

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain 32 ja 61 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilakia muutettavaksi niin, että ajo-oikeus voitaisiin liikennevalvonnassa osoittaa myös sähköisesti. Ajokortin haltija voisi ladata tiedot Liikenteen turvallisuusviraston ajokorttisovelluksesta. Sähköisellä sovelluksella ei voisi korvata varsinaista ajokorttia.

Lisäksi ehdotetaan, että Färsaarilla ja Grönlandissa myönnetyt ajokortit hyväksyttäisiin täällä ajamiseen samoin edellytyksin kuin ne ajokortit, jotka on myönnetty muussa Suomen tunnustamassa valtiossa kuin Euroopan unionin jäsenvaltiossa tai Euroopan talousalueeseen kuuluvassa valtiossa taikka valtiossa, joka on osapuolena Genevessä vuonna 1949 tai Wienissä vuonna 1968 tehdyssä kansainvälisessä tieliikennesopimuksessa. Ajokortin kelpoisuudesta riippuen sillä voisi yhden vuoden ajan maahantulosta kuljettaa moottoripyörää ja B-luokkaan kuuluvia ajoneuvoja.

Ehdotetut muutokset koskisivat vain Manner-Suomea.

Lain on tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä helmikuuta 2019.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
PERUSTELUT	3
1 Nykytila.....	3
1.1 Ajokortti ja ajo-oikeuden osoittaminen.....	3
1.2 Sähköinen ajokortti	3
1.3 Ulkomaisten ajokorttien tunnustaminen	6
1.4 Färsaarilla ja Grönlannissa myönnettyt ajokortit	7
2 Ehdotetut muutokset	8
2.1 Sähköinen ajokortti	8
2.2 Färsaarilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien tunnustaminen	9
3 Esityksen vaikutukset.....	10
3.1 Sähköinen ajokortti	10
3.2 Färsaarilla ja Grönlannissa annetut ajokortit.....	10
4 Asian valmistelu.....	11
5 Voimaantulo.....	12
LAKIEHDOTUS	14
Laki ajokorttilain 32 ja 61 §:n muuttamisesta.....	14

PERUSTELUT

1 Nykytila

1.1 Ajokortti ja ajo-oikeuden osoittaminen

Ajokorttilain (386/2011) 31 §:n 1 momentissa säädetään ajokortin vaatimuksista. Ajokorttilomakkeen on oltava Euroopan parlamentin ja neuvoston ajokorteista antamassa direktiivissä 2006/126/EY (ns. ajokorttidirektiivi) säädetyn mallin mukainen ja sen täytettävä direktiivissä säädettyt koko-, materiaali- ja turvavaatimukset. Euroopan unionin (EU) tasolla säädetään vain vaatimusten mukaisten ajokorttien vastavuoroisesta tunnustamisesta jäsenmaiden kesken. Ajokorttilain 32 §:ään sisältyvät kansalliset säännökset ajokortin mukana pitämisestä ajettaessa ja sen esittämisvelvollisuudesta liikennevalvonnassa. Pykälän 2 momentin mukaan ajon voidaan kuitenkin sallia jatkuvan, vaikka ajoneuvoa kuljettavalla ei ole ajokorttia mukanaan, jos tämän henkilöllisyys on todettu eikä ole syytä otaksua ajo-oikeuden puuttuvan. Säännös on voimassa Manner-Suomessa, missä poliisi voi liikenneasioiden rekisteristä tarkistaa ajo-oikeuden voimassaolon. Ajokortin haltija voidaan kuitenkin velvoittaa esittämään ajokortti määräajassa poliisille.

1.2 Sähköinen ajokortti

Koska EU:n ajokorttilainsäädäntö ei tunnista muuta kuin edellä tarkoitetun ajokortin osoituksena ajo-oikeudesta, muussa muodossa olevan ajokortin käyttö jäsenvaltioiden kesken edellyttäisi EU- lainsäädännön muuttamista. Myöskään kansainvälisissä tieliikennesopimuksissa ei tunnusteta sähköistä ajokorttia. Eri tahoilla on kuitenkin vireillä hankkeita, joiden tavoitteena on edetä sähköisen ajokortin käyttöönoton suuntaan. Euroopan rekisteröintiviranomaisten yhdistyksessä (EReg) toiminut mobiiliajokorttityöryhmä ehdotti keväällä 2018 muutosta ajokorttidirektiiviin mobiiliajokortin käyttöönoton sallimiseksi. Kansainvälisen standardisoimisjärjestön (ISO) työryhmässä on vireillä mobiiliajokortin standardin valmistelutyö, jonka arvioidaan valmistuvan viimeistään syksyllä 2020. Myös Pohjoismaissa on vireillä erilaisia digitaalisen ajokortin mahdollistavia hankkeita.

Liikenteen turvallisuusvirastossa on kehitetty ajokortin tiedot sisältävää mobiilisovellusta, joka kulkee nimellä mobiiliajokortti, osana laajempaa Autoilija-sovellusta. Mobiiliajokortti on ajokortteihin liittyvä vapaaehtoinen lisäpalvelu ajo-oikeuden haltijoille. Ajokorttisolvelluksen tavoitteena on sen käyttö ajo-oikeuden osoittamiseen ja vastaavissa muissa tarkoituksissa, joissa ajokorttia tällä hetkellä voidaan käyttää. Sovellus on kehitetty Liikenteen turvallisuusvirastossa ns. kehittämisen elinkaarimallin mukaisesti. Tämä tarkoittaa, että jo esiselvitystyövaiheessa on tunnistettu digiturvallisuuteen ja tietojen käsittelyyn liittyvät vaatimukset ja linjaus-tarpeet sekä mahdolliset riskit. Arkkitehtuurin suunnittelun yhteydessä on määritelty käytettävät ratkaisut sekä tunnistettu ja suunniteltu kehitystehtävän aikana tarvittavat testaukset, auditoinnit ja muu vaatimustenmukaisuuden valvonta. Sovelluksesta on tehty kehittämisen elinkaarimallin mukaiset tietosuoja- ja tietoturva- sekä arkkitehtuurilausunnot. Toteutumista on arvioitu kehittämisen mallissa määriteltyjen tarkistuspisteiden ja lausuntomenettelyn kautta. Tietoturvan ja tietosuojan tilaa seurataan ja testataan riskiperusteisesti ja siitä raportoidaan säännöllisesti yhteistyössä palvelua tuottavien asiantuntijoiden kanssa. Todennäköisimpiä poikkeamatilanteita varten on sovittu vastuut ja menettelyt.

