

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

17-vuotiaiden poikkeuslupamenettelyä, jossa B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta voidaan poiketa, muutettaisiin tarkentamalla poikkeuslupan myöntämisen ehtoja kokonaisvaltaisesti.

Kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä B-luokan ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia ja sen kestoa. Koulutuksen kesto olisi jatkossa kaksitoista tuntia.

Alaikäisen B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä yöaikainen ajaminen. Ajo-oikeus ei olisi voimassa yöaikaan, kello 00–05. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja voitaisiin tuomita sakkoon ja määrätä ajokieltoon. Rajoituksen valvomiseksi alaikäisen kuljettajan tulisi käyttää autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Seuraamukseksi velvoitteen rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

Lakiin lisättäisiin säännökset uudesta hallinnollisesta seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa vilppiin syyllistyneen kokeen suorittajan ja tulkin kuuden kuukauden mittaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen tai toimia siinä tulkkina.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen suorittamista koskeva vaatimus ulotettaisiin koskemaan nykyisten moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuksien lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuksia sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiä kuljettajia.

Esityksessä luovuttaisiin vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta, ja mahdollistettaisiin eräiden Liikenne- ja viestintäviraston lupien esittäminen sähköisesti.

Lisäksi lakiin tarkennettaisiin, ettei ajokielto tai väliaikainen ajokielto olisi este kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi.

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.6.2026.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Tieliikenteen turvallisuuskehitys	4
2.2 Poikkeuslupa	9
2.3 Kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto ja ajo-oikeuden laajuus	10
3 Tavoitteet	14
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	14
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	14
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	19
4.2.1 Liikenneturvallisuusvaikutukset	19
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset	22
4.2.3 Ympäristövaikutukset	25
4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset	25
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	31
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	31
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	36
6 Lausuntopalaute.....	39
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	39
8 Lakia alemman asteinen sääntely	44
9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset.....	45
10 Toimeenpano ja seuranta	46
11 Suhde muihin esityksiin.....	46
11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	46
11.2 Suhde talousarvioesitykseen	46
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	46
LAKIEHDOTUS	60
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	60
LIITE	65
RINNAKKAISTEKSTI.....	65
Laki ajokorttilain muuttamisesta.....	65
ASETUSLUONNOS	73
Valtioneuvoston asetus ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta	73
MUUT LIITTEET	74
ASETUKSEN LIITE	74

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava (kohta 6.5. Toimivat asuntomarkkinat ja sujuva liikenne). Hallitusohjelmassa on asetettu liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050.

Tieliikennekuolemien määrä on Suomessa laskenut vuosikymmenen aikana 29 prosenttia vuoteen 2023, kun keskimääräinen lasku EU:n alueella on ollut vain 16 prosenttia. Liikenneturvallisuustyö on ollut viime vuodet hyvin vahvaa ja Suomi on toteuttanut toimenpiteitä laajalla rintamalla tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vaikka liikenneturvallisuus on kehittynyt myönteiseen suuntaan, vuodelle 2050 asetettuihin liikenneturvallisuustavoitteisiin pääseminen edellyttää lisätoimia, jotta loukkaantumisten ja kuolemien määrä tieliikenteessä jatkaisi laskuaan. Lisätoimia on syytä kohdistaa erityisesti nuoriin kuljettajiin, sillä he ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. 15–24-vuotiaita on väestöstä vain noin 11 prosenttia, mutta 29 % poliisin tietoon tulleista tieliikenteessä loukkaantuneista ja kuolleista vuosina 2020–2024 oli tämän ikäisiä.

Ajokorttilainsäädännön kehittäminen on tunnistettu keskeiseksi toimeksi liikenneturvallisuuden edistämistyössä. Ajokortteja koskevalla sääntelyllä voidaan parantaa kuljettajien valmiuksia ajoneuvon kuljettamiseen turvallisesti, muut tienkäyttäjät huomioiden. Lähtökohtana on, että kuljettajakoulutuksen avulla on mahdollista ennaltaehkäistä joitakin onnettomuuksia, joiden syynä on kuljettajan virhe.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäättöksen mukaisesti 12.6.2025.

Esityksen valmistelussa on hyödynnetty muun muassa onnettomuustilastoja, Liikenne- ja viestintäviraston vuosina 2020–2022 toteuttamasta ajokorttilain seurantatutkimuksesta saatuja tietoja ja vaalikauden päättymisen vuoksi rauenneen, vuoden 2022 ajokorttilain muutosesitystä (HE 70/2022 vp) ja sen esitöitä.

Luonnos hallituksen esityksestä oli lausuttavana lausuntopalvelu.fi-palvelussa xx.xx.-xx.xx.2025. Esityksestä saatiin yhteensä xx lausuntoa ja niistä on laadittu lausuntoyhteenvedo.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankkeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksilla [LVM024:00/2025](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet) (Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Tieliikenteen turvallisuuskehitys

Suomessa suurimmat liikenneturvallisuushaasteet liittyvät tieliikenteeseen. Vuonna 2024 Suomen tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 177 ihmistä.¹ Kuolleiden vuosittainen määrä on ajanjaksolla 2015–2024 laskenut yli 90 hengellä (2015: 270).² Vakavien loukkaantumisten määrässä ei ole saavutettu merkittävää laskusuuntaista kehitystä, vaan määrä on kymmenen vuoden ajan pysynyt samalla tasolla, vaikka vuosivaihteluakin on. Tieliikenteen vakavista loukkaantumisista huomattava osa ei näy virallisissa tilastoissa, mutta sairaalatietojen mukaan tieliikenteessä loukkaantuu vakavasti Suomessa noin 800–900 henkilöä vuodessa. Vuonna 2024 lievemmin loukkaantui noin 3400 henkilöä. Poliisin tietoon tulleet loukkaantumiset vähenivät 46 % vuosina 2014–2023, kun taas liikennevakuutuksesta korvatut vammautumiset vähenivät 19 % samalla ajanjaksolla.³

Vuosina 2020–2024 Suomen tieliikenteessä kuolleista 58 % oli henkilöauton kuljettajia tai matkustajia. Jalankulkijoiden osuus kuolleista oli 12 %, pyöräilijöiden 12 % ja moottoripyöräilijöiden 11 %. Vakavasti loukkaantuneista 28 % liikkui henkilöautolla, 33 % polkupyörällä ja 18 % mopolla tai moottoripyