauksien ja päihteiden käytön osalta vaatimukset ovat tiukempia kuin ryhmässä 1.

Työryhmä esittää, että
- kansalliseen lainsäädäntöön tehdään direktiivin edellyttämät muutokset kuten edellä ryhmän 1 osalta

- ryhmän 2 kuljettajille sallitaan ajaminen erityisin ajolaittein varustetulla ajoneuvolla.

3.4.3 Ryhmän 1 ikäkausitarkastukset

Nykyisten säännösten mukaan henkilön on liitettävä ajokorttilupahakemukseen enintään kuusi kuukautta vanha lääkärintodistus tai voimassa oleva nuorison terveystodistus. Lisäksi henkilön on toimitettava asuinpaikkansa poliisille optikon tai lääkärin lausunto näkökykyä koskevien vaatimusten täyttymisestä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hän on täyttänyt 45 vuotta.

Ajokorttidirektiivin tavoitteena on, että ajokortin uusiminen määrävälein mahdollistaisi myös henkilön ajamisen terveydellisten edellytysten tarkistamisen erityisesti vanhemmissa ikäluokissa. Terveydellisten edellytysten tarkistamisen tulee kuitenkin olla oikeassa suhteessa siitä aiheutuvaan työmäärään ja kustannuksiin. Arvioinnin tulee parantaa ajoterveyttä mutta se tulisi toteuttaa lääkäreiden ja ajokorttiviranomaisten kannalta tehokkaasti ja kansalaisille tarpeettomia kustannuksia aiheuttamatta. Työryhmä ei siten katso välttämättömäksi vaatia esimerkiksi lääkärintodistusta ajokortin jokaisen uusimisen yhteydessä.

Työryhmä esittää, että nykyisestä 45 vuoden iässä suoritettavasta näöntarkastuksesta luovuttaisiin, koska siitä ei ole ajoturvallisuuden kannalta merkittävää hyötyä. Työryhmän saamista lausunnoissa 45-vuotiaiden nykymuotoisista näöntarkastuksista luopumista pääsääntöisesti kannatettiin. Suomen Optikkoliikkeiden liitto ja Suomen Työterveyslääkäriyhdistys kuitenkin puolsivat 45-vuotistarkastuksen säilyttämistä.

Työryhmä esittää, että ryhmässä 1 lääkärintodistus tai nuorison terveystodistus tulisi edelleenkin toimittaa ajokorttilupaa haettaessa. Lisäksi lääkärintodistus tulisi toimittaa sen ajokortin uusimisen yhteydessä, joka tapahtuisi 70 vuoden iässä. Tästä kortin uusimisesta lähtien uusimisväli olisi viisi vuotta, joka olisi myös lääkärintarkastusten maksimiväli. Työryhmän saamista lausunnoissa tällaista mallia pääsääntöisesti kannatettiin. Lääkäri voisi ehdottaa uutta lääkärintarkastusta myös tätä aikaisemmin.

Tarvittaessa direktiivi antaa mahdollisuuden myös lyhentää ajokortin hallinnollista voimassaoloaikaa yksittäistapauksissa esimerkiksi henkilön terveydellisten edellytysten tutkimista varten.

Koska ikäkausitarkastuksilla on pitkä väli, on lääkärin tärkeä kiinnittää huomiota ajoterveyteen kaikissa hoitotilanteissa ja ilmoittaa tieliikennelain säännösten mukaisesti salassapitovelvollisuuden estämättä ajokorttiviranomaiselle ajokorttiluvan mukaiset terveydedellytykset menettäneistä. Tärkeitä ovat myös poliisin mahdollisuus määrätä henkilö tarvittaessa ajokokeeseen tai edellyttää lääkärintodistusta.

Ikäikälle kuljettajille lääkärintarkastus toteutettaisiin laajennettuna. Tämä laajennettu tarkastus tehtäisiin 75 vuoden iässä ja siitä eteenpäin viiden vuoden välein. Laajennettu lääkärintarkastus valmisteltaisiin tarkemmin myöhemmin ja se sisältäisi minimisuoritus-tason ajo-oikeuden saamiseksi. Siinä kiinnitettäisiin erityishuomiota monisai-

rastavuuteen ja monilääkitykseen sekä sairauksista diabetekseen, sydän- ja verenkiertoelinsairauksiin (erityisesti aivoverenkiertohäiriöihin) sekä dementian varhaistunnistukseen.

Henkilölle voitaisiin tarvittaessa esittää ajokokeen suorittamista myös lääkärin aloitteesta. Iäkkäille kuljettajille tulisi suunnitella heidän tarpeitaan vastaava ajokoe.

Työryhmä kannatti lisäksi ikäkuljettajien vapaaehtoisen koulutuksen järjestämistä. Koulutuksessa kiinnitettäisiin huomiota ikääntymisen mukanaan tuomiin terveydellisiin ja muihin haasteisiin liikenteessä. Vastaavanlaisia iäkkäille kuljettajille tarkoitettuja kursseja on käytössä esimerkiksi Norjassa ja Belgiassa.

Työryhmä esittää, että ryhmän 1

- lääkärintodistus tai nuorison terveystodistus tulee toimittaa ajokorttilupaa haettaessa, 70 vuoden iässä tapahtuvan ajokortin uusimisen yhteydessä ja tämän jälkeen vähintään viiden vuoden välein**
- 45 vuoden iässä tapahtuvasta näöntarkastuksesta luovutaan**
- 75 vuoden ikäisille ja siitä eteenpäin toteutettaisiin laajennettu terveystarkastus ja tarvittaessa iäkkäille suunniteltu ajokoe**

3.4.4 Ryhmän 2 ikäkausitarkastukset

Ryhmän 2 kuljettajien tulee nykyään toimittaa kaikki edellä ryhmässä 1 vaaditut todistukset, minkä lisäksi ryhmän 2 kuljettajien sekä henkilöauton ammattiajoluvan haltijoiden terveysvaatimusten täyttymistä valvotaan ikäkausittaisilla lääkärintarkastuksilla 50, 55, 60 ja 65 vuoden iässä.

Työryhmä katsoo, että myöskään ryhmässä 2 ei olisi järkevää vaatia kuljettajia toimittamaan lääkärintodistusta viiden vuoden välein, jokaisen ajokortin uusimisen yhteydessä. Työryhmä katsoo, että käytössä oleva lääkärin ilmoitusvelvollisuus olisi riittävä menettely varmistamaan terveysvaatimusten täyttymisen muulloin ajokorttia uusittaessa. Tämä edellyttää kuitenkin, että menettely toimii ja ilmoitukset tehdään asianmukaisesti. 45 vuoden iässä tapahtuvasta näöntarkastuksesta luovuttaisiin. Työryhmä esittää, että lääkärintarkastukset tehtäisiin 45 vuotta täyttämisen jälkeen tapahtuvasta ajokortin uusimisesta lähtien viiden vuoden välein eli aina korttia uusittaessa 70 vuoden ikään saakka. Viimeisin ajokortti ennen 70 vuoden täyttämistä annettaisiin siten vain siihen saakka kunnes henkilö täyttää 70 vuotta, vastaavasti kuin ryhmässä 1. Tämän jälkeen ajokortin hallinnollista voimassaoloaika lyhennettäisiin enintään kahden vuoteen, ja lääkärintodistusta edellytettäisiin jokaisen kortin uusimisen yhteydessä laajennetun lääkärintarkastuksen muodossa. Työryhmän saamista lausunnoissa tällaista mallia pääsääntöisesti kannatettiin, mutta 70 vuotta täyttäneiden ryhmän 2 kuljettajien ajoluvan jatkoon eräät lausunnonantajat suhtautuivat erittäin kriittisesti.

