OIKEUSMINISTERIÖ
JUSTITIEMINISTERIET

Lausunto

10.12.2025

VN/17379/2025
VN/17379/2025-OM-27

Liikenne- ja viestintäministeriölle

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt oikeusministeriöltä lausuntoa otsikkoasiassa.

Esitysluonnoksessa ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia (386/2011) mm. tarkentamalla niitä ehtoja, joiden mukaan 17-vuotiaalle voidaan myöntää B-luokan ajokortti sekä muuttamalla kuljettajanopetuksen sisällöllisiä vaatimuksia koskevaa sääntelyä. Alaikäisen B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä ajaminen öisin klo 00–05 välisenä aikana. Rajoituksen valvomiseksi alaikäisen kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesta ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon. Seuraamuksena alaikäisen tunnuksen kuljettajan tunnuksen käyttämättä jättämisestä voitaisiin määrätä rikesakko. Lisäksi lakiin lisättäisiin säännökset vilpistä teoriakokeessa sekä todetun vilpin johdosta määrättävästä hallinnollisesta seuraamuksesta. Esitysluonnokseen sisältyy myös eräitä muita yksityiskohtaisia ajokorttilain muutosehdotuksia.

Oikeusministeriö toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Alaikäisiä koskeva yöaikaisen ajamisen kielto

Esitysluonnoksessa ehdotetaan lisättäväksi ajokorttilain 5 a ja 6 §:ään säännökset alle 18-vuotiaita koskevasta yöaikaisen (klo 00–05) ajamisen kiellosta. Sääntelyssä olisi kyse B-luokan ajokorttiin liitettävästä ajo-oikeuden rajoituksesta ja sitä perustellaan esityksessä 17-vuotiaita kuljettajia koskevilla erityisesti yöaikaa koskevilla onnettomuustilastoilla. Esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa ehdotusta käsitellään perustuslain 7 §:ssä turvattua oikeutta elämään sekä perustuslain 6 §:ssä turvatun yhdenvertaisuuden ja 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden näkökulmasta.

Oikeusministeriön mielestä ehdotuksen voidaan sinänsä katsoa perustuvan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttäviin perusteisiin ja esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa on myös varsin asianmukaisesti käsitelty ehdotuksen kannalta keskeiset perustuslain säännökset ja niitä koskeva perusoikeuksien rajoittamista koskeva perustuslakivaliokunnan käytäntö. Oikeusministeriö pitää asian arvioinnin kannalta merkityksellisenä sitä, että alle 18-vuotiaan ajo-oikeus perustuu jo lähtökohtaisesti poikkeuslupaan, johon on luontevaa liittää myös tiettyjä liikenneturvallisuutta parantavia ehtoja.

Ehdotuksen välttämättömyyden arviointi jää kuitenkin oikeusministeriön mielestä jossain määrin vajaaksi johtuen siitä, ettei esitysluonnoksen toteuttamisvaihtoehtoja koskevassa jaksossa tai säätämisjärjestysperusteluissa lainkaan käsitellä vaihtoehtoisia keinoja parantaa alle 18-vuotiaiden liikenneturvallisuutta. Asiaa käsitellään esityksen toteuttamisvaihtoehtoja koskevassa jaksossa ainoastaan rajoituksen henkilöllisen kohdentumisen, ajallisen voimassaolon ja rajoituksen piirissä olevien

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Oikeusministeriö PL 25 00023 Valtioneuvosto	 Meritullinkatu 10 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1606 7730 +358 9 1606 7730	 kirjaamo.om@gov.fi oikeusministerio.fi

ajokorttiluokkien näkökulmasta. Jaksossa ei sen sijaan lainkaan käsitellä sitä, voisiko tavoite olla saavutettavissa kokonaan muilla keinoilla. Perusoikeuden rajoitus on ”sallittu ainoastaan, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin. Rajoitus ei saa mennä pidemmälle, kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään.” (PeVM 25/1994 vp, s. 5.)

Yöaikaisen ajamisen kieltoon liittyvää rangaistussääntelyä arvioidaan tarkemmin alla.

2. Ehdotettavaan nuorten yöaikaiseen ajokieltoon liittyvästä rangaistussääntelystä

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi alle 18-vuotiaan B-luokan ajo-oikeudelle yöaikainen rajoitus, johon liittyy jäljempänä kuvatusti rangaistussääntelyä. Rajoituksesta ehdotetaan säädettävän ajokorttilakiin ehdotettavassa uudessa 5 a §:ssä ja lain 6 §:n 3 momenttiin ehdotettavassa uudessa 4 kohdassa. Ehdotettava uusi 5 a § koskisi alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeutta ja sen mukaan ”(a)lle 18-vuotiaan B-luokan ajo-oikeus ei ole voimassa kello 00 ja 05 välisenä aikana. Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä.” Lain 6 §:n 3 momenttiin ehdotettavan uuden 4 kohdan mukaan ajo-oikeutta B-luokan ajoneuvon kuljettamiseen 5 a §:ssä tarkoitettuna ajankohtana ei ole ennen kuin 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetty vähimmäisikävaatimus täyttyy. Lain 5 §:n 1 momentin (, jota ei ehdoteta muutettavaksi,) mukaan vähimmäisikä ajokortin saamiseksi on 5 kohdan mukaan B-luokassa 18 vuotta. Esitysluonnoksen keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa (s. 17) todetaan, että rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Lisäksi jaksossa todetaan, että seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsiteltäisi tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä.