Suomessa ei ole henkilöllisyyttä osoittavien asiakirjojen osalta yleistä lainsäädäntöä eikä siten ole myöskään määritelty virallisia henkilöllisyyttä osoittavia tunnistautumisasiakirjoja. Myös eri laeissa asiakirjoista käytetyt nimitykset vaihtelevat. Ajokortti on ajo-oikeuden osoittava

asiakirja. Ajokorttia ei hyväksytä henkilöllisyyttä osoittavana tunnistamisasiakirjana esimerkiksi passia ja henkilökorttia haettaessa, jolloin henkilöllisyyttä osoittavana tunnistautumisasiakirjana voidaan käyttää vain voimassaolevaa passia tai henkilökorttia sekä ulkomaalaislain (301/2004) mukaista muukalaispassia ja pakolaisen matkustusasiakirjaa (valtioneuvoston asetus passeista ja henkilökorteista (1167/2016). Ajokorttia ei hyväksytä myöskään vahvasta sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisistä luottamuspalveluista annetun lain (617/2009) 17 §:n mukaan henkilön tunnistamiseen tunnistusvälinettä haettaessa. Lain 17 §:ä on muutettu lailla (533/2016), joka tulee tältä osin voimaan vuoden 2019 alusta. Siihen asti hyväksyttävänä asiakirjana voidaan käyttää myös Euroopan talousalueen jäsenvaltion viranomaisen 1 päivän lokakuuta 1990 jälkeen myöntämää voimassa olevaa ajokorttia 31 päivään joulukuuta 2018 asti.

Ajokortti hyväksytään kuitenkin henkilöllisyyden osoittavaksi selvitykseksi esimerkiksi äänestyspaikoilla (vaalilaki 714/1998, 75 § 2 mom., HE 175/1995 vp, s. 27). Ajokortti hyväksytään myös alkoholilain (1102/2017) 40 §:n mukaan alkoholijuomia ostavan tai anniskelualueella oleskelevan henkilön iän todistamiseen. Sosiaali- ja terveysalan lupa- ja valvontavirasto Valvira on jo ohjeissaan linjannut, että alkoholilain 40 § mukaiseen iän todistamiseen kelpaa myös mobiiliajokortti perinteisen ajokortin rinnalla.

Ajokortin käyttökelpoisuuden edellytys sekä Suomessa että muualla on ajantasaisten ja oikeiden ajo-oikeustietojen osoittamisen lisäksi se, että ajo-oikeus voidaan liittää johonkin tiettyyn henkilöön. Tätä tarkoitusta varten ajokortilla on muun muassa henkilön kuva ja muita henkilötietoja. Mobiiliajokortti on ajokorttiviranomaisen myöntämä sähköinen asiakirja, josta ilmenevät ajantasaisina henkilön ajo-oikeus- ja henkilötiedot.

Käytännössä ajokortti on hyväksytty henkilöllisyyden osoittamiseen monissa kaupoissa ja ravintoloissa sekä muissa kuluttajapalveluissa. Ajokorttia on käytetty henkilöllisyyden osoittamiseen esimerkiksi paketteja noudettaessa, iän tarkistamiseksi erilaisia ikärajoitettuja tuotteita ostettaessa, lääkärikäynnille ilmoittauduttaessa, kanta-asiakaskorttina siihen sisältyvän viivakoodin perusteella sekä ajo-oikeuden osoittamiseen esimerkiksi autoa vuokrattaessa tai yhteiskäyttöautoa käyttöönotettaessa. Näissä tarkoituksissa myös sähköinen mobiiliajokorttisoluvuus on ollut koekäytössä. Mobiiliajokortti on rakennettu toimimaan vastaavissa tilanteissa kuin perinteinenkin ajokortti. Ajokorttisoluvuuden tavoitteena on ollut, että sitä voitaisiin käyttää mahdollisimman monella erilaisella mobiililaitteella ja käyttöjärjestelmällä. Ajokortin tiedot välitettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston hallinnoimasta liikenneasioiden rekisteristä ja sovelluksen turvallisuuteen on kiinnitetty erityistä huomiota. Käytetyt ratkaisut on arvioitu niiden turvallisuuden ja luotettavuuden kannalta ja niitä on auditoitu myös ulkopuolisen arvioijan toimesta mahdollisten riskikohtien tunnistamiseksi ja korjaamiseksi. Ajokorttiviranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto takaisi sovelluksen tietojen ja toiminnallisuuden luotettavuuden. Yhteensopivalla laitteella ajokorttisoluvusta voisi käyttää jokainen voimassa olevan ajo-oikeuden haltija, jolla olisi suomalainen henkilötunnus ja voimassa oleva vahva tunnistautumisväline. Tietoihin kirjaututtaisiin joko verkkopankkitunnuksilla tai mobiilivarmenteella ja tietoja suojattaisiin lisäksi käyttäjän pääsykoodilla. Sovelluksen käyttäminen edellyttää vahvan tunnistautumisen lisäksi sovelluksen käyttöehtojen hyväksymistä. Käyttöehdoilla säännellään sovelluksen tarjoajan ja sen käyttäjän tehtäviä, oikeuksia ja velvollisuuksia. Käyttöehdoissa käyttäjää informoidaan sovellukseen ja sen käyttöön liittyvistä asioista ja käyttöehdot hyväksymällä käyttäjä antaa suostumuksensa liikenneasioiden rekisterissä olevien henkilötietojen käsittelyyn sovelluksessa. Sovelluksen käyttöehdot olisivat sovelluksen lisäksi luettavissa Liikenteen turvallisuusviraston verkkosivuilla. Ajokorttitietojen ohella sovelluksessa olisi myös toiminnallisuudet ajokortin aitouden ja voimassaolon tarkistamiseksi, mikä toteutuisi käytännössä visuaalisten turvatekijöiden ja rekisteristä tapahtuvan vahvan tarkistuksen mahdollistavan ratkaisun (QR-koodi) avulla. Eri turvallisuuselementit täydentävät toisiaan ja takaavat sekä vahvan luotettavuuden että laajan hyödynnettävyyden erilaisissa tilanteissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto kehittää eri turvatekijöitä edelleen ja sovellukseen lisätään jatkossakin eri turvaelementtejä.

Esityksen suhde EU:n yleiseen tietosuoja-asetukseen

Yleisen tietosuoja-asetuksen (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679 luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta) 6 artiklassa on säädetty henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuudesta. Käsittely on lainmukaista ainoastaan, jos ja vain siltä osin kuin vähintään yksi artiklan edellytyksistä täyttyy. Asetuksen johdanto-osan 45 kohdan mukaan, kun käsittely tapahtuu rekisterinpitäjää koskevan lakisääteisen velvoitteen mukaisesti tai kun se on tarpeen yleisen edun vuoksi toteuttavan tehtävän tai rekisterinpitäjälle kuuluvan julkisen vallan käyttämiseksi, käsittelyllä olisi oltava perusta unionin oikeudessa tai jäsenvaltion lainsäädännössä. Tietosuoja-asetuksessa ei edellytetä, että kaikkia yksittäisiä tiedonkäsittelytilanteita varten olisi olemassa erityislaki. Useiden käsittelytoimien perustana oleva yksi laki voi olla riittävä käsittelyn perustuessa rekisterinpitäjän lakisääteiseen velvoitteeseen tai jos käsittely on tarpeen yleisen edun vuoksi toteutettavan suorittamiseksi tai julkisen vallan käyttämiseksi. Käsittelyn tarkoitus määritellään kyseisessä käsittelyn oikeusperusteessa.