Tarvittaessa henkilön olisi lisäksi osallistuttava iäkkäille erikseen suunniteltuun ajokokeeseen.

Työryhmä ehdottaa, että nuorison terveystodistusta ei voisi enää käyttää C-luokan ajokortin hakemiseen. Syynä tähän olisi se, että C-luokan ajokortti ei voisi enää olla ensimmäinen auton ajokortti kuten nykyään, mikä oli aikoinaan syynä todistuksen hyväksymiseen. Nyt C-luokan kortti on leimallisemmin ammattikortti, jonka terveys- ja vähimmäisikävaatimukset ovat korkeammat. Kortin suorittamista edeltää B-luokan ajokortin suorittaminen, jonka saamiseen nuorison terveystodistus edelleen kelpaisi.

Työryhmässä keskusteltiin myös siitä, että ammattikuljettajien lääkärintarkastukset pyrittäisiin tekemään ensisijaisesti työterveyshuollossa, jossa muutoinkin hoidetaan kuljettajan terveydentilan jatkuva seuranta ja on sitä kautta kokonaisvaltaisempi kuva hänen ajoterveydestään. Asia vaatii kuitenkin sosiaali- ja terveysministeriön lisäselvityksiä.

Ryhmän 2 ajokorttiluvan yläikärajaa on suunniteltu poistettavaksi jo vuoden 2010 alusta. Työryhmä esittää, että tällöin otetaan käyttöön lääkärintarkastukset edellä esitetyillä aikaväleillä, mutta laajennettu lääkärintarkastus ja iäkkäille suunniteltu ajokoe otettaisiin käyttöön vasta myöhemmin.

Työryhmä esittää, että ryhmän 2

- lääkärintodistus tulee toimittaa ajokorttilupaa haettaessa, 45 vuotta täyttämisen jälkeen ajokorttia uusittaessa ja tämän jälkeen 5 vuoden välein 70 vuoden ikään asti, jonka jälkeen laajennettuun lääkärintarkastukseen perustuvaa todistusta edellytetään vähintään kahden vuoden välein
- 45 vuoden iässä tapahtuvasta näöntarkastuksesta luovutaan
- tarvittaessa edellytettäisiin iäkkään kuljettajan osallistumista ajokokeeseen, joka olisi suunniteltu iäkkäille
- edellä esitetyt lääkärintodistusten aikavälit otetaan käyttöön mahdollisesti jo vuonna 2010, mutta laajennettu lääkärintarkastus ja iäkkäiden ajokoe vasta myöhemmin.

3.5 Ajokorttilomake

Ajokorttidirektiivin liitteeseen I on koottu yhteisön ajokorttimallia koskevat määräykset. Liitteen mukaan korttien valmistusmateriaalina on polykarbonaatti. Korteissa tulee käyttää väärennösten ehkäisemiseksi seuraavia turvatekijöitä: korttipohjan reagoimattomuus UV-valoon, taustan turvakuvio, laserkaiverrus, optisesti muuttuvia tekijöitä jotka suojaavat korttia kopioinnilta, sekä valokuvan reunojen päällekkäisyys turvakuviodun taustan kanssa. Lisäksi korteissa on käytettävä vähintään kolmeä täydentävää turvatekijää, jollaisia ovat vaihtuvaväriset painovärit, lämpötilaan reagoiva painoväri, yksilölliset hologrammit, muuttuvat laserkuvat, ultravioletti fluoresoiva painoväri, iirispainatus, digitaalinen vesileima, infrapuna- tai fosforoivat pigmentit sekä kosketeltaessa tuntuvat kirjasimet, symbolit tai kuviot. Myös muita turvatekijöitä on sallittua käyttää.

Ajokortin etupuolelle merkitään nykyiseen tapaan kortin myöntäneen jäsenvaltion tunnus, kortinhaltijan etunimet ja sukunimi, ajokortin myöntämispäivä ja voimassaoloaika, myöntänyt viranomainen, ajokortin numero, haltijan valokuva ja allekirjoitus sekä ajo-oikeusluokat, joihin kuuluvia ajoneuvoja kortinhaltijalla on oikeus kuljettaa. Kortin kääntöpuolelle merkitään ajo-oikeusluokat ja niiden myöntämispäivämäärät ja voimassaolon päättämispäivät sekä erityisehdot koodeina.

Ajokorttidirektiivissä on varauduttu myös mikrosirun käyttöönottamiseen ajokortissa. Säännösten mukaan jäsenvaltiot voivat sisällyttää mikrosirun ajokortteihin heti, kun komissio on vahvistanut sitä koskevat vaatimukset. Mikrosiru sisältäisi ajokortin tiedot. Työryhmä toteaa, että komissiolta ei toistaiseksi ole tullut tähän liittyviä vaatimuksia, joten työryhmä ehdottaa, että mikrosirun liittämistä ajokorttiin tarkastellaan kansallisesti vasta kun vaatimukset ovat tiedossa.

Ajokortin lomakemallin ja turvatekijöiden osalta kansallista sääntelyn varaa ei ole. Työryhmä edellyttää, että ajokortti täyttää jatkossa ajokorttidirektiivin asettamat vaatimukset.

3.6 Ulkomaiset ajokortit

Ajokorttimenettelyjen harmonisoinnin eteneminen merkitsee muutoksia suhtautumisessa muissa EU- ja ETA-valtioissa annettuihin ajokortteihin. Esimerkiksi ajokortteja uusittaessa on sovellettava samoja säännöksiä kuin Suomessa annettuihin kortteihin. Ajokortin hyväksymisen edellytyksenä ei enää ole sen voimassaolo. Muissa EU- ja ETA-maissa annettuja ajokortteja ei ole tähän asti uusittu samojen säännösten mukaan kuin kotimaisia vanhentuneita kortteja, vaan on aina vaadittu uusi kuljettajantutkinto.

Ajokorttidirektiivi ei muuten tuo merkittäviä muutoksia toisessa EU- tai ETA-valtiossa myönnettyjen ajokorttien tunnustamista tai vaihtamista koskeviin käytäntöihin. Vaihdon suorittavan jäsenvaltion on edelleen vaihdon yhteydessä palautettava aikaisempi ajokortti sen myöntäneeseen jäsenvaltioon. Korttia ei voida myöntää hakijalle, jonka ajokortti/ajo-oikeus on rajoitettu, poistettu tai peruutettu määräaikaisesti toisessa jäsenvaltiossa.

Yhteisöön kuulumattomissa maissa myönnetyt kortit vaihdetaan direktiivin 11 artiklan 6 kohdan mukaisesti. Jäsenvaltion myöntämään korttiin on tällöin tehtävä merkintä vaihdosta. Vaihtaminen voidaan myöntää ainoastaan, jos kolmannen maan myöntämä ajokortti luovutetaan vaihdon suorittavan jäsenvaltion ajokorttiviranomaisille. Jos tällaisen ajokortin haltija muuttaa myöhemmin vakituisesti asumaan johonkin toiseen jäsenvaltioon, tämän valtion ei tarvitse tunnustaa kolmannen maan ajokortin perusteella vaihdettua ajokorttia.

Suomessa tunnustetaan ja vaihdetaan tällä hetkellä EU-jäsenvaltioiden ajokorttien lisäksi Wienin ja Geneven tieliikennesopimukseen liittyneissä valtioissa sekä Hongkongissa, Macaossa ja Taiwanissa myönnettyjä ajokortteja.

Työryhmä ei esitä muutoksia ulkomaisia ajokortteja koskevaan lainsäädäntöön.

3.7 Autokoululupajärjestelmä

Palveludirektiivin näkökulmasta huomio kiinnittyy autokoululupien osalta erityisesti luvan paikallisuuteen ja määräaikaisuuteen, vakuusvaatimuksiin ja henkilökunnan rikkeettömyys- ja pätevyysvaatimuksiin. Rikkeettömyyden osalta olisi esimerkiksi pohdittava, miten hakijoiden tausta voidaan selvittää muista jäsenvaltioista tulevien hakijoiden osalta. Mikäli lupajärjestelmä säilytetään, sääntelyn tulisi lisäksi olla lakitasoista.

Autokoululuvan myöntämisen edellytyksiä on käsitelty tarkemmin edellä kohdassa 2.1.8.

3.7.1 Lupajärjestelmän säilyttäminen

Palveludirektiivin mukaan lupajärjestelmät ovat sallittuja vain siinä tapauksessa, että lupajärjestelmä on syrjimätön, että se on perusteltavissa yleiseen etuun liittyvästä pakottavasta syystä ja että tavoiteltua päämäärää ei voida saavuttaa vähemmän rajoittavalla toimenpiteellä, etenkin koska jälkikäteisvalvonta tapahtuisi liian myöhään, jotta sillä olisi todellista vaikutusta.

Työryhmä katsoo, että autokoululupajärjestelmän säilyttäminen on tärkeää erityisesti liikenneturvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvistä syistä. Luvan hakemisen yhteydessä varmistetaan, että autokouluyritykseltä vaaditut edellytykset täyttyvät siten, että hän pystyy tuottamaan oppilaille korkealaatuista ja säädösten mukaista koulutusta. Autokoulut tarjoavat määrämutoista opetusta, jonka tasoa ja sisältöä viranomainen valvoo. Toiminnan tarkoituksena on tuottaa turvallisia ja vaaditut tiedot ja taidot omaavia kuljettajia liikenteeseen, ja sillä on tätä kautta laaja yhteiskunnallinen merkitys erityisesti ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Lupajärjestelmä myös motivoi autokoulua säilyttämään toiminnan korkean tason siihen liittyvän valvonnan ja sanktiomahdollisuuksien vuoksi. Työryhmän näkemyksen mukaan edellä kuvattuja tavoitteita ei voida saavuttaa pelkällä jälkikäteisellä valvonnalla.

Työryhmä esittää kuitenkin autokoululupajärjestelmään seuraavassa kuvattuja tarkennuksia.

Työryhmä esittää, että

- **autokoululupajärjestelmä säilytetään**
- **autokoululupaa koskeva sääntely otetaan lakitasolle**

3.7.2 Luvan määräaikaisuus

Palveludirektiivin mukaan lupien määräaikaisuus tulee aina perustella erikseen. Autokoululupien määräaikaisuuden taustalla on ajatus siitä, että autokoulun taloudellinen tilanne ja toimintaedellytykset tarkastetaan viiden vuoden välein eli aina luvan myön-

tämisen yhteydessä. Viiden vuoden tarkastusväliä on kuitenkin pidettävä varsin pitkänä, eikä valvonnan näkökulmasta liene olennaista eroa siinä, olisiko lupa määräaikainen vai toistaiseksi voimassa oleva.

Työryhmä esittää, että lupa olisi toistaiseksi voimassa oleva. Autokoulun taloudellista tilannetta seurattaisiin säännöllisillä tarkastuksilla esimerkiksi vuosittain tai riskiarvioinnin perusteella.

**Työryhmä esittää, että
- autokoululupa olisi toistaiseksi voimassa**

3.7.3 Luvan alueellisuus

Voimassaolevan lainsäädännön mukaan lupa myönnetään A- ja B-luokissa sekä C-luokassa kuntakohtaisena. C1E-, CE-, D1-, D-, D1E- tai DE-luokan opetukseen myönnetty lupa oikeuttaa teoriaopetuksen järjestämiseen koko Manner-Suomen alueella. Paikallisuutta koskevan vaatimuksen taustalla vaikuttavat osaltaan koulutuksen saatavuuden varmistamiseen liittyvät syyt.

Työryhmä katsoo, että lupien valtakunnallisuus todennäköisesti nopeuttaisi markkinoiden keskittymistä isoihin kasvukeskuksiin. Toisaalta paikallisuudelle ei ole nähtävissä sellaisia perusteita, jotka puoltaisivat luvan alueellisuutta palveludirektiivissä tarkoitettulla tavalla. Työryhmä esittää, että autokoululuvat myönnettäisiin jatkossa valtakunnallisina.

**Työryhmä esittää, että
- autokoululupa olisi valtakunnallinen**

3.7.4 Vakuusvaatimus

Autokoulujen vakuusvaatimuksista säädettyäessä haluttiin turvata autokoulun oppilaiden jo maksamat kurssimaksut autokoulun konkurssin yhteydessä. Käytännössä näitä tapauksia ei kuitenkaan edellisen laman jälkeen ole ollut. Vakuudet on koettu käytännössä hankaliksi ja niiden tarpeellisuutta on kyseenalaistettu. Asiakkaan riskiä voidaan lisäksi pienentää muun muassa sillä, että koulutuksesta ei maksettaisi etukäteen vaan vasta sitä mukaa, kun opetusta saadaan.

Edellä mainituista ja palveludirektiivin vaatimuksista johtuvista syistä työryhmä esittää, että vakuusvaatimuksista luovuttaisiin.

**Työryhmä esittää, että
- autokoululupa ei liitettäisi vakuusvaatimusta**

3.7.5 Luvan luokkakohtaisuus

Autokoululuvat myönnetään nykyisin ajo-oikeusluokittain. Työryhmässä esitettyjen näkemysten ja työryhmän kuulemien asiantuntijoiden mukaan lupia tulisi ryhmitellä laajemmin taikka luokkakohtaisuudesta tulisi luopua kokonaan.

Ammattipätevyyttä koskevien vaatimusten johdosta uusien C-korttien määrä tulee jatkossa pienenevän olennaisesti aiemmasta, ja on nähtävissä että segmentoitumista ryhmän 1 ja ryhmän 2 opetukseen tulee tästä syystä tapahtumaan.