Oikeusministeriö toteaa, että rangaistavaksi säätämisen on täytettävä kriminalisointiperiaatteiden ja perusoikeuksien rajoitusedellytysten asettamat vaatimukset, kuten painavan yhteiskunnallisen tarpeen ja rikosoikeuden käytön viimesijaisuuden sekä rangaistussääntelyn täsmällisyyden vaatimukset.

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota ensinnäkin nuorten yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisen rangaistavuuden perusteluihin esitysluonnoksessa. Keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa (s. 16) perustellaan nuorten yöaikaisen ajamisen kieltoa muun muassa ”onnettomuustilastoilla”. Monenlaisia olennaisia onnettomuustilastoja kuvataan esitysluonnoksen nykytilannetta ja sen arviointia koskevassa jaksossa (s. 4 ja 6–7). Ehdotettavaan yöaikaisen ajamisen kieltoon kytkeytyvän rangaistusvastuulle ajateltavan painavan yhteiskunnallisen tarpeen osoittamiseksi olisi aiheellista selvemmin kytkeä kyseisiä jaksoja toisiinsa ja perustella konkreettisemmin keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa, millaisten onnettomuustilastojen katsotaan perustelevan rangaistusvastuun välttämättömyyttä ja miksi. Esitysluonnoksen vaikutuksia koskevassa jaksossa tällaisia asioita käsitellään jonkin verran perusteellisemmin kuin keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa, jossa perustelut jäävät varsin yleiselle tasolle. Myös rikosoikeuden käytön viimesijaisuuden (ultima ratio -periaate) kannalta olisi aiheellista käsitellä sitä, miksi rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, kuten esimerkiksi nuorten riittävän ajotaidon varmistamiseen pyrkiviä keinoja, ei pidetä riittävinä (huomioiden mm., että esitysluonnoksessa todetaan, että nuorten, 17–19-vuotiaiden, kuljettajien onnettomuuksissa korostuivat muihin kuljettajiin verrattuna ajonopeuteen ja ajotaitoon liittyvät riskit). Ultima ratio -periaatteeseen liittyy läheisesti perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluva suhteellisuusvaatimus, joka edellyttää sen arvioimista, onko kriminalisointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi (PeVL 23/1997 vp, s. 2).

Rangaistavuuden perusteluihin liittyen oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös esitysluonnoksen suhdetta perustuslakiin ja säätämisjärjestystä koskevassa jaksossa (s. 53) todettuun: ”Rajoituksella tavoitellun painavan oikeushyvän, nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien hengen ja terveyden, suojaamiseksi ja nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi on välttämätöntä, että ehdotetun rajoituksen vastaisesti ajaminen sanktioidaan.” Oikeushyvien suojelun periaatteeseen läheisesti liittyvän painavan yhteiskunnallisen tarpeen vaatimuksen kannalta olennaista on teon vahingollisuus tai vaarallisuus muille, ei niinkään henkilölle itselleen.

Toiseksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksen (s. 45) mukaan ajokorttilakiin ehdotettavan uuden 5 a §:n mukainen rajoitus (eli yöaikaisen ajamisen kielto) alle 18-vuotiaan kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen koskisi lain voimaan tultua myös henkilöitä, jotka ovat lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen ehdotettavan lain voimaantuloa joko Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän ikäpoikkeusluvan nojalla tai sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Oikeusministeriö katsoo, että rikosoikeudelliseen laillisuusperiaatteeseen sisältyvän taannehtivuuskiellon kanssa sopisi paremmin yhteen ratkaisu, jossa rikosoikeudellista

rangaistusta kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ei seuraisi yöaikaisesta ajamisesta 17-vuotiaalle hen-kilölle, joka on saanut B-luokan ajo-oikeuden ennen ehdotettavan lain voimaantuloa.

Kolmanneksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota nuorten yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta seuraavan rangaistuksen kuvaamiseen esitysluonnoksessa. Pääasiallisessa sisällössä todetaan kyseisestä yöaikaisesta rajoituksesta, että ”(s)euraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon.” Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ehdotettavassa rajoitussääntelyssä viitatun rikoslain 23 luvun 10 §:n mukaisen kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta rangaistusasteikko on sakosta vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Rangaistus alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta tosin tuomitaan lievennetyltä rangaistusasteikolta rikoslain 6 luvun 8 §:n mukaisesti, jolloin enimmäisrangaistus olisi kolme neljännestä kyseisen vankeusrangaistuksen enimmäismäärästä. Lievennetystä rangaistusasteikosta huolimatta 17-vuotiaan kuljettajan oikeudettomaan kulkuneuvon kuljettamiseen sovellettava rangaistusasteikko sisältäisi siten myös vankeusuhan, mikä ei käy ilmi edellä esiin tuodusta maininnasta esitysluonnoksen pääasiallisessa sisällössä, josta syntyy virheellinen käsitys ehdotettavan kiellon rikkomisesta säädetyn rangaistusasteikon ankaruudesta. Toki tässä yhteydessä voidaan mainita, että rikoslain 6 luvun 9 §:n mukaan alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta ei saa tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen, elleivät painavat syyt sitä vaadi.

Nuorten yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta seuraavan rangaistuksen kuvaamista koskien oikeusministeriö huomauttaa myös, että yksityiskohtaisissa perusteluissa (s. 39) teosta tuomittavasta rangaistuksesta on päiväsakon määrän osalta kirjoitettu virheellisesti. Perusteluissa todetaan seuraavaa: ”Rikoslain 6 luvun 8 §:n mukaan, jos rikoksen on tehnyt alle 18-vuotias henkilö, määrätään rangaistus käyttäen lievennettyä rangaistusasteikkoa. Tällöin määrättäessä rangaistusta tekijälle saa tuomita enintään kolme neljännestä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn rangaistuslajin vähimmäismäärän. Sakko voitaisiin siten mitata asteikolla 10–20 päiväsakkoa eli 60–120 euroa, jos käytössä on päiväsakon pienin rahamäärä. Sakon määräämisestä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).” Rikoslain 2a luvun 1 §:n 1 momentin mukaan sakko tuomitaan päiväsakkoina, joiden vähimmäismäärä on yksi ja enimmäismäärä 120. Kolme neljännestä kyseisestä enimmäismäärästä on 90 (3/4 x 120) päiväsakkoa, ei esitysluonnoksessa kirjoitettu 20 päiväsakkoa, ja päiväsakon vähimmäismäärä on yksi, ei esityksessä kirjoitettu 10 päiväsakkoa. Haarukaksi muodostuu siten 1–90 päiväsakkoa, ei 10–20 päiväsakkoa. Oma kysymyksensä on, millainen rangaistus lievennetyltä asteikolta käytännössä mitattaisiin. Lisäksi siteeratun tekstin viimeistä virkettä olisi aiheellista täsmentää seuraavasti: ”Sakon määräämisestä sakkomenettelyssä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).”.

Neljänneksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että esitysluonnoksen perusoikeusvaikutuksia koskevassa jaksossa (s. 25–26) ei käsitellä ehdotettavaan yöaikaisen ajamisen kieltoon kytkeytyvää rikosoikeudellista rangaistusvastuuta. Sakkorangaistus merkitsee kajoamista tuomitun perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuteen ja vankeusrangaistus perustuslain 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen vapauteen (PeVL 23/1997 vp, s. 2).

Viidenneksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota nuorten yöaikaisen ajamisen kiellon liityntään ajokorttilain ajokorttirikkomusta koskevaan sääntelyyn koskien ajoneuvon luovuttamista toisen kuljetettavaksi. Esitysluonnoksen keskeisiä ehdotuksia koskevassa jaksossa (s. 16) todetaan seuraavaa: ”Alaikäisten kuljettajien huoltajat voisivat seurata ja edistää rajoituksen noudattamista, kun he luovuttavat ajoneuvon nuoren käyttöön. Liikenneasioiden rekisterissä autolla tulee olla täysi-ikäinen omistaja tai haltija, ja alaikäisen käyttäessä huoltajan hallitsemaa autoa, on huoltajan huolehdittava siitä, että hän ei luovuta autoa ajo-oikeudettomalle (ts. autoa ei saa antaa alaikäisen kuljettajan käyttöön silloin, kun ehdotettu rajoitus on voimassa).” Tältä osin esityksessä olisi syytä käsitellä ehdotettavan nuorten yöaikaisen ajamisen kiellon suhdetta ajokorttilain 33 §:ään ja ajokorttirikkomusta koskevan 93 §:n 1 momentin 3 kohtaan (, joita kumpaakaan ei esitysluonnoksessa ehdoteta muutettaviksi). Ajokorttilain 33 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen kuljetettavaksi, jolla ei ole tässä laissa tarkoitettua ajokorttia tai ajo-oikeutta. Lain 93 §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla ajokorttirikkomuksesta tuomitaan sakkoon se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 33 §:n säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi. Oikeusministeriö toteaa, että rangaistavaksi säätämisen tulee täyttää kriminalisointiperiaatteiden ja perusoikeuksien rajoitusedellytysten mukaiset vaatimukset, ja kiinnittää huomiota siihen, että 17-vuotiaan kuljettajan huoltajan toimintaa ei voida pitää rikosoikeudelliseen rangaistukseen johtavalla tavalla moitittavana kaikissa sellaisissa tilanteissa, joissa huoltaja antaisi autonsa ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneen lapsensa käyttöön, joka sitten ajaisi autolla paitsi sallittuun kellonaikaan myös kiellettynä yöaikana klo 00-05. Mahdollista on esimerkiksi, että tuohon aikaan nukkumassa olevan huoltajan, joka ei ole antanut lapselleen lupaa ajaa autolla kiellettynä yöaikana, lapsi kuitenkin huoltajan näkökulmasta yllättäen päättää lähteä huoltajan huomaamatta ajamaan kiellettynä yöaikana, eikä ajamiseen vaadittava auton avaimen haltuun saaminen käytännössä yleensä liene kyseiseen yöaikaan sen vaikeampaa kuin

sallittuun kellonaikaan. Esityksen ei tulisi johtaa siihen, että huoltaja joutuisi automaattisesti rikostutkinnan kohteeksi lapsensa menettelyn vuoksi.

3. Velvollisuus käyttää alaikäisen kuljettajan tunnusta (51 a §)

Yleistä

Yöaikaisen ajamisen kieltoon kytkeytyvänä velvoitteena ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi säännökset alaikäisen kuljettajan tunnuksesta ja sen käyttövelvollisuudesta. Ehdotuksen mukaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias kuljettaja, olisi merkittävä auton takaosaan näkyvälle paikalle kiinnitettävällä tunnuksella. Lakiehdotuksen 93 §:n mukaan velvollisuuden rikkomisesta voitaisiin tuomita 100 euron suuruinen liikennevirhemaksu.

Alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevaa sääntelyä käsitellään esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa oikeutta elämään koskevan perustuslain 7 §:n 1 momentin ja yhdenvertaisuutta koskevan perustuslain 6 §:n näkökulmasta. Velvollisuuteen kytkettävää hallinnollista seuraamussääntelyä (liikennevirhemaksu) käsitellään lisäksi erikseen perusoikeuksien rajoitusedellytysten näkökulmasta. Esityksessä on oikeusministeriön mielestä asianmukaisesti kuvattu keskeistä perustuslakivaliokunnan käytäntöä henkilön ikään sidotun erilaisen kohtelun osalta sekä tunnistettu ne perusoikeuksien rajoittamiseen liittyvät näkökulmat, joiden kannalta sääntelyä on arvioitava. Liikenneturvallisuuden parantamista ja sen kautta perustuslain 7 §:ssä turvattujen oikeuksien edistämistä voidaan myös pitää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perusteena perusoikeuksien rajoittamiselle.

Velvollisuus käyttää tunnusta klo 05–24

Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ajoneuvon merkitsemisvelvollisuutta perustellaan esitysluonnoksessa lähinnä siitä näkökulmasta, että tunnuksen käyttämisellä helpotettaisiin yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa. Ajoneuvon merkitsemisvelvollisuus mm. ehdotetaan rajattavaksi 17-vuotiaisiin kuljettajiin nimenomaan siksi, että yöaikaisen ajamisen kielto koskisi vain 17-vuotiaita. Myös velvoitteeseen liittyvän seuraamussääntelyn välttämättömyyttä ja oikeasuhtaisuutta käsitellään esitysluonnoksessa vain yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnan näkökulmasta.

Vaikka luonnoksessa muutamaan otteeseen mainitaan myös muita kuin valvonnallisia perusteita merkitsemisvelvollisuudelle, ne jäävät sisällöltään melko epämääräisiksi (esim. s. 17: ”Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään myös vaikuttamaan nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä.”), eikä niille anneta olennaista merkitystä säätämisjärjestysperusteluihin sisältyvässä oikeasuhtaisuus- ja välttämättömyysarvioinnissa. Velvoitteen muita kuin valvonnallisia perusteita käsitellään käytännössä lähinnä esitykseen sisältyvissä vaikutusarvioissa, joiden mukaan tunnuksen käyttämisen yleiset vaikutukset liikenneturvallisuuteen olisivat vaikeasti ennakoitavissa ja mahdollisesti myös kielteisiä (s. 21). Ehdotetun sääntelyn perustelut vaikuttavat tältä osin oikeusministeriön mielestä osin puutteellisilta.

Yöaikaisen ajamisen kielto olisi voimassa vain yöllä klo 00–05 välisenä aikana, mutta velvollisuus merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella olisi silti voimassa ja siihen kytkeytyvää seuraamussääntelyä (rikesakko) sovellettaisiin kaikkina vuorokaudenaikoina. On selvää, että velvoitetta ja siihen kytkettäviä sanktioita voidaan perustella yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnalla vain siltä osin kuin mainittu kielto on ylipäänsä voimassa. Jos ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen ehdotetaan olevan voimassa myös klo 05–24 välisenä aikana, myös tältä osin ehdotukset tulisi esityksessä selkeästi perustella. Koska kyse olisi vain tiettyä väestönosaa koskevasta sanktioidusta velvoitteesta, sääntelyä on arvioitava perusoikeuksien rajoitusedellytysten näkökulmasta. Perusoikeuden rajoitus on ”sallittu ainoastaan, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin. Rajoitus ei saa mennä pidemmälle, kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään.” (PeVM 25/1994 vp, s. 5.)

Velvoitteen arvioidusta tosiasiallisesta tehokkuudesta osana yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa

Toiseksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen arvioitu tosiasiallinen soveltuvuus ja tehokkuus yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnassa jää esitysluonnoksen perusteella jossain määrin epäselväksi. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että perusoikeusrajoitus ei voi olla tarkoitukseensa soveltuva ja siten välttämätön, jos sillä ei edes periaatteessa voida saavuttaa sen perusteena olevaa hyväksyttävää tavoitetta (esim. PeVM 1/2021 vp, s. 4, PeVL 40/2017 vp, s.4).

Ehdotuksen perustelujen mukaan ”tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat yöaikaisen ajamisen kiellon piirissä olevat kuljettajat ja tukea kiellon noudattamisen valvontaa” (s. 17). Vaikka perustelua voidaan sinänsä pitää johdonmukaisena, se perustuu käytännössä

oletukseen, että yöaikaisen ajamisen kieltoa tahallisesti rikkova alaikäinen kuljettaja päättää silti merkitä ajoneuvonsa tunnuksella, jolla hän tosiasiallisesti kertoo poliisille ja muille tienkäyttäjille rikkomuksestaan. Esitysluonnoksen vaikutusarviointia koskevassa jaksossa nimenomaisesti tunnistetaan riski siitä, että yöaikaisen ajamisen kieltoa rikkova kuljettaja laiminlyö myös ajoneuvon merkitsemisvelvollisuuden, mutta säätämisjärjestysperusteluissa tai muuallakaan esityksessä ei nimenomaisesti silti velvoitteen arvioitua tosiasiallista tehokkuutta tästä näkökulmasta lainkaan arvioida.

Poliisin mahdollisuutta tunnuksen avulla tosiasiallisesti erottaa alaikäiset kuljettajat liikenteestä toisekseen tosiasiallisesti heikentäisi myös se, jos tunnusta käytettäisiin pysyväisluonteisemmin ajoneuvossa, jota käyttää sekä 17-vuotias että hänen perheenjäsenensä. Tällöin öisinkin liikenteessä voisi olla tunnuksella varustettuja ajoneuvoja, joita kuitenkin ajaa täysi-ikäinen henkilö, eikä tunnus siten itsessään vielä luotettavasti auttaisi erottamaan alaikäisiä kuljettajia muista.