Perustuslakivaliokunta katsoi lausunnossaan PeVL 14/2018 vp tietosuoja-asetuksen soveltamisen alkamisen johdosta olevan perusteltua tarkistaa aiempaa kantaansa henkilötietojen suojan kannalta tärkeitä sääntelykohteista. Valiokunnan mielestä tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely, jota tulkitaan ja sovelletaan EU:n perusoikeuskirjassa turvattujen oikeuksien mukaisesti, muodostaa yleensä riittävän säännöspohjan myös perustuslain 10 §:ssä turvattun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen sääntely vastaa asianmukaisesti tulkittuna ja sovellettuna myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaan määräytyvää henkilötietojen suojan tasoa. Näin ollen erityislainsäädäntöön ei ole tietosuoja-asetuksen soveltamisalalla enää valtiosääntöisistä syistä välttämätöntä sisällyttää kattavaa ja yksityiskohtaista sääntelyä henkilötietojen käsittelystä.

Perustuslakivaliokunnan mielestä lähtökohtaisesti riittävää on, että henkilötietojen suojaa ja käsittelyä koskeva sääntely on yhteensopivaa tietosuoja-asetuksen kanssa. Valiokunnan käsityksen mukaan tietosuoja-asetuksen yksityiskohtainen sääntely mahdollistaa myös viranomaistoiminnan sääntelyn osalta nykyistä kansallista sääntelymallia huomattavasti yleisemmän, henkilötietojen suojaa ja käsittelyn perusteita sääntelevän lakitasoisen sääntelyn. Valiokunta on arvioinut nykyisen henkilötietojen sääntelymallin varsin raskaaksi ja monimutkaiseksi ja viitannut siihen, että valiokunnan käytännön mukaan sääntelyn selkeyteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota perusoikeuskytkeäisessä sääntelyssä, joka koskee luonnollisia henkilöitä heidän tavanomaiseen elämäänsä kuuluvissa toiminnoissa (ks. PeVL 31/2017 vp, PeVL 45/2016 vp, s. 3 ja PeVL 41/2006 vp, s. 4/II). Myös sääntelyn selkeyden vuoksi kansallisen erityislainsäädännön säätämiseen tulee jatkossa suhtautua pidättyvästi ja rajata sellaisen säätäminen vain välttämättömään tietosuoja-asetuksen antaman kansallisen liikkumavaran puitteissa.

Liikenteen turvallisuusvirasto käsittelee viranomaisena henkilötietoja lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi (6 art. 1-kohta c-alakohta). Laissa liikenteen palveluista (320/2017, jälj. liikennepalvelulaki) säädetään Liikenteen turvallisuusviraston ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä, jossa on tiedot toiminnanharjoittajaluvista, liikennevälineistä sekä liikenteen henkilöluvista. Liikennepalvelulaki pitää sisällään säännökset rekisteriin tallennettavista tiedoista, niiden säilytysajoista ja luovuttamisesta. Liikennepalvelulailla on mukautettu henkilötietojen osalta EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen säännöksiä kansallisesti asetuksen sallimalla tavalla. Ajokortin tiedot välitettäisiin ajokorttisovellukselle liikenneasioiden rekisteristä. Ajokortin tie-

tojen käsittelyn oikeusperusteena sovelluksella on sovelluksen käyttäjän suostumus, jonka käyttäjä antaa vahvan tunnistautumisen yhteydessä hyväksyessään palvelun käyttöehdot. Käyttöehdoissa informoidaan sovelluksen käyttäjää suostumuksesta käsittelyn oikeusperusteena.

1.3 Ulkomaisten ajokorttien tunnustaminen

Suomessa tunnustetaan EU:n jäsenvaltioissa ja Euroopan talousalueeseen (ETA) kuuluvassa valtiossa annetut ajokortit vastavuoroisesti. Ajokortit oikeuttavat ajamaan täällä ja ne voidaan vaihtaa vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta, jos henkilön vakinainen asuinpaikka on Suomessa.

Muissa Suomen tunnustamissa valtioissa myönnetty ajokortit hyväksytään tietyin rajoituksin. Ajokortin myöntäneet valtiot voivat olla niin sanottuja sopimusvaltioita tai muita valtioita. Sopimusvaltioita ovat valtiot, jotka ovat Genevessä vuonna 1949 (SopS 11/1959) tai Wienissä vuonna 1968 tehdyn kansainvälisen tieliikennesopimuksen (SopS 30/1986) osapuolia. Sopimusmaiden ajokortteihin rinnastetaan erikseen sovitun mukaisesti myös Hongkongissa, Macaossa ja Taiwanilla myönnetty ajokortit. Sopimusmaiden ajokortit oikeuttavat täällä ajamiseen kahden vuoden ajan vakinaisesti asumaan asettumisesta lukien. Auton B-luokan ja moottoripyörän ajo-oikeuden sisältävät ajokortit voidaan vaihtaa vastaavaan suomalaiseen ajokorttiin uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta, jos muut ajokortin myöntämisen edellytykset täyttyvät ja henkilöllä on vakinainen asuinpaikka täällä. Muissa valtioissa kuin sopimusvaltioissa myönnetty ajokortit tunnustetaan rajoitetummin. Vain moottoripyörän ja auton B-luokkaa vastaava ajokortti hyväksytään täällä ajamiseen ja nekin vain yhden vuoden ajan maahantulosta. Määräaika ei voi kuitenkaan ylittää yhtä vuotta väestörekisteriin merkitsemisestä, jos henkilö on rekisteriin merkitty. Näiden ajokorttien vaihtaminen suomalaiseen ajokorttiin edellyttää aina kuljettajantutkinnon suorittamista.

EU- ja ETA-maiden sekä sopimusmaiden ajokorteissa sovelletaan pitkälti yhdenmukaista luokittelua ja sille perustuvia ajokorttimalleja. Ajokortit hyväksytään niiden luokittelun mukaisina. Muissa valtioissa myönnettyjen ajokorttien kohdalla fyysiselle kansalliselle ajokortille säädetään tietojen merkitsemistä ja ajokortin lisäksi mahdollisesti tarvittavaa ajokortin käännöstä koskevia lisävaatimuksia, jos niiden kohdalla käytössä oleva ajokorttimalli ja luokittelu ei vastaa edellä todettua. Muussa tapauksessa kansallisen ajokortin hyväksymisen edellytyksenä on, että ajokortin tiedot on merkitty latinalaisin kirjaimin ja että ajokortista käy ilmi ajoneuvot, joita se oikeuttaa kuljettamaan. Koska yhtenäistä luokittelua ei ole, esimerkiksi pelkkä luokkatunnus kirjaimen muodossa ei riitä. Muussa tapauksessa ajokortin mukana on oltava auktorisoidun kääntäjän tai muun luotettavan tahon tekemä käännös, josta edellä tarkoitetut tiedot käyvät ilmi. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mukaan (LiVM 23/2017 vp) muun luotettavan tahon tekemänä käännöksenä voitaisiin hyväksyä esimerkiksi asia- ja viranomais tekijä kääntävän kääntäjän käännös, jolla ei olisi virallista auktorisointia, mutta jota voidaan pitää muutoin luotettavana, tai esimerkiksi autovuokraamon käyttämän käännösohjelman tekemää käännöstä. Lain mukaan käännös voi olla suomen-, ruotsin-, norjan-, tanskan-, englannin-, saksan- tai ranskankielinen. Tavoitteena on ollut vaatimusten yhdenmukaistaminen Pohjoismaissa asetettujen vaatimusten kanssa.

Ulkomailla myönnetyn ajokortin hyväksymisen edellytyksenä kaikissa tapauksissa on, että ajokortin haltija täyttää täällä voimassa olevat ikävaatimukset, hän ei ajokorttia myönnettäessä ole asunut vakinaisesti Suomessa ja että ajokortti on edelleen voimassa sen myöntäneessä maassa. Ajokorttilakiin ehdotettu muutos ei koske ulkomaisen ajokortin hyväksymistä Ahvenanmaan maakunnassa, koska maakunnalla on itsehallintolain (1144/1991) 21 §:n 1. mom. 21 kohdan mukaan lainsäädäntövalta tieliikennettä koskevista asioista.

1.4 Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyt ajokortit

Pohjoismaiden ministerineuvoston Rajaesteneuvosto on kiinnittänyt huomiota Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyjen ajokorttien asemaan Pohjoismaissa ja esittänyt ajokorttien hyväksymistä muuttamalla vuodelta 1985 olevaa pohjoismaista ajokortti- ja rekisteröintisopimusta (SopS 51/1986, Sopimus Tanskan, Suomen, Norjan ja Ruotsin välillä ajokortin ja ajoneuvon rekisteröinnin keskinäisestä hyväksymisestä). Rajaesteneuvosto on nostonut esille erityisesti sen, jos ajokortteja ei voi vaihtaa paikalliseen ajokorttiin muutettaessa maahan vakinaisesti asumaan.

Ajokorttilaissa ei tunnusteta Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyjä ajokortteja, koska niiden kohdalla ei ole kysymys de facto Tanskassa myönnetystä ajokortista. Färsearet ja Grönlanti kuuluvat muodollisesti Tanskan kuningaskuntaan erillisinä itsehallintoalueina ja niillä on oikeus myöntää omat ajokorttinsa. Alueet eivät kuulu Euroopan unioniin eivätkä ne ole myöskään mukana mainitussa pohjoismaisessa ajokorttisopimuksessa. Färsearet hyväksyvät suomalaisen ajokortin ilman rajoituksia. Halutessaan suomalaisen ajokortin voi vaihtaa färsearelaiseksi. Grönlanti puolestaan hyväksyy suomalaisen ajokortin ns. turistiajoon kahden kuukauden ajan. Jos henkilö menee töihin Grönlantiin, tule ajokortti kuitenkin vaihtaa grönlantilaiseen.

Färsearilla ja Grönlannissa myönnettyt ajokortit hyväksytään Tanskassa tietyin edellytyksin. Färsearilla myönnetty ajokortti oikeuttaa ajamaan Tanskassa ja se voidaan vaihtaa tanskalaiseen ajokorttiin ilman uutta kuljettajantutkintoa. Vakinaisesti Tanskaan asumaan muuttaminen ei edellytä ajokortin vaihtamista. Grönlannissa myönnetty ajokortti oikeuttaa ajamaan Tanskassa vain, jos ajokortin haltijan vakinainen asuinpaikka on muualla kuin Tanskassa ja hän täyttää Tanskassa voimassa olevat ajokortin vähimmäisikää koskevat vaatimukset. Jos ajokortin haltija asettuu Tanskaan vakituksella asumaan, ajokortti on vaihdettava tanskalaiseen ajokorttiin 90 päivän kuluessa. Vaihtaminen edellyttää uuden kuljettajantutkinnon suorittamista.

Färsearilla sovelletaan pitkälti EU:n ajokorttilainsäädäntöä, mistä johtuen ajokortti on laajemmin tunnustettu. Ajokortti voidaan vaihtaa uutta kuljettajantutkintoa suorittamatta myös Norjassa ja Islannissa sekä Isossa-Britanniassa. EU:n lainsäädäntö edellyttää, että kolmansien maiden ajokortteja vaihdettaessa ajokorttiin on tehtävä merkintä alkuperäisen ajokortin myöntäjästä. Färsearilla annettuja ajokortteja vaihdettaessa Tanskassa merkitään ajokortin myöntäjäksi Färsearet. Tanskan mukaan syynä Grönlannissa annetun ajokortin erilaiseen kohteluun on Tanskan lainsäädännöstä poikkeava ajo-opetus ja ajokortin myöntämistä koskeva lainsäädäntö. Norjassa voidaan Grönlannissa 1.1.1995 lukien myönnettyt B-luokan ajokortit vaihtaa vastaavaan ajokorttiin suorittamalla ajokoe. Ajokoe on suoritettava yhden vuoden sisällä vakinaisen asuinpaikan siirtymisestä Norjaan.

Ajokorttien hyväksymisessä ja vaihtamisessa olevista eroista johtuen Rajaesteneuvosto katsoo tilanteen voivan johtaa siihen, että Ruotsiin tai Suomeen muuttavan on muiden maiden ajokorttien kautta hankittava mahdollisuus ruotsalaisen tai suomalaisen ajokortin saamiseen. Kaikissa maissa sovellettavan EU:n ajokorttilainsäädännön mukaan ajokortin vaihtaminen edellyttää kuitenkin vakinaista asumista ajokortin vaihtavassa maassa. Rajaesteneuvosto ei pidä Färsearilla annettujen ajokorttien vaihtamista koskevaa vaatimusta liikenneturvallisuusperusteina aiheellisenä, koska Färsearet on suurelta osin huomionut ajokorttidirektiivin säännökset lainsäädännössään. Neuvosto ehdottaakin näiden ajokorttien kohdalla sovellettavaksi samaa menettelyä kuin muiden Pohjoismaiden ja EU- ja ETA-valtioiden ajokorttien kohdalla ja muutosten toteuttamista muuttamalla vuonna 1985 tehtyä pohjoismaiden ajokorttisopimusta.