Työryhmä toteaa, että jos luvan luokkakohtaisuudesta luovuttaisiin kokonaan, vastuu autokoulun opetushenkilöstön pätevyyden ym. valvonnasta siirtyisi kuljettajantutkinnon vastaanottajille. Toisaalta esimerkiksi kaksipyöräisille myönnettävä lupa olisi yksinään kannattamaton toiminnan kausiluontoisuuden vuoksi. Käytännössä tarvetta lupien nykyistä väljemmälle ryhmittelylle kuitenkin on.

Edellä kuvatuista syistä työryhmä esittää, että autokoululuvat myönnettäisiin jatkossa ryhmän 1 (sisältäen T-luokan tutkinnot), ryhmän 2 taikka molempien ryhmien kuljettajaopetukseen. Opetustoiminnasta vastaavalla johtajalla pitäisi ryhmän 1 lupaa varten olla B-luokan ajo-oikeus ja kokemusta liikenneopettajana toimimisesta tässä ajoneuvoluokassa, ja ryhmän 2 lupaa varten vastaavasti joko C- tai D-luokan ajo-oikeus ja liikenneopettajakokemus C- tai D-luokissa.

Työryhmä esittää lisäksi mopouudistusta koskevan lainsäädännön siirtymäsäännöksiin otettavaksi maininnan siitä, että kaikki ennen uuden säädöksen voimaan tuloa myönnetyt autokoululuvat oikeuttavat myös mopo-opetuksen antamiseen. Tällä välttyttäisiin voimassa olevien autokoululupien uusimiselta muutoksen vuoksi.

Työryhmä esittää, että

- autokoululuvat myönnettäisiin kevyisiin luokkiin (ryhmä 1 + T-luokka), raskaisiin luokkiin (ryhmä 2) taikka molempiin**
- kaikki ennen uuden lupajärjestelmän voimaan tuloa myönnetyt autokoululuvat oikeuttaisivat mopo-opetuksen (M-luokka / AM-luokka) antamiseen**

3.7.6 Pätevyysvaatimukset

Autokoululuvan hakijalla tulee nykyisin olla voimassa oleva liikenneopettajalupa ja hänen tulee esittää todistus autokoulu-yrittäjäkurssin suorittamisesta. Yrittäjäkurssin pääsyvaatimuksena on vähintään kolmen vuoden kokemus päätoimisena liikenneopettajana viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Autokoulu-yrittäjäkurssista saatujen hyvien kokemusten vuoksi yrittäjäkurssista luopumista ei esitetä. Autokoulu-yrittäjäkurssin suorittamisella lisätään yrittäjäksi aikovan tietoutta alan vaatimuksista ja haasteista, ja sitä kautta kurssin on nähty parantavan liikenneturvallisuutta ja kuluttajansuojaa. Ulkomainen autokoululuvan hakija voisi

täyttää vaatimuksen esittämällä todistuksen ulkomaisesta vastaavasta tutkinnosta taikka riittävällä kokemuksella autokoulun pitämisestä.

Liikenneopettajien koulutusuudistuksen yhteydessä on esitetty selvitettäväksi, voitaisiinko autokouluyrittäjäkurssi suorittaa jatkossa liikenneopettajan tutkinnon osana. Siten tulevaisuudessa autokouluyrittäjäkurssin suorittaneilla olisi tosiasiallisesti aina myös liikenneopettajan pätevyys.

Autokoulun toiminnan ja opetuksen laatu tulee kuitenkin pystyä varmistamaan jo hakemusvaiheessa. Hakijalla tulee olla palveluksessaan opetustoiminnasta vastaava johtaja sekä riittävä määrä päteviä liikenneopettajia. Liikenneopettajien pätevyysvaatimukset pysyvät ennallaan. Myös opetustoiminnasta vastaavalla johtajalla tulee olla liikenneopettajan pätevyys jossakin sen ryhmän ajo-oikeusluokassa, jota autokoululupa koskee (ryhmässä 1 tai ryhmässä 2 taikka molemmissa). Opetustoiminnasta vastaavan johtajan rooli tulee muutosten myötä korostumaan, joten johtajan ammattitaitovaatimuksiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Muun muassa lupien valtakunnallisuuden myötä työn haasteellisuus ja vastuullisuus kasvaa, ja opetustoiminnasta vastaavien johtajien koulutuksessa olisikin työryhmän mielestä panostettava opetuksen laadun varmistamiseen, tietojen ajantasaisuuteen ja kattavuuteen sekä yritystoiminnan haasteiden ymmärtämiseen.

Työryhmä esittää, että

- autokoululuvan hakijalta edellytettäisiin jatkossakin autokouluyrittäjäkurssin suorittamista
- liikenneopettajien ja opetustoiminnasta vastaavien johtajien koulutuksessa otettaisiin huomioon lupajärjestelmän muuttumisen tuomat haasteet

3.8 Kuljettajakoulutus- ja tutkintojärjestelmä

3.8.1 Kuljettajakoulutuksen kokonaisuudistus

Liikenne- ja viestintäministeriössä ja AKEssa on ollut esillä kuljettajakoulutuksen kokonaisuudistusta koskeva ehdotus vuodesta 2006 lähtien. Kehittämisen tavoitteena on uusien kuljettajien onnettomuusriskin vähentäminen kansainvälisiä kokemuksia ja alan tutkimustietoa hyödyntäen. Ehdotus sai myönteisen vastaanoton lausuntokierroksella vuonna 2006. Uudistuksen toteuttamista on siirretty vastaamaan ajokorttidirektiivin edellyttämien lainsäädäntömuutosten ja AKEn kuljettajatietojärjestelmien valmistumista. Lisäksi AKEn tutkimussarjassa julkaistaan huhtikuussa 2009 ehdotus 2010-luvun opetussuunnitelmaksi ajokorttiluokkaa B varten, jossa kuljettajaopetuksen muutostarpeita on perusteltu ja määritelty tarkemmin.

Ehdotusten mukaisesti alennettaisiin B-luokan kuljettajaopetuksen aloittamisen vähimmäisikä nykyisestä 17,5 vuodesta 17 vuoteen. Ajokortin saamisen ikä pysyisi nykyisessä 18 vuodessa. Muissa luokissa opetuksen voisi aloittaa 6 kuukautta ennen säädetyn iän täyttämistä, paitsi mopoissa ajo-opetuksen liikenteessä vasta 15-vuotiaana.

B-luokan kuljettajaopetuksen aloitusiän laskemisella mahdollistettaisiin määrällisesti nykyistä suurempi ja liikennetilanteellisesti nykyistä kattavampi harjoittelu. Opetuksen toinen vaihe säilytettäisiin pienin muutoksin. Se liitettäisiin lähemmin opetuksen ensimmäiseen vaiheeseen edellyttämällä II-vaiheen suorittamista 3-12 kuukauden aikana hyväksytyyn ajokokeen suorittamisesta. Jatko-opetukseen kuuluisi lisäksi yksi kontrollikäynti autokoulussa noin 1-3 kuukauden aikana ajokokeen suorittamisesta. Kontrollikäynti mahdollistaisi oppilaalle palautteen antamisen hänen heikkouksistaan ja vahvuuksistaan kuljettajauran riskipitoisimpana ajanjaksona. Uusien kuljettajien rikkomusseuranta säilyisi kahden vuoden pituisena. Mikäli edellytykset kortin luovuttamiselle täyttyisivät, oppilas voisi saada lyhytaikaista ajokorttia seuraavan ajokortin yhden vuoden jälkeen hyväksytyyn ajokokeen suorittamisesta. Oppilaita velvoitettaisiin pitämään oppimispäiväkirjaa koko opetuksen ajan. Vaikeissa olosuhteissa ajamisen opetus, II-vaiheen opetus sekä opetusta ohjaavat kontrollikäynnit opetuksen ensimmäisessä vaiheessa ja jatko-opetuksessa edellytettäisiin tehtäväksi autokoulussa. Velvoitteet olisivat perusteltuja opetuksen erityisosaamisen vuoksi, jotta koulutukselle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen varmistettaisiin. Esityksessä pyritäisiin yhdistämään ammattimaisen opetuksen ja yksityisopetuksen vahvuudet.

Autokouluopetuksessa teoriaopetuksen tuntimäärä säilyisi nykyisessä 20:ssä, mutta omaehtoista harjoittelua kuten kotitehtäviä lisättäisiin. Ajo-opetusta lisättäisiin 10 ajokerralla (à 25 min).

Opetuslupaopetusta ohjattaisiin nykyistä enemmän ammattimaisella opetuksella. Opetuslupa-opetus alkaisi oppilaan ja opetuslupaopettajan yhteisellä opetusjaksolla. Lisäksi oppilas ja opettaja kävisivät yhden kerran autokoulussa opetuksen ensimmäisessä vaiheessa. Käyntiä edeltäisi jonkin verran ajoharjoittelua (vähintään 6 ajokertaa), jolloin opetuksen ohjaamiselle olisi edellytyksiä. Tavoitteena opetuslupaopetuksessa olisi myös nykyistä suurempi määrällinen ja laadullinen harjoittelu. Kuljettajantutkinnon ajokokeeseen mentäessä oppilaalla tulisi olla suoritettuna ohjattua ajoharjoittelua vähintään 1 500 km. Opetuslupaopettajaksi voitaisiin nykyisen yhden perheenjäsenen lisäksi hyväksyä myös toinen perheenjäsen.

Työryhmä esittää, että kuljettajaopetuksen uudistaminen toteutettaisiin ehdotusten periaatteiden mukaisesti. Uudistus pyritäisiin toteuttamaan yhtenä kokonaisuutena aikaisintaan Ajoneuvohallintokeskuksen uuden kuljettajajärjestelmän käyttöönoton yhteydessä.

Ajoharjoitteluradalla annettava opetus liittyy sekä kuljettajakoulutuksen ensimmäiseen että toiseen vaiheeseen. Ajokortin ympärivuotisen suorittamisen mahdollistamiseksi perustettiin 1980-luvulla maan kattava ajoharjoittelurataverkosto, jota täydentämään on eräin paikoin sallittu myös talvikäyttöisten ratojen käyttö. Pohjois-Suomen pitkistä etäisyyksistä johtuen voidaan Lapin läänissä ja Oulun läänin Kuusamon ja Taivalkosken kunnissa hyväksyä opetuksen antaminen pelkästään talvikäyttöön hyväksytyllä radalla, jos etäisyys autokoululta tai kuntakeskuksesta lähimmälle hyväksytylle radalle on yli 60 km.

Kilpailuvirasto on puuttunut mainittuun kilometrirajoitukseen ja pitänyt sitä kilpailun rajoituksena. Viraston mukaan 60 km:n rajoitus olisi poistettava toimivan kilpailun turvaamiseksi ympärivuotisessa ajoharjoittelussa. Lapin pitkistä välimatkoista ja au-

tokoulujen vähenevistä oppilasmääristä johtuen koulujen olisi saatava vapaasti valita käyttämänsä radat.

Säännösten keskeinen tavoite on ollut ylläpitää ratojen toimintaedellytyksiä kuljettajaopetuspalvelujen takaamiseksi ympäri vuoden. Tietty käyttäjäkunta ympäri vuoden turvaa sekä ylläpitäjien että käyttäjien edut. Menettelyllä turvataan ratojen kannattavuutta, sillä nämä ovat osakeyhtiömuotoisesti ylläpidettyjä yrityksiä. Edellä olevia tavoitteita on pidettävä edelleen tarkoituksenmukaisina kuljettajaopetusta ja ajokortin suoritusmahdollisuuksia ajatellen. Työryhmä pitää kuitenkin Kilpailuviraston kantaa painavana ja ehdottaa siksi kilometrirajoituksen poistamista säännöksestä. Tässä yhteydessä työryhmä kuitenkin edellyttää, että vaatimusten purkaminen tapahtuu hallitusti.

Työryhmä esittää, että

- **B-luokan opetuksen aloitusikä alennettaisiin 17 vuoteen**
- **opetuksen II-vaihe tulisi suorittaa 3-12 kuukauden kuluessa hyväksytyin ajokokeen suorittamisesta**
- **ajo-opetusta lisättäisiin 10 ajokerralla ja omaehtoista harjoittelua lisättäisiin**
- **opetuslupaopetusta ohjattaisiin ammattimaisella opetuksella**
- **kuljettajaopetusuudistus toteutettaisiin yhtenä kokonaisuutena aikaisintaan AKE:n uuden kuljettajatietojärjestelmän käyttöönoton yhteydessä**
- **talvikäyttöön tarkoitetun ajoharjoitteluradan 60 km etäisyysvaatimuksesta luovutettaisiin.**

3.8.2 Tutkinnon vastaanottajien koulutus ja laadunvarmistus

III ajokorttidirektiivin liitteessä IV on säädetty tutkinnonvastaanottajien pätevyysvaatimuksista. Tutkinnonvastaanottajan peruspätevyys saavutetaan yleisten vaatimusten täyttämällä ja jäsenvaltion määrittämän koulutusohjelman suorittamisella. Tutkintomenettelyyn on sisällyttävä sekä teoreettinen että käytännön osuus. Perustasona on B-luokan tutkinnonvastaanottajan pätevyys, jota voidaan myöhemmin täydentää muilla luokilla. Jokaisen tutkinnonvastaanottajan tulee osallistua säännölliseen jatkokoulutukseen, jonka vähimmäismäärä on neljä päivää kahden vuoden jaksoissa. Jäsenvaltiolla on lisäksi oltava laadunvarmistusjärjestelmä tutkinnonvastaanottajien työn valvomiseksi.

Uudet pätevyysvaatimukset koskevat kaikkia tutkinnonvastaanottajia, jotka tulevat alalle 19.1.2013 tai sen jälkeen. Laadunvarmistusta ja jatkokoulutusta koskevat vaatimukset puolestaan koskevat myös aikaisemmin aloittaneita kuljettajantutkinnon vastaanottajia. Direktiivi edellyttää tältä osin nykyisen käytännön ja lainsäädännön muutoksia.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajilta vaaditaan tällä hetkellä liikenneopettajan pätevyyttä ja vähintään yhden vuoden työkokemusta liikenneopettajana. Uusi tutkinnonvastaanottaja aloittaa työnsä noin kahden viikon mittaisella työssäperehdytysjaksolla. Tutkinnonvastaanottajina toimii myös katsastajataustan omaavia henkilöitä. Tutkin-

nonvastaanottajille järjestetään säännöllistä jatkokoulutusta ja laadunvarmistusta, jotka täyttävät III ajokorttidirektiivin asettamat vaatimukset.