Oikeusministeriön mielestä esityksessä tulisikin edellä mainitut seikat huomioiden selkeämmin tuoda esiin ne perusteet, joiden nojalla liikenne- ja viestintäministeriö arvioi, että ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella tosiasiallisesti voidaan saavuttaa sen perusteena olevat sinänsä hyväksyttävät tavoitteet, ja joiden nojalla velvoitetta ja erityisesti siihen kytkeytyvää seuraamusta voidaan siten pitää perusoikeusrajoituksilta edellytetyllä tavalla välttämättömänä.

4. Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi (56 a §)

Ajokorttilakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 56 a §, jossa säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa havaitusta vilpistä ja sen johdosta määrättävistä hallinnollisista seuraamuksista. Ehdotetun 56 a §:n mukaan teoriakokeeseen osallistuvan henkilön koe keskeytettäisiin ja koesuoritus hylättäisiin, jos kokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin havaittaisiin syyllistyneen kokeessa vilppiin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi ehdotuksen mukaan asettaa kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti.

Ehdotetusta sääntelystä yleisesti

Esitysluonnoksen mukaan erilaiset vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet (yli sata tapausta vuonna 2024). Vilpillistä toimintaa on luonnoksen mukaan havaittu sekä kokeen suorittajien että tulkkien osalta, minkä lisäksi muutamissa tapauksissa kokeen tekijä on pyrkinyt tekemään kokeen toisen puolesta. Esityksessä tuodaan oikeusministeriön mielestä asianmukaisesti esiin ne perusteet, joiden takia koetilaisuudessa tapahtunut vilppi on tarpeen sanktioida, eikä oikeusministeriölle ole myöskään pääosin huomauttamista ehdotetusta seuraamuksesta tai sen oikeasuhtaisuudesta. Esityksen säätämisjärjestysperusteluissa tuodaan myös asianmukaisesti esiin keskeinen hallinnollisia seuraamuksia koskevaa sääntelyä koskeva perustuslakivaliokunnan käytäntö.

Oikeusministeriö kuitenkin katsoo, että ehdotusta koskevissa säätämisjärjestysperusteluissa tulisi selkeämmin kuvata myös se, millä perusteella teoriakokeessa tapahtuvan vilpin voidaan katsoa olevan sillä tavoin yksinkertaisesti selvitettävissä ja todennettavissa, että se soveltuu sanktioitavaksi hallinnollisessa menettelyssä. Kuten esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa todetaan, hallinnollisen sanktioinnin piiriin on lähtökohtaisesti katsottu soveltuvan lähinnä teot, joiden osalta sanktioitu teko on suhteellisen helppo näyttää toteen, eikä se yleensä vaadi muuta kuin kirjallista selvitystä.

Seuraamusten henkilöllinen kohdentuminen ja syyttömyysolettama

Ehdotetun 56 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi ”asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti.” Esitysluonnoksen perustelujen ja pykälän 1 momenttiin sisältyvän vilppiä koskevan perussäännöksen mukaan vilppiin voisi syyllistyä periaatteessa ainakin 1) kokeen suorittaja, 2) henkilö, joka pyytää toista suorittamaan kokeen puolestaan sekä 3) tulkki.

Oikeusministeriö toteaa ensinnäkin, että pykälän 2 momentin sanamuodon mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi kunkin edellä mainitun henkilön kohdalla valita, määrääkö se seuraamuksena kiellon osallistua kokeeseen vai kiellon toimia tulkkina, riippumatta siitä, missä roolissa hän on vilppiin syyllistynyt. Sääntelyä voisi tältä osin harkita esityksen jatkovalmistelussa selkeytettävän esimerkiksi erottamalla tulkkia koskevat säännökset omaan momenttiinsa. Pykälän perusteluissa voisi myös olla suotavaa selvittää seuraamusten kohdentumista eri henkilöihin erilaisissa vilppiskenaarioissa samoin kuin seuraamuksen määräämisessä noudatettavaa syyttömyysolettamaa.

Pykälään ehdotetut määräyksenantovaltuudet

Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Asiallisesti ehdotettuun 56 a §:n 3 momenttiin sisältyisi siten kolme erillistä määräyksenantovaltuutta, jotka koskisivat 1) vilpilliseksi katsottavaa toimintaa (eli sanktioitavaksi säädettävän teon teonkuvausta), 2) vilpin todentamista ja 3) koesuorituksen hylkäämisessä ja seuraamuksen määräämisessä noudatettavaa menettelyä.

Yleisenä huomiona oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että pykäläluonnokseen sisältyviä ehdotuksia määräyksenantovaltuuksiksi perustellaan esitysluonnoksessa lähinnä toistaen niiden sisältö konditionaalissa tai muuten hyvin abstraktiksi jäävällä tavalla. Esitysluonnoksesta ei siksi saa lainkaan käsitystä siitä, mistä konkreettisista asioista tarkempia määräyksiä olisi tarkoitus antaa ja miksi ehdotetut valtuudet olisivat ylipäänsä tarpeellisia. Lakiehdotuksen 56 a §:n 3 momentin perusteluissa määräyksenantovaltuuksien tarvetta perustellaan lähinnä vilpin konkreettisten tekotapojen jatkuvalla muuttumisella. Perusteluista ei kuitenkaan käy ilmi, miten ja miksi nämä muutokset vaikuttaisivat vilpin todentamiseen tai muuhun menettelyyn vilppiasiassa tai millä perusteella esityksessä arvioidaan, että vilpillisen toiminnan määritteleminen säännöksen perustelujen mukaisesti ”tarkasti ja tyhjentävästi” jatkuvasti muuttuvalla viranomaisen määräyksellä olisi tarkoituksenmukainen tai edes käytännössä mahdollinen tapa vastata ongelmaan.