2 Ehdotetut muutokset

2.1 Sähköinen ajokortti

Esityksessä ehdotetaan ajokortin mukana pitämistä ajettaessa koskevaa säännöstä muutettavaksi niin, että ajokortin ohella ajo-oikeus olisi liikennevalvonnassa osoitettavissa myös sähköisesti. Tätä varten ajokortin haltija voisi halutessaan hankkia käyttöönsä Liikenteen turvallisuusviraston sähköisen sovelluksen, joka sisältäisi ajokorttia vastaavat tiedot sähköisessä muodossa. Ehdotetulla muutoksella edistettäisiin pääministeri Sipilän hallitusohjelman tavoitetta digitalisaation edistämisestä.

Sähköisellä ajokorttisovelluksella ei ehdoteta korvattavaksi ajokorttia. Kyse olisi perinteisen ajokortin rinnalle tulevasta vapaaehtoisesta sovelluksesta. Ajokorttiin ja esimerkiksi sen lunastamiseen liittyy monia oikeusvaikutuksia, joiden osalta järjestelmän toimivuus ja muutostarpeet olisi erikseen arvioita ja selvitettävä, jos sähköistä sovellusta harkittaisiin myöhemmässä vaiheessa perinteisen ajokortin tilalle. Ottaen lisäksi huomioon lähivuosina tulossa olevan EU:n ajokorttidirektiivin uudistamisen ja siihen mahdollisesti sisältyvät ajokorttia koskevat muutosehdotukset, nyt ehdotettua pitemmälle meneviä ehdotuksia ei tässä vaiheessa pidetä tarpeellisina. Ajo-oikeuden haltijan olisi edelleen lunastettava varsinainen ajokortti ja sähköinen sovellus olisi vain ajokorttiin liittyvä ja erikseen hankittavissa oleva, vapaaehtoinen lisäpalvelu. Muutos koskisi vain menettelyä Manner-Suomessa, koska ajokorttilakia ei sovelleta Ahvenanmaan maakunnassa. Ulkomaille matkustaessa vaadittaisiin jatkossakin ajokortti, jonka EU-maissa olisi vastattava ajokorttidirektiivin vaatimuksia.

Sovelluksessa ei noudatettaisi ajokortin muotovaatimuksia ja asetteluja, mutta se sisältäisi vastaavat tiedot kuin ajokortti. Sovelluksen käytössä olemisella (mukana ajossa olemisella) tarkoitetaan sitä, että kuljettajalla on käytössään verkkoyhteys ja mukanaan päätelaite (esimerkiksi älypuhelin), johon on asianmukaisesti asennettu sähköinen ajokorttisovellus. Säännöksellä ei tarkoitettaisi sitä, että ajo-oikeuden osoittamisen epäonnistuminen esimerkiksi tietoliikennesyhteyksien hetkellisten ongelmien vuoksi olisi rangaistavaa. Jatkossa sovellusta tullaan kehittämään niin, ettei verkkoyhteys ole välttämätön vaan sovellus toimisi myös offline-tilassa. Ajokorttiviranomaisena Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi sovelluksesta ja ajokortin tiedoista, jotka välittyisivät sen ylläpitämästä liikenneasioiden rekisteristä. Ajokortin tiedot olisivat näin aina ajantasaiset. Ajo-oikeustietoja päivitetäisiin valokuvan osalta poliisin passi- ja henkilökorttirekisterissä olevalla kuvalla silloin, kun ajo-oikeuden haltijalla olisi uudempi kuva saatavissa. Liikennevalvonnassa poliisilla olisi edelleen mahdollisuus tietojen tarkistamiseen suoraan liikenneasioiden rekisteristä. Mikäli ajo-oikeuden osoittaminen sovelluksella ei liikennevalvonnassa jostain syystä onnistuisi eikä perinteinen ajokorttiakaan olisi mukana, poliisi voisi edelleen sallia ajon jatkuvan pykälän 3 momenttiin siirtyvän säännöksen mukaisesti. Tarvittaessa voitaisiin henkilö edelleen määrätä esittämään ajokorttinsa poliisille määrääjassa.

Viranomaisten välistä tietojensaantioikeutta on pyritty keventämään ja päällekkäistä sääntelyä purkamaan uusien lainsäädäntöhankeiden yhteydessä. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) II vaiheen valmistelussa tavoitteena oli, että viranomaisten välisestä tiedonsaantioikeudesta ei tulisi tai tarvitsisi säätää samalla tarkkuudella kuin aikaisemmin. Lain valmistelun aikana voimassa olevan sääntelyä todettiin olevan liian yksityiskohtaista ja päällekkäistä sääntelyä sisältävää. Lain V osan 1 luvun 2 §:ään on säädetty Liikenteen turvallisuusviraston tietojen saantioikeutta koskeva pykälä. Pykälän 3 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirastolla on oikeus saada muulta viranomaiselta ja laissa säädettyä tehtävää hoitavalta kansallisessa ja EU-lainsäädännössä säädettyjen rekisterinpitöön liittyvien tehtäviensä hoitamiseksi välttämättömät tiedot. Tiedonsaantioikeus koskee myös rikos- ja sakkorekisteriä.

Momentin pykäläkohtaisissa perusteluissa todetaan muun muassa: ”Viranomaisen oikeudesta saada toiselta viranomaiselta julkisia tietoja ei tarvitse erikseen säätää, vaan niiden luovuttaminen tapahtuu yleislain eli julkisuuslain nojalla. Välttämättömyysedellytyksen johdosta erikseen ei tarvitse luetella muita viranomaisia ja tietoja, joita tiedonsaantioikeus koskee salassapitosäännöksistä huolimatta. Tiedonsaantioikeus kattaa myös oikeuden saada tietojen väestötietojärjestelmästä välttämättömyysedellytyksen täyttyessä. Poikkeuksen muodostavat rikos- ja sakkorekisteri, jotka sisältävät erityisen arkaluontoisia tietoja.”

Huomioiden mainitun hallituksen esityksen perustelut ja tavoitetilän, Liikenteen turvallisuusvirastolle on säädetty tiedonsaantioikeus, jonka voidaan katsoa käsittävän myös Poliisin passi-kuva- ja henkilökorttirekisterissä olevaan henkilön valokuvaan ja kuvaan nimikirjoitusnäytteestä edellä ilmenevin perustein. Oikeus henkilötietoihin olisi silloin, kun henkilötiedot katsotaan välttämättömiksi viranomaisen toiminnassa. Välttämättömyysedellytyksen arvioiminen voi olla haastavaa tilanteissa, joissa kysymyksessä koskevaa tehtävää arvioi kaksi eri viranomaista. Merkitystä olisi annettava sille viranomaiselle, jonka toimivaltaan kuuluvasta tehtävästä on kysymys ja joka viimekädessä myös vastaa välttämättömyysperusteen olemassaolosta myös jälkikäteen. Viranomaisten välisessä tietojen vaihtamisessa ja sitä koskevassa tiedonhallintaa koskevassa sääntelyssä tullaan jatkossakin tavoittelemaan sitä, että tietojenvaihto tapahtuu aina viranomaisen tiedontarpeen ja oman toimivallan edellyttämissä rajoissa. Ajokortin myöntämiseen liittyvä toimivalta kuuluu Liikenteen turvallisuusvirastolle. Ajokorttia koskevaan toimivaltaan voidaan katsoa kuuluvaksi myös Liikenteen turvallisuusvirastolle velvollisuus kehittää ajo-oikeuksiin liittyviä palveluja.