Direktiivi edellyttää tutkinnon vastaanottajien peruskoulutuksen ja jatkokoulutuksen järjestämistä ja asiaa koskevien säännösten sisällyttämistä lainsäädäntöön. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on vuoden 2007 alussa esittänyt liikenneopettajan-tutkinnon kehittämistä ja tutkinnon vastaanottajien peruskoulutuksen järjestämistä osana uutta liikenneopettajakoulutusta. Opetusministeriö on keväällä 2009 katsonut, että soveltuvin ratkaisu on liikenneopettajakoulutuksen muuttaminen erikoisammattitutkinnoksi. Tutkinnon sisällyttämistä aikuiskoulutuksesta annetun asetuksen mukaiseen tutkintorakenteeseen valmistellaan parhaillaan opetusministeriössä. Ministeriö on samalla antanut Opetushallituksen tehtäväksi valmistella uuden tutkinnon rakenne ja ammattitaitovaatimukset. Asiaa on valmistelemassa Opetushallituksen työryhmä. Valmistelun tavoitteena on, että uudet perusteet voitaisiin ottaa käyttöön vuoden 2010 alusta.

Esillä on ollut malli, jossa tutkinnonvastaanottajan peruspätevyys voitaisiin saavuttaa liikenneopettajatutkinnon jatkoksi suoritettavalla lisäkoulutuksella. Peruspätevyytenä olisi siten B-luokan liikenneopettajan tutkinto ja B-luokan tutkinnonvastaanottajan erikoistumistutkinto. Raskaissa luokissa tulisi vastaavalla tavalla hankkia ensin näiden luokkien liikenneopettajan pätevyys lisäkoulutuksen kautta ja sen jälkeen vastaava tutkinnonvastaanottajan pätevyys.

Työryhmä pitää erittäin tärkeänä, että tutkinnon vastaanottajan peruskoulutus järjestetään osana uudistuvaa liikenneopettajankoulutusta asiaa koskevan ehdotuksen mukaisesti. Työryhmä kiirehtii asiaa, jotta tutkinnon vastaanottajia koskevat vaatimukset voitaisiin valmistella ajokorttidirektiivin toimeenpanon edellyttämässä aikataulussa.

Lisäksi ajokorttidirektiivi edellyttää tutkinnon vastaanottajien jatkokoulutuksen järjestämistä ja laadunvarmistuksen edellyttämiä toimenpiteitä. Työryhmä katsoo, että nämä tehtävät soveltuisivat kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä vastaavan viranomaisen hoidettaviksi. Asiaa koskevat ehdotukset voidaan kuitenkin valmistella vasta kun peruskoulutusta koskevat ehdotukset ovat käytettävissä.

3.9 Siirtymäsäännökset

Ajokorttidirektiivi edellyttää, että 19.1.2013 ja sen jälkeen myönnettävät ajokortit noudattavat direktiivin vaatimuksia. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 19. tammikuuta 2033 myös kaikki käytössä olevat ajokortit täyttävät kaikki ajokorttidirektiivin vaatimukset.

Työryhmän mielestä joustavin menettely jo myönnettyjen ajokorttien vaihtamiseen direktiivin vaatimusten mukaisesti olisi vaihtaa ajokortti uuteen siinä yhteydessä, kun siihen kohdistuu muitakin toimenpiteitä kuten uuden ajo-oikeusluokan suorittaminen taikka kaksoiskappaleen myöntäminen esimerkiksi kadonneen tai tuhoutuneen kortin tilalle. Lisäksi kansalaisille voitaisiin luoda vapaaehtoinen mahdollisuus vaihtaa ajokorttinsa uuden mallin mukaiseksi esimerkiksi valokuvan uusimisen vuoksi helpottamalla ajokortin kaksoiskappaleen myöntämistä koskevia säännöksiä. Näin saataisiin

suuri osa aikaisemmin myönnettyistä ajokorteista vaihdetuksi III ajokorttidirektiivin mukaisiksi kortteiksi jo hyvissä ajoin ennen vuotta 2033. Ennen siirtymäajan päättymistä on kuitenkin vaihdettava myös loput vanhojen säännösten mukaiset ajokortit uusiksi.

Ajokorttidirektiivillä ei voida poistaa aikaisemmin myönnettyä oikeutta ajamiseen, vaikka säännökset muuttuvatkin. Näin ollen esimerkiksi ennen 19.1.2013 myönnetty BE-luokan ajo-oikeus oikeuttaa jatkossakin kuljettamaan kaikkia sellaisia ajoneuvoyhdistelmiä, joiden vetoautona on B-luokan ajoneuvo.

Ennen direktiivin voimaan tuloa myönnetty M-luokan ajokortti oikeuttaisi jatkossakin kuljettamaan sekä mopoja että kevyitä nelipyöriä.

Mopojen ajo-oikeutta ei voida poistaa ennen 1.1.1985 syntyneiltä, vaikka heillä ei muutoin olisi ajo-oikeutta. Ongelmaksi jää kuitenkin mopojen ajo-oikeuden osoittaminen esimerkiksi ulkomaille matkustettaessa, jos henkilöllä ei ole muuta sellaista ajo-oikeutta, johon mopojen kuljetusoikeus sisältyy.

Direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä ollaan työryhmän esityksen mukaan lyhentämässä lyhytaikaisen ajo-oikeuden kestoa kahdesta vuodesta yhteen. Siirtymäsäännöksiin tulisikin tämän johdosta ottaa maininta, että ennen 19.1.2013 alkanut lyhytaikainen ajo-oikeus, joka on tuolloin vielä kesken, voidaan edellytysten täytyessä hakeuksesta päättää ja henkilölle myöntää pysyvä ajokortti jo yhden vuoden kuluttua lyhytaikaisen ajo-oikeuden alkamisesta.

Autokouluopetuksen osalta siirtymäsäännöksissä todettaisiin, että mikäli autokoulu on aloitettu, ts. henkilö on jo saanut opetusta autokoulussa, opetus- ja tutkintovaatimukset noudattaisivat vanhoja vaatimuksia.

Yläikärajan poistumisen johdosta ehdotetaan lisäksi säädettäväksi, että ennen direktiivin edellyttämien muutosten voimaan tuloa 70 vuotta täyttänyt henkilö voisi direktiivin voimaan tulon jälkeen uusia vanhentuneen ajokorttinsa ja saada vastaavasti ajo-oikeutensa palautetuksi samoilla säännöillä joilla vanhentunut ajokortti voidaan direktiivin voimaan tulon jälkeen uusia. Uusiminen tulisi tehdä viimeistään vuoden kuluessa ajo-oikeuden päättymisestä. Ajo-oikeuden saisi takaisin enintään kahdeksi vuodeksi normaalilla lääkärintodistuksella.

Ryhmän 2 muuttuvien näkövaatimusten vuoksi ajo-oikeutensa menettäneet henkilöt saisivat ajo-oikeutensa vastaavasti palautetuksi, mutta enintään viideksi vuodeksi.

Muussa tapauksessa ajo-oikeuden saisi palautetuksi vain suorittamalla uuden kuljettajatutkinnon, jos säädetyt terveystaavat täyttyvät.

Työryhmä esittää, että

- **kaikkia ajokortteja ei vaadittaisi vaihdettavaksi heti direktiivin soveltamisen alkaessa, vaan ajokortit uusittaisiin sitä mukaa kuin niihin kohdistuu korttitapahtumia**
- **ennen 19.1.2013 myönnetty BE-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi jatkossakin kuljettamaan kaikkia yhdistelmiä, joiden vetoautona on B-luokan ajoneuvo**

- M-luokan ajo-oikeus oikeuttaisi kuljettamaan sekä mopoja että kevyitä nelipyöriä jatkossakin
- ennen 1.1.1985 syntyneiltä ei vaadittaisi ajo-oikeutta mopojen kuljettamiseen jatkossakaan
- ennen 19.1.2013 alkanut kahden vuoden lyhytaikainen ajo-oikeus, joka on silloin vielä kesken, voitaisiin hakemuksesta päättää jo aikaisintaan vuoden kuluessa sen alkamisesta, jos edellytykset täyttyvät
- ennen uusien vaatimusten voimaan tuloa aloitettu autokouluopetus suoritettaisiin vanhojen vaatimusten mukaisesti
- 70 vuotta ennen 19.1.2013 täyttänyt henkilö saisi hakemuksesta ajo-oikeutensa palautetuksi, jos hakemus tehdään viimeistään vuoden kuluessa ajo-oikeuden päättymisestä ja edellytykset täyttyvät.

4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Ajokorttien hallinnollinen uusiminen 15 vuoden välein ryhmässä 1 ja 5 vuoden välein ryhmässä 2 sekä uusimisvälin tihentyminen 70 ikävuoden jälkeen ryhmässä 1 viiteen vuoteen ja ryhmässä 2 kahteen vuoteen aiheuttaa taloudellisia kustannuksia ajokortin haltijoille. Kansalaisille kertyy kustannuksia useammista ajokorttimaksuista ja valokuvien uusimisesta (ajokortin ja kuvan kustannukset yhteensä noin 50 euroa, uusimisia tehtäisiin normaalisti ryhmässä 1 noin 3 kertaa ennen 70 ikävuotta; ryhmässä 2 kustannukset vastaavasti 15 vuoden syklissä kun kuva uusittaisiin vain joka 3. kerran $40+40+50$ euroa = 130 euroa) sekä tarvittavien lääkärintodistusten hankkimisesta. Raskaissa luokissa iäkkäiden kuljettajien lisääntyneitä kustannuksia kompensoi kuitenkin se, että he voivat harjoittaa ammattiaan nykyistä pidempään.

Kustannusvaikutus olisi suurin iäkkäiden kuljettajien ryhmässä paitsi laajennetun lääkärintarkastusvelvoitteen myös tiheimmän ajokortin uusimisvelvoitteen myötä. C-luokassa ei enää kelpaa nuorison terveystodistus, vaan vaaditaan normaali lääkärintodistus, ja iäkkäille tulee laajennettu terveystarkastus sekä mahdollinen ajokoe. Kustannusten määrä riippuu myös siitä, käytetäänkö julkista vai yksityistä terveydenhuoltoa.

Kansalaisten kustannuksia vähentäisi kuitenkin näöntarkastusvelvoitteesta luopuminen 45-vuotiailla.

Kuljettajaopetuksen lisääntyneistä tuntivaatimuksista koituisi lisäkustannuksia ajokorttia suorittaville. Autokouluoppilaille lisäkustannus olisi noin 250–300 euroa. Opetuslupaoppilaille ja heidän ohjaajilleen lisäkustannus olisi yhteensä noin 350–400 euroa.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajia koskevien uusien vaatimusten kustannukset nostavat todennäköisesti myös tutkintokustannuksia.

Kansalaiselle aiheutuvat mopokortin hankkimiseen liittyvät kustannukset tulevat uudistuksen myötä nousemaan viimeistään vuoden 2010 alussa. Nykyisin mopokortin hinta on noin 90 euroa. Alustavan arvion mukaan esitetty koulutus ja tutkinto tulisivat maksamaan 400–500 euroa autokoulussa suoritettuna ja 150–200 euroa opetusluvalla suoritettuna. Kun AM-luokka otetaan käyttöön vuonna 2013, vastaavat kustannukset aiheutuvat lisäksi kevyeen nelipyörään oikeuttavan ajo-oikeuden hankkimisesta. Kustannuksia tasaa osaltaan mahdollisuus lukea aikaisemmin saatua opetusta hyväksi seuraavaa ajokorttiluokkaa suoritettaessa.

4.2 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Ajokorttiviranomaisen resurssitarpeet tulevat direktiivimuutosten myötä nousemaan merkittävästi.

Ryhmän 1 ajokortteja oli vuoden 2008 kesäkuun lopussa voimassa Ajoneuvohallintokeskukselta saadun tiedon mukaan 2 910 726 kappaletta ja ryhmän 2 ajokortteja

566 869 kappaletta. Yhteensä ajokortteja oli tuolloin siis voimassa 3 477 595 kappaletta. Vuoden 2008 lopussa ajokorttien kokonaismäärä oli 3 499 228 kappaletta.

Poliisi myöntää vuosittain noin 300 000 uutta ajokorttia ja ajokorttilupaa, joista uusia lyhytaikaisia ajo-oikeuksia sekä mopon ja moottoripyörän ajo-oikeuksia on noin 140 000 kappaletta. Näistä ryhmän 2 (C1 tai raskaampi) ajokortin hankkii noin 20 000 henkilöä vuodessa. Jo aiemmin ajokortin hankkineista ajokorttinsa raskaampaan luokkaan korottaa noin 9 000 henkilöä vuodessa.

Ajokorttidirektiivin mukaan ennen 19.1.2013 alkanutta oikeutta ajamiseen ei voida mitätöidä tai millään tavalla muuttaa ajokorttidirektiivin säännösten vuoksi. Jäsenvaltio voi kuitenkin ryhtyä soveltamaan hallinnollista voimassaoloaikaa koskevia säännöksiä sellaiseen ennen em. päivää ajokortin saaneeseen, joka hankkii uuden ajokortin uusien säännösten voimassa ollessa esimerkiksi kadonneen ajokortin tilalle.

Siten uudet ajokorttien hallinnollista voimassaoloaikaa koskevat säännökset alkavat vaikuttaa ajokorttiviranomaisen resurssitarpeisiin viiveellä: ensimmäiset ryhmän 2 (raskaiden luokkien) ajokortit tulevat uudistettavaksi hallinnollisen voimassaoloajan takia vuonna 2018 ja ryhmän 1 (kevyet luokat) ajokortit vuonna 2028. Kaikki voimassaolevat ajokortit on uudistettava uuden mallin mukaiseksi viimeistään vuonna 2033.

Jos nykyisin voimassaolevat ajokortit uudistettaisiin ajokorttidirektiivin edellyttämällä syklillä 5 ja 15 vuoden välein, ajokorttiviranomaiselle tulisi vuosittain keskimäärin 300 000 uudistamishakemusta.