Oikeusministeriö korostaa, että asetuksen- tai määräyksenantovaltuuksia ei tule ottaa lakiin vain varmuuden vuoksi, vaan niille on pystyttävä osoittamaan selkeä tarve ja ne on säädösperusteisesti rajattava täsmällisesti ja tarkkarajaisesti koskemaan tunnistettua tarvetta. Oikeusministeriö korostaa lisäksi, että vaikka perustuslain 8 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei suoranaisesti koske sanktioluonteisen hallinnollisen seuraamuksen määräämistä, myös hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentissa edellytetyllä tavalla lailla, koska sen määräämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä (ks. tarkemmin: Lainkirjoittajan opas, jakso 12.10 ja siinä viitattu PeV käytäntö). Hallinnollisen seuraamuksen määrääminen ei siten voi olennaisilta osin perustua lakia alemman tasoiseen sääntelyyn tai viranomaisen määräykseen.

Oikeusministeriö kiinnittää toiseksi huomiota siihen, että vaikka esitysluonnoksen säätämisjärjestysperusteluissa tuodaan sinänsä pääosin asianmukaisesti esiin ne perustuslain 80 §:n 2 momenttiin sisältyvät reunaehdot, joiden puitteissa muu viranomainen voidaan valtuuttaa antamaan yleisesti sovellettavia oikeussääntöjä, ehdotettuja määräyksenantovaltuuksia ei kuitenkaan esityksen säätämisjärjestysperusteluissa varsinaisesti arvioida näiden reunaehtojen näkökulmasta. Ehdotuksia perustellaan sen sijaan sillä, että 1) määräysten muuttaminen olisi nopeaa ja helppoa ja määräyksenantovaltuudet siten tarkoituksenmukaisia sekä 2) Liikenne- ja viestintävirastolle on säädetty vastaavia määräyksenantovaltuuksia myös muissa laeissa. Esityksen säätämisjärjestysperusteluja tulee tältä osin sen jatkovalmistelussa täydentää siten, että ehdotettavat valtuutussäännökset arvioidaan asianmukaisesti suhteessa niihin reunaehtoihin, joita perustuslaissa, sen esitöissä ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on asetettu lainsäädäntövallan delegoinnille. Se seikka, että vastaavan kaltaisia säännöksiä sisältyy muihin lakeihin, ei ole itsessään relevanttia tietoa ehdotusten perustuslainmukaisuuden arvioinnissa, ellei perustuslakivaliokunta ole kyseisiä säännöksiä nimenomaisesti arvioinut ja niistä lausunut.

Esitysluonnoksessa ei lainkaan perustella myöskään sitä, miksi lainsäädäntövaltaa ehdotetaan siirrettävän nimenomaan määräystasolle, eikä tarkempaa sääntelyä ehdoteta annettavaksi valtioneuvoston tai ministeriön asetuksella. Oikeusministeriö huomauttaa, että lainsäädäntövallan siirtäminen muulle viranomaiselle on perustuslain 80 §:n mukaan aina poikkeuksellinen menettely (HE 1/1998 vp, s. 133), joka on siksi esityksessä perusteltava.

Kolmanneksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota ehdotettujen valtuutussäännösten väljyyteen ja epätäsmällisyyteen. Vaikka valtuuttavan sääntelyn täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimus koskee myös lainsäädäntövallan siirtämistä valtioneuvostolle tai ministeriölle, vaatimus on erityisen korkea siirrettäessä lainsäädäntövaltaa muulle viranomaiselle. Perustuslain 80 §:n 2 momentissa tämä ilmaistaan siten, että viranomainen voidaan valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä vain *määrätyistä asioista*. Näiltä osin kyse on valtuuttavan lain yleistä tarkkarajaisuutta pidemmälle menevästä vaatimuksesta määritellä valtuuden piiriin kuuluvat asiat laissa. Valtuutuksesta on siten säädettävä laissa tavanomaista tarkemmin. Perustuslain mukaan viranomaiselle lailla säädettävän valtuuden tulee lisäksi olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Tässäkin suhteessa säännös edellyttää valtuutukselta tavanomaista suurempaa täsmällisyyttä (ks. tarkemmin Lainkirjoittajan opas, jakso 13 ja HE 1/1998 vp, s. 133). Ehdotetut valtuutussäännökset eivät näytä täyttävän pykäläluonnoksen mukaisessa muodossaan mainittuja täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimuksia ja, siltä osin, kun ne ovat ylipäänsä aidosti tarpeellisia, säännöksiä tulee esityksen jatkovalmistelussa merkittävällä tavalla täsmentää.

Erityisen ongelmallisena tästä näkökulmasta oikeusministeriö pitää ”vilpiksi katsottavaa toimintaa” koskevaa määräyksenantovaltuutta ja sen perusteluita. Säännöksen yksityiskohtaisten perustelujen (s. 43) mukaan ”[m]ääräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, millainen toiminta katsotaan vilpiksi… Tämä on siksi, että vilpin konkreettiset tekotavat ovat moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpoin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely olisi siksi tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus reagoida nopeasti.” Sekä säännöksen sanamuodosta että sen perusteluista saa käsityksen, että sanktioitu toiminta (vilppi) on tarkoitus kokonaisuudessaan ja kattavasti määritellä määräyksen tasoisella sääntelyllä, jota määräyksen antaja itse yksittäistapauksissa soveltaisi. Vaikka pykälän 1 momentissa oleva vilppiä koskeva perussäännös osaltaan rajaisi määräyksenantajan harkintavaltaa, ei tällaista sääntelytekniikkaa voida pitää asianmukaisena sen enempää seuraamussääntelyä koskevan lailla säätämisen vaatimuksen kuin perustuslain 80 §:nkään näkökulmasta. Jos lakia alemman tasoinen sääntely asiassa on ylipäänsä tarpeen, se on säädösperusteisesti rajattava perustuslain 80 §:ssä tarkoitetulla tavalla täsmällisesti ja tarkkarajaisesti vain määrättyihin asioihin, eikä se voi siten johtaa siihen, että kielletty toiminta tosiasiallisesti kokonaisuudessaan määritellään lakia alemmalla säädöstasolla. Myös menettelyyn liittyviä määräyksenantovaltuuksia voidaan pitää erittäin väljinä kattaen sanamuotonsa mukaan lähtökohtaisesti asian koko menettelyketjun asian vireilletulosta ja selvittämisestä sen ratkaisemiseen asti.

Neljänneksi oikeusministeriö huomauttaa, että lakiin on sisällytettävä riittävät perussäännökset, joista *tarkempia* säännöksiä tai määräyksiä annetaan (ks. Lainkirjoittajan opas, jakso 13.5). Lakiehdotuksen 56 a § ei sisällä lainkaan perussäännöksiä vilpin todentamisesta, eikä määräyksenantovaltuudessa tältä osin näytä olevan lainkaan kyse *tarkempien* määräysten antamisesta. Ainoa pykäläluonnokseen sisältyvä varsinainen menettelysäännös puolestaan koskee teoriakokeen järjestäjän velvollisuutta ilmoittaa ja antaa selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Ehdotettu määräyksenantovaltuus koskisi kuitenkin luonnoksen mukaan yleisesti ”menettelyä vilppitapauksissa”, eikä siten näytä liittyvän vain havaitusta vilpistä ilmoittamiseen.

Viidenneksi oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että säännösten suhde hallinnon yleislakeihin, erityisesti hallintolakiin (434/2003) jää esitysluonnoksesta osin epäselväksi. Esityksestä ei käy ilmi, mistä menettelyvaiheesta tarkemmissa määräyksissä konkreettisesti olisi kyse, mikä olisi mahdollisten menettelyllisten määräysten suhde hallintolakiin tai miksi menettelystä ylipäänsä olisi tarpeen säätää tarkemmin ajokorttilaissa tai sen nojalla lakia alemmalla tasolla. Oikeusministeriö korostaa, että jos menettelyssä on joltain osin välttämätöntä poiketa hallintolain säännöksistä, poikkeamistarve on esityksessä perusteltava ja poikkeamisen on perustuttava laintasoiseen sääntelyyn. Hallinnon yleislakien säännöksiä ei myöskään tule erityislainsäädännössä toistaa.

Yksityiskohtaisena huomiona oikeusministeriö kiinnittää huomiota myös siihen, että esitysluonnoksessa ei tehdä selkoa, mitä konkreettisesti tarkoitetaan määräyksillä ”vilpin todentamisesta”. Seuraamuksen määräämisessä on kyse hallintoasiasta, jonka osalta asian selvittämisvastuu on seuraamuksen määräävällä viranomaisella. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot ja selvitykset. Mikäli säännöksellä tarkoitettaisiin sitä, että asian selvittäminen sidottaisiin tiettyihin muodollisiin vaatimuksiin, ehdotus vaikuttaisi lähtökohtaisesti hallintolain kanssa ristiriitaiselta ja ylipäänsä Suomen oikeusjärjestykselle vieraalta.

Lakiesityksen 56 a §:ään ehdotetut määräyksenantovaltuudet vaikuttavat edellä kuvatuilla perusteilla oikeusministeriön mielestä kokonaisuudessaan väljiltä ja täsmentymättömiltä, minkä lisäksi esityksestä on vaikea saada selkoa, miksi valtuutukset olisivat ylipäänsä tarpeen ja mistä konkreettisista asioista alemman tasoista sääntelyä olisi tarkoitus antaa. Esitystä tulee oikeusministeriön mielestä tältä osin merkittävästi jatkovalmistelussa täsmentää. Oikeusministeriö korostaa, ettei ehdotusten perustelu voi nojautua siihen, että vastaavan kaltaisia säännöksiä sisältyy myös voimassa olevaan lainsäädäntöön.

Täytäntöönpanokielto

Ehdotetun 56 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kiellosta olisi täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Säännöksestä jää epäselväksi, onko tarkoituksena, ettei edes muutoksenhakutuomioistuin voisi määrätä asian täytäntöönpanokelpoisuudesta toisin, eli onko säännöksellä tarkoitus poiketa oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 123 §:n säännöksistä. Tällainen ehdotus olisi oikeusministeriön mielestä poikkeuksellinen ja sen suhde perustuslain 21 §:n 1 momenttiin tulisi käsitellä esityksen säätämisjärjestysperusteluissa.