Ajokortin haltija voisi saada ajokorttitiedot käyttöönsä lataamalla ne sovelluksesta. Ajokorttisolvellusta voisi yhteensopivalla laitteella käyttää jokainen voimassa olevan ajo-oikeuden haltija, jolla olisi suomalainen henkilötunnus ja voimassa oleva vahva tunnistautumisväline. Sen lisäksi tietoja suojattaisiin käyttäjän asettamalla pääsykoodilla. Sovelluksen käyttöehdoissa käyttäjää informoitaisiin sovellukseen ja sen käyttöön liittyvistä asioista ml. tietosuoja ja henkilötietojen käsittely, huomioiden tiedon koko elinkaari.

2.2 Färsaarilla ja Grönlannissa annettujen ajokorttien tunnustaminen

Pohjoismaisen ajokorttisopimuksen merkitys on vähentynyt, koska kaikissa valtioissa sovelletaan EU:n ajokorttilainsäädäntöä. Sopimus menee edelleen EU:n lainsäädäntöä pidemmälle siinä, että myös kansalliset väliaikaiset ajokortit hyväksytään. Pohjoismaiden suhtautuminen Färsaarilla ja Grönlannissa annettuihin ajokortteihin vaihtelee maittain eikä yhteistä näkemystä sopimuksen muuttamisesta toistaiseksi ole. Tämän johdosta ehdotetaan mainittujen ajokorttien asemaa parannettavaksi kansallisin säännösin.

Näiden ajokorttien kohdalla ehdotetaan sovellettavaksi helmikuun alusta vuonna 2018 voimaan tullutta ajokorttilain 61 §:n muutosta, vaikka muutoksella ei toteutettaisi Rajaesteneuvoston tavoittelemaa laajempaa ajokorttien tunnustamista. Muutoksella mahdollistettaisiin ajoneuvon kuljettaminen erityisesti matkailu- ja muussa vastaavassa tilapäisessä tarkoituksessa. Ajokortti oikeuttaisi kelpoisuutensa rajoissa kuljettamaan moottoripyörää tai B-luokkaan kuuluva ajoneuvoa yhden vuoden ajan maahantulosta. Määräaika ei voisi kuitenkaan ylittää yhtä vuotta väestörekisteriin merkitsemisestä. Ajokortin vaihtaminen suomalaiseen edellyttäisi uuden kuljettajantutkinnon suorittamista, vakinaista asuinpaikkaa ja ajokortin muiden myöntämisedellytysten täyttämistä. Ajokortin tietojen olisi oltava merkityt latinalaisin kirjaimin ja ajokortista olisi käytävä ilmi ajoneuvot, joita se oikeuttaa kuljettamaan tai ajokortin mukana olisi oltava käännös, josta nämä tiedot kävisivät ilmi.

3 Esityksen vaikutukset

3.1 Sähköinen ajokortti

Ajo-oikeustietojen osoittamisella sähköisesti lisättäisiin vaihtoehtoja ajo-oikeuden osoittamiseen liikennevalvonnassa. Mobiililaitteeseen ladattavassa sovelluksessa ajokorttitiedot olisivat mukana ilman, että fyysistä ajokorttia tarvitsisi pitää mukana. Poliisi voi tarkistaa ajokorttitiedot liikenneasioiden sähköisestä rekisteristä jatkossakin. Mobiiliajokortin käyttöönotolla voi olla vaikutuksia siihen, miten poliisi käytännössä tarkistaa ajokorttien sisältämät tiedot operatiivisessa liikenteen valvontatilanteessa ja tämä tulee huomioida tarkistamalla poliisin sisäiset toimintaohjeistukset soveltuvin osin.

Ajokortti olisi sovelluksen myötä helposti käytettävissä myös muissa mahdollisissa käyttötilanteissa. Esimerkiksi henkilöllisyyden (epävirallisessa) tarkistamisessa sähköinen sovellus mahdollistaisi valokuvan koon tarkentamisen näytöllä suuremmaksi. Ehdotetulla ajo-oikeuden osoittamisesta koskevalla muutoksella ei olisi välitöntä vaikutusta sovelluksen käyttöön muissa tarkoituksissa, joissa sitä on jo testattu vapaaehtoisen testiryhmän käytössä. Viranomaisen toimittama sovellus takaisi tietojen luotettavuuden ja sovelluksen haltija päättäisi itse sen käyttämisestä eri palveluissa. Niiden yhteydessä ajo-oikeuden haltija voisi nykyistä paremmin suojata yksityisyyttään päättämällä itse, mitä ikä-, henkilö- tai ajo-oikeustietoja hän haluaa esittää, mikä edistäisi yksityisyyden suojaa perinteiseen ajokorttiin nähden, jossa kaikki tiedot ovat välittömästi nähtävissä. Sovelluksessa käyttäjä voi valita, haluaako hän näyttää olevansa yli 18-vuotias tai yli 20-vuotias vai haluaako hän näyttää pelkästään ajo-oikeustietonsa tai henkilötietonsa. Tiedot esitetään QR-koodin avulla; QR-koodin tarkastaja näkee omasta laitteestaan ainoastaan käyttäjän valokuvan ja ne tiedot, jotka käyttäjä on valinnut näytettäväksi.

Mobiiliajokortin käyttäminen on vapaaehtoista ja mobiiliajokortin tehtävänä on toimia ensisijaisesti ajo-oikeustietojen sähköisenä esittämistapana. Mobiiliajokortin sähköinen esittämistapa vastaa viranomaispalvelujen digitalisaatiovaatimuksiin. Palvelujen digitalisaation eräänä edellytyksenä on tiedon ajantasaisuus. Koska ajokortin voimassaoloaika on hyvin pitkä, on tavoiteltavaa, että ajokortin kuvatieta voidaan ajantasaistaa mahdollisuuksien mukaan passi- ja henkilökorttirekisteristä. Käyttäjän ottaessa Autoilija-sovelluksen käyttöön tunnistautumalla palveluun ja hyväksymällä sovelluksen käyttöehdot, sovellukseen sisältyvässä mobiiliajokortissa käytetään Liikenteen turvallisuusviraston järjestelmässä jo olevaa tai käyttäjän passissa tai henkilökortissa käytettyä, enintään 5 vuotta vanhaa kasvokuvaa. Tunnistautumalla Autoilija-sovellukseen käyttäjä antaa luvan käyttää edellä mainittua kuvaa mobiiliajokortissa. Ajokorttia käytetään tosiasiallisesti henkilöllisyyden todentamiseen useissa käytännön tilanteissa, joten mobiiliajokortti ja sen ajantasainen kuvatieta voisi vähentää väärinkäytöksen riskejä tällaisissa tilanteissa.