Alla olevassa taulukossa on selvitetty uudistamisesta johtuvaa resurssitarvetta. Vuonna 2043, kun kaikki ajokortit ovat uuden mallin mukaisia, korttien uusimisesta johtuva resurssivaikutus on noin 65 henkilötyövuotta.

Vuosi	Kevyiden luokkien myönnetyt ajokorttiluvat / v	Raskaiden luokkien myönnetyt ajokorttiluvat / v	Kevyiden luokkien hallinnollinen uudistaminen / 15 v	Raskaiden luokkien hallinnollinen uudistaminen / 5 v	Yhteensä hallinnolliset uudistamiset kpl / v	Henkilö-resurssi-vaikutus HTV
2013	120 000	30 000				
2018	120 000	30 000		30 000	30 000	6,5
2023	120 000	30 000		60 000	60 000	13
2028	120 000	30 000	120 000	60 000	180 000	39
2029	120 000	30 000	120 000	60 000	180 000	39
jne						
2043	120 000	30 000	240 000	60 000	300 000	65

Ajoneuvohallintokeskukselle, joka toimii kuljettajatietojen rekisterinpitäjänä ja valvoo autokoulujen toimintaa ja opetuksen sisältöä ja laatua, uudistuksesta aiheutuu lisää työtä sekä lisääntyvän rekisterinpidon ja muistutuskirjeiden lähettämisen johdosta että kuljettajaopetuksen opetussuunnitelmien laatimisen, kouluttamisen ja valvonnan johdosta.

Autokoululuvat myöntävän viranomaisen työ luvan hakemisvaiheessa helpottunee, koska autokoululupahakemuksen edellytyksiä on lievennetty. Autokoulujen jälkikäteinen vuosittainen valvonta saattaa aiheuttaa jossain määrin lisätyötä.

Laajennetut lääkärintarkastukset tuovat lisää työtä lääkäreille ja kustannuksia terveydenhuollolle. Vastaava vaikutus on ryhmän 2 kuljettajien lääkärintarkastuksilla vanhemmissa ikäryhmissä, koska aikaisemmin nämä ajo-oikeudet ovat päättyneet 70-vuotiaana.

Iäkkäille kuljettajille suunnatun ajokokeen vaatimusten valmistelu aiheuttaa työtä Ajoneuvohallintokeskuksessa. Ajokokeiden vastaanotto tulee työllistämään kuljettajantutkinnon vastaanottajia.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajien koulutus- ja laadunvalvontajärjestelmä aiheuttaa jonkin verran lisätyötä eri viranomaisille.

4.3 Ympäristövaikutukset

Noin 300 000 ajokortin uusiminen vuosittain aiheuttaa ympäristövaikutuksia uusien korttien valmistamisen johdosta. Valmistamiseen käytettävät raaka-aineet ja energia sekä uusien ajokorttien kuljettaminen ja vanhojen hävittäminen aiheuttavat ympäristövaikutuksia. Korttien materiaalina käytettävä polykarbonaatti on kestävä, joka voidaan hyödyntää raaka-aineena uudelleen.

Vastaavasti noin 300 000 uuden muistutuskirjeen tulostaminen ja lähettäminen joka vuosi lisää raaka-aineiden ja energian kulutusta paperin ja tulostamisen sekä kirjeiden kuljetuksen johdosta.

4.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Työryhmän esittämillä muutoksilla harmonisoidaan ajokorttilainsäädäntöä vastaamaan Euroopan yhteisön ajokorttidirektiiviä ja saavutetaan yhteisölaainsäädännön tavoitteet. Ajokorttien säännöllisen uusimisen myötä korttien turvallisuus paranee ja väärentäminen vaikeutuu. Sitä kautta ajokorttien väärinkäytösten odotetaan vähenevän.

Kuljettajaopetusuudistuksen ja muiden opetusta ja tutkintoa koskevien muutosten sekä ajoterveyden seurannan kautta uudistuksella odotetaan olevan liikenneturvallisuutta parantava vaikutus.

Ikäihmisten itsenäisen liikkumisen edellytyksiä pyritään uudistuksella tukemaan.

Ajokorttien määräaikainen uudistaminen ja muut esitetyt uudistukset aiheuttavat laajaa tiedotustarvetta kansalaisille.

4.5 Yritysvaiikutukset

Esitetyillä muutoksilla M- ja AM-luokan opetuksen suhteen on vaikutuksia autokoulujen toimintaan. Opetuksen antaminen ja tarvittavan kaluston hankkiminen edellyttävät autokouluilta lisäresursseja. Pakollisella opetuksella on vastaavasti työllistävä vaikutus. Vastaavasti uudistus kuormittaa kuljettajantutkinnon vastaanottajia. Todennäköisesti mopotutkintojen määrä tulee laskemaan oleellisesti koulutusvelvoitteen myötä. MT-tutkintojen määrää voi arvioida vasta kun T-korttiuudistus hahmottunut.

Mopo-opetuksen saatavuus myös ns. välikauden mallissa 2010 alkaen olisi turvattava.

Direktiivin määräämä koulutusvelvoite moottoripyöräluokkaa korotettaessa tulee osaltaan lisäämään autokoulujen työtä. Myös investointien määrä kasvaa merkittävästi, koska jokaista luokkaa kohti pitää olla oma pyörä. Direktiivin edellyttämät tehorojen muutokset aiheuttavat investointeja moottoripyöräkaluston uusimisen vuoksi.

B-luokan kuljettajaopetukseen esitetyt uudistukset lisäävät autokouluoppilaiden ajo-opetusmääriä keskimäärin 25 % (n. 4 tuntia). Nyt opetuslupaoppilaita on vuodessa 7 000–8 000. Odotettavissa on, että tulevaisuudessa opetuslupaopetuksen valitsee nykyistä suurempi osa nuorista. Tästä johtuen B-luokkaan kaavailut uudistukset eivät todennäköisesti lisää autokoulujen opetusmääriä kovinkaan merkittävästi.

Ammattipätevyysvaatimusten muuttumisen vuoksi on odotettavissa, että C-luokan tutkintoja suoritetaan jatkossa vähemmän autokouluissa.

Autokoululupajärjestelmän muuttuminen valtakunnalliseksi aiheuttanee markkinoiden keskittymistä, koska palvelut keskittynevät kasvukeskuksiin. Autokoululuvan ryhmäkohtaisuus aiheuttaa voi lisäksi aiheuttaa segmentoitumista palvelutarjonnassa.

Talvikäyttöön tarkoitettuja ajoharjoitteluratoja koskevasta rajoituksesta luopuminen lisää alan kilpailua Lapin läänissä ja Kuusamon ja Taivalkosken kunnissa.

Lääkärintarkastuksia koskevilla esityksillä on vaikutusta erityisesti työterveyshuollon, yksityisten lääkäreiden ja optikoiden toimintaan.

Tutkinnon vastaanottajien laatu- ja jatkokoulutusvaatimuksista aiheutuu heille jonkin verran kustannuksia ammattitaidon ylläpitämiseksi. Tutkintotoiminnan laatu paranee ja arvioinnit yhdenmukaistuvat kun tutkinnon vastaanottajien osaaminen lisääntyy.