Suhde perustuslain 124 §:ään

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen käytännön järjestämisestä vastaa yksityinen palvelun tuottaja, jonka tehtävänä olisi ehdotetun 56 a §:n 2 momentin mukaan ilmoittaa havaitusta vilpistä Liikenne- ja Viestintävirastolle. Kokeen järjestäminen julkisena hallintotehtävänä perustuu kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annettuun lakiin (535/1998). Ehdotusta arvioidaan sen 2 momenttiin sisältyvän säännöksen osalta hallituksen esitysluonnoksessa myös perustuslain 124 §:n näkökulmasta. Ottaen huomioon, että vilpin johdosta määrättävän hallinnollisen seuraamuksen määräämisestä ja asian selvittämisestä vastaisi yksiselitteisesti viranomainen, oikeusministeriö ei pidä ehdotettua sääntelyä ongelmallisena perustuslain 124 §:n näkökulmasta.

Oikaisuvaatimus hallinnollista seuraamusta koskevasta päätöksestä

Ehdotetun 56 a §:n perustelujen mukaan ”Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen määräaikaisesta kiellosta voisi vaatia oikaisua siten kuin ajokorttilain 95 §:n 1 momentissa säädetään.” Mainitun 95 §:n 1 momentin mukaan ”[k]uljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta.” Oikeusministeriö huomauttaa, että 95 §:n 1 momentin sanamuoto koskee siten vain kuljettajantutkinnon vastaanottajan, ei Liikenne- ja viestintäviraston, antamaa päätöstä. Vaikka lain 3 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan kuljettajantutkinnon vastaanottajalla voidaan tarkoittaa myös Liikenne- ja viestintävirastoa sen hoitaessa itse kuljettajantutkintotoimintaa, 56 a §:ssä tarkoitetun hallinnollisen seuraamuksen määräämisessä tuskin voidaan katsoa olevan kyse viraston itse hoitamasta kuljettajantutkintotoiminnasta. Jos tarkoituksena siis on, että Liikenne- ja viestintäviraston 56 a §:n 2 momentin nojalla antamaan seuraamusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua, tästä tulisi lain 95 §:ssä säätää.

5. Eräät muut lainsäädäntövallan siirtämistä koskevat säännökset

Ehdotetun 51 a §:n mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset alaikäisen kuljettajan tunnuksesta ja sen käytöstä. Esitysluonnoksesta jää tältä osin epäselväksi, mitä tarkoitetaan tarkemmilla säännöksillä ”tunnuksen käytöstä” ottaen huomioon, että tunnuksen käyttöä koskevasta velvollisuudesta säädettäisiin jo tyhjentävästi ja yksiselitteisesti pykälän 1 momentissa.

Ehdotetun 97 §:n 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta. Oikeusministeriö huomauttaa, että luvan hakemiseen sovelletaan hallintolain 4 luvun säännöksiä, eikä esityksestä käy ilmi tarvetta niitä joltain osin täydentää tai niistä poiketa. Pykälän 2 momentissa säädetään erinäisistä hakemuksen sisältöä ja liitteitä koskevista vaatimuksista. Mikäli määräyksenantovaltuuden on tarkoitus koskea jotain osaa niistä, säännöksen sanamuotoa tulisi täsmentää siten, että valtuutus kohdistuu täsmällisesti ja tarkkarajaisesti vain määrättyihin pykälässä säädettäviin asioihin, eikä luvan hakemiseen yleisesti.

Lainsäädäntövallan delegointiin liittyviä seikkoja käsitellään tässä lausunnossa tarkemmin edellä 56 a §:ää koskevien huomioiden kohdalla.

6. Muita huomioita

Ajokorttilain muuttamista koskevan voimaantulosäännöksen 2 momentin mukaan ”[t]ämän lain 35 §:n 2 momentin mukaisia koulutusvaatimuksia sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2026 alkaen.” Lain 35 §:n 2 momentissa säädetään ennen kuljettajantutkintoon osallistumista edellytettävän koulutuksen, eli käytännössä autokoulun, sisällöllisistä vaatimuksista. Voimaantulosäännöstä näyttää olevan mahdollista tulkita ainakin kolmella eri tavalla: siten, että uusia koulutusvaatimuksia sovelletaan 1) koulutukseen, joka alkaa 1.10.2026 tai sen jälkeen, 2) koulutukseen, joka päättyy 1.10.2026 tai sen jälkeen, taikka 3) edellytyksenä osallistua kuljettajantutkintoon, joka suoritetaan 1.10.2026 tai sen jälkeen. Säännöstä tulisi tältä osin jatkovalmistelussa tarkentaa.

Esityksen säätämisjärjestysperusteluihin (s. 50) sisältyy seuraava virke, joka näyttää sisältävän ongelmallisen väitteen perusoikeuksien välisestä tärkeysjärjestyksestä: ”Edellä kuvattujen 17-vuotiaita kuljettajia koskevien rajoituksen ja tunnuksen käyttöä koskevan velvoitteen ei katsota olevan perustuslaissa turvatun yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisia, koska pyrkimyksenä on tienkäyttäjäryhmien tosiasiallisen tasa-arvon toteuttaminen sekä tärkeimpinä pidettyjen, perustuslain 7 §:n turvaamien oikeuksien suojeleminen.” Oikeusministeriö huomauttaa, ettei perusoikeuksia voida asettaa keskenään tällä tavoin hierarkkiseen tärkeys- tai etusijajärjestykseen, eikä perusoikeuksien rajoittamiseen liittyvässä punnintatilanteessa ole kyse siitä, että tiettyä perusoikeutta itsessään pidettäisiin tärkeämpänä kuin toista.

Osastopäällikkö	Johanna Suurpää
Lainsäädäntöneuvos	Perttu Wasenius

VN/17379/2025-OM-27

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons:

Wasenius Perttu 91335727S	Suurpää Johanna 91299955U
2025-12-10	2025-12-11