Sähköinen sovellus olisi maksutta ladattavissa mobiililaitteeseen. Koska sähköisellä sovelluksella ei voisi korvata perinteistä ajokorttia, ajokortin lunastamisesta aiheutuvat kustannukset pysyisivät ennallaan ajokorttia myönnettäessä, uusittaessa tai anastamisen takia uutta ajokorttia haettaessa.

Sovelluksen käyttöönotto mahdollistaisi erilaisten ajo-oikeutta koskevien viranomaisviestien välittämisen ajokortin haltijalle, jolloin esimerkiksi ajokortin uusimisesta muistuttaminen ei edellyttäisi kirjepostin käyttöä, mikä vähentäisi ympäristön kuormittamista.

3.2 Färsaarilla ja Grönlannissa annetut ajokortit

Färösaarilla ja Grönlannissa myönnettyjen ajokorttien tunnustaminen mahdollistaisi ajokortin sisältämästä kelpoisuudesta riippuen moottoripyörän ja B-luokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettamisen yhden vuoden ajan maahantulosta. Ajokortin vaihtaminen edellyttäisi kuljettajan-tutkinnon suorittamista ja vakinaista asuinpaikkaa täällä. Ulkomaista ajokorttia vaihdettaessa vaadittava tutkinto edellyttää ajo-oikeudeltaan laajimman ajoneuvon ajo-oikeuden mukaan määräytyvän tutkinnon suorittamista. Moottoripyörätutkinto on tällöin suoritettava erikseen. Ulkomaista ajokorttia vaihdettaessa ajokorttiluvasta ja ajokortista perittävä maksu olisi 40 euroa. Kuljettajantutkinnon teoriakokeesta perittäisiin 35 euroa. Ajokokeen maksu olisi B-luokassa 90 euroa ja moottoripyörän kohdalla 65 euroa. Ulkomaista ajokorttia vaihtavalta ei tutkintoon tultaessa vaadittaisi vastaavia lakisääteisiä koulutuksia, jotka vaaditaan ajokorttia suorittavalta. Tämä koskisi vain sellaisen ulkomaisen ajokortin haltijaa, joka ajokortin suorittaessaan ei ole asunut vakinaisesti Suomessa. Vaihtaminen edellyttäisi vakinaista asuinpaikkaa täällä ja ajokortin myöntämisedellytysten täyttyvän. Jos ajokortin lisäksi tarvittaisiin käännös, maksu siitä määräytyisi käytetyn käännöksen mukaan.

4 Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä liikenne- ja viestintäministeriössä ja Liikenteen turvallisuusvirastossa. Lausuntokierroksella saatiin yhteensä 24 lausuntoa, joista kaksi oli yksityishenkilöiltä. Esitystä kannattivat ulkoministeriö, Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva, Moottoriliikenteen Keskusjärjestö ry, Suomen Yrittäjät ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Autokoululiitto ry, SF Caravan ry sekä Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry. Maa- ja metsätalousministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö sekä Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa esityksestä.

Ulkoministeriö ja oikeusministeriö esittivät muutamia teknisiä muotoiluehdotuksia, jotka on otettu sellaisenaan huomioon. Puolustusministeriö toi lausunnossaan esiin, että puolustusvoimat on siirtymässä ajokortin osalta muoviseen, noin luottokortin kokoiseen ajokorttiin. Seuraavassa vaiheessa Puolustusvoimien tavoitteena on digitalisoida mahdollisimman pitkälle kaikki ajo-oikeustoimintaan liittyvät toiminnot. Pääesikunnan teknillinen tarkastusosasto on jo testannut Liikenteen turvallisuusviraston kehittämää sähköistä ajokorttisovellusta eli mobiiliajokorttia. Puolustusministeriö piti esitystä perusteltuna myös Puolustusvoimien kannalta, jotta myös Puolustusvoimat voi myöhemmässä vaiheessa siirtyä mobiiliajokortin käyttöön.

Sisäministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että jos poliisin passi- ja henkilökorttirekisteriin talletettuja kasvokuvia on tarkoitus käyttää mobiiliajokortissa, tulee varmistaa, että tietojen luovuttamista ja tiedonsaantia koskevat eri lakeihin sisältyvät säännökset mahdollistavat kuvien luovuttamisen rekisteröidyn suostumuksella tätä tarkoitusta varten.

Poliisihallitus ilmoitti suhtautuvansa lähtökohtaisesti myönteisesti uudenlaisiin teknisiin ratkaisuihin ja mobiililupien käyttöönottoon. Poliisihallitus piti mobiiliajokorttia erittäin hyödyllisenä sovelluksena nimenomaan ajo-oikeuden esittämiseen, ei henkilöllisyyden osoittamiseen, ja katsoi, että sovellusta olisi kehitettävä ensisijaisesti sellaiseen suuntaan, että sovelluksen kautta olisi mahdollista hoitaa esimerkiksi kaikki tieliikenteen lupiin liittyvä viestintä luvanhaltijoiden kanssa ja lupia koskevien päätösten todisteellinen tiedoksianto. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan ainoa luotettava tapa varmistaa mobiiliajokorttia esittävän henkilön ajo-oikeuden olemassaolo on käyttää sovellukseen rakennettua QR-koodin avulla toimivaa rekisteritarkistusta. Poliisihallitus ilmoitti suhtautuvansa lähtökohtaisesti suopeasti passi- ja henkilökorttikuvien käyttämiseen ajokortissa, mutta edellytti säädöspohjan tarkempaa tarkastelua ja mahdollisesti lisättäväksi tiedonsaantia koskevaa erillistä säännöstä. Poliisihallitus piti

myös tärkeänä, että ennen mobiiliajokortin laajamittaisempaa käyttöönottoa, ajo-oikeutta valvovilla viranomaisilla olisi käytössään ratkaisu, jolla mobiiliajokortin tietoja olisi mahdollisuus lukea luotettavalla tavalla.

Tietosuojavaltuutettu esitti lausunnossaan esitystä täydennettäväksi kuvauksella, miten mobiiliajokortin sisältämien henkilötiedoksi laskettaviin tietojen ja niiden käsittely suhteutuu EU:n yleisen tietosuojasetuksen vaatimuksiin. Esitykseen on lausunnon perusteella lisäksi lisätty tarkempi kuvaus siitä, miten mobiiliajokorttisolun käyttäjä käytännössä voi esittää haluamansa tiedot (esimerkiksi pelkän iän).

Liikenteen turvallisuusvirasto toi lausunnossaan esiin, että sähköisen ajokorttisolun käytön etuna on erityisesti, että sen sisältämät tiedot ovat aina ajan tasalla. Lisäksi Autoilija-sovelluksessa, jonka osana sähköinen ajokortti on, on myös muita hyödyllisiä lisäpalveluita. Tulevaisuudessa sovellukseen on mahdollisuus saada muun muassa tiedot käyttäjän omistamista ja hallinnassa olevista ajoneuvoista sekä erilaisia omia ajoneuvoja ja ajokorttia koskevia ilmoituksia ja muistutuksia.

Liikenneturva ehdotti sovellusta laajennettavan tulevaisuudessa niin, että sillä voisi lähettää myös ajo-oikeutta koskevia viranomaisviestejä, mikä olisi joustava tapa muistuttaa esimerkiksi ajokortin uusimistarpeesta. Suomen Taksiliitto kannatti sovelluksen käyttöönoton laajentamista myös taksinkuljettajan ajolupaun. Suomen Autokoululiiton mukaan sähköinen ajokorttisolun käyttö on käytössä osoittanut erittäin toimivaksi ja toi esiin, että sovelluksen käyttöä myös henkilöllisyyden todentamiseen olisi hyvä edistää sovelluksen turvallisuuden varmistaminen huomioiden.

Väestörekisterikeskus suhtautui myönteisesti tavoitteeseen edistää digitalisaatiota ja toi lausunnossaan esille, että jos ajokorttisolusta haluttaisiin tulevaisuudessa käyttää myös viralliseen henkilöllisyyden osoittamiseen, olisi henkilöllisyyden osoittamiseksi annettava laissa säädetyt tiedot. Lausunnon antanut yksityishenkilö olisi halunnut luopua kokonaan velvoitteesta pitää suomalainen ajokortti mukana ajon aikana, koska poliisi voi joka tapauksessa tarkistaa reaaliaikaiset ajokorttitiedot suoraan ajokorttirekisteristä.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on ollut mukana mobiiliajokortin testiryhmässä ja toi lausunnossaan esille, että käytännössä ajokortti on Suomessa yleisimmin käytetty tunnistaustumisasiakirja. MaRa ry:n mukaan ajokortti hyväksytään yleisesti myös henkilöllisyyden osoittavaksi asiakirjaksi niin palveluntarjoajien toimesta kuin virallisissa yhteyksissä, esimerkiksi äänestyspaikoilla. Palveluntarjoajat tarkastivat ajokortista nuoren iän ikärajoja tuotteita myytäessä tai arpajaislaissa (1047/2001) tarkoitettuja K-18 rahapelejä pelattaessa. MaRa ry:n mukaan mobiiliajokortti helpottaa iän todistamista ja on lukuisten turvallisuusominaisuuksiensa takia erittäin luotettava. MaRa ry ilmoitti kannattavansa digitalisaatiota ajokorttisaattelyssä sekä sen tuomia helpotuksia käytännön toimintaan. MaRa ry kannatti myös Grönlannin ja Färsaarten ajokorttien hyväksymistä matkailun edistämiseksi, muutos helpottaisi mm. autonvuokrausta. Suomen Liikennelääketieteen yhdistys nosti esiin sen, että Färsaarten ja Grönlannin ajoterveysvaatimukset on esitystä valmisteltaessa käyty läpi ja että ne täyttävät tarvittavan vaatimustason verrattuna suomalaisiin ajoterveysvaatimuksiin. Lausunnoista laadittiin yhteenveto, joka on löydettävissä valtioneuvoston Hankeikkunasta (LVM048:00/2018).

5 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä helmikuuta 2019.

HE 186/2018 vp

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ajokorttilain 32 ja 61 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 32 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 999/2016, ja
lisätään 61 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 67/2018, uusi 5 momentti seuraavasti:

32 §

Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiolaitokselle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitettulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenneviraston liikennettä valvomaan määräämälle.

Ajokortin esittämisen asemesta ajo-oikeuden saa osoittaa esittämällä ajokortin tiedot sähköisesti Liikenteen turvallisuusviraston palvelua käyttäen (mobiiliajokortti). Jos palvelu on käytössä ajoneuvossa, ei ajokorttia tarvitse pitää mukana.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan vaadittavaa ajokorttia tai ajo-oikeutta ei osoiteta 2 momentin mukaisesti, mutta hänen henkilöllisyytensä on todettu eikä ole syytä otaksua, ettei hänellä ole ajo-oikeutta, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen. Tällöin kuljettaja voidaan kuitenkin velvoittaa esittämään ajokortti poliisille määräajassa. Vastaavasti voidaan menetellä, jos kuljettajalta puuttuu muu 1 momentissa tarkoitettu asiakirja.

61 §

Muu ulkomainen ajokortti

Tätä pykälää sovelletaan myös Färsaarilla ja Grönlannissa myönnettyyn ajokorttiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

HE 186/2018 vp

Helsingissä 11 päivänä lokakuuta 2018

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

Laki

ajokorttilain 32 ja 61 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajokorttilain (386/2011) 32 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 999/2016, ja
lisätään 61 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 67/2018, uusi 5 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

32 §

32 §

*Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus**Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus*

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiolaitosmiehelle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitettulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenneviraston liikennettä valvomaan määräämälle.

Ajokortti, väliaikainen ajokortti, tilapäinen ajokortti, kansainvälinen ajokortti, opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, muussa EU- tai ETA-valtiossa kuin Suomessa annettu mopon ajolupa, liikenneopettajalupa, opetusharjoittelulupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiolaitosmiehelle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitettulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenneviraston liikennettä valvomaan määräämälle.

Ajokortin esittämisen asemesta ajo-oikeuden saa osoittaa esittämällä ajokortin tiedot sähköisesti Liikenteen turvallisuusviraston palvelua käyttäen (mobiiliajokortti). Jos palvelu on käytössä ajoneuvossa, ei ajokorttia tarvitse pitää mukana.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan vaadittavaa ajokorttia, mutta hänen henkilöllisyytensä on todettu eikä ole syytä otaksua, ettei hänellä ole ajo-oikeutta, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen. Tällöin kuljettaja voidaan kuitenkin velvoittaa esittämään ajokortti poliisille määrääjassa. Vastaavasti voidaan menetellä, jos kuljettajalta puuttuu muu 1 momentissa tarkoitettu asiakirja.

Jos ajoneuvon kuljettajalla ei ole mukanaan vaadittavaa ajokorttia *tai ajo-oikeutta ei osoiteta 2 momentin mukaisesti*, mutta hänen henkilöllisyytensä on todettu eikä ole syytä otaksua, ettei hänellä ole ajo-oikeutta, poliisimies voi sallia ajon jatkamisen. Tällöin kuljettaja voidaan kuitenkin velvoittaa esittämään ajokortti poliisille määrääjassa. Vastaavasti voidaan menetellä, jos kuljettajalta puuttuu muu 1 momentissa tarkoitettu asiakirja.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

61 §

Muu ulkomainen ajokortti

*Tätä pykälää sovelletaan myös Färsaaril-
la ja Grönlannissa myönnettyyn ajokorttiin.*

*Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 20 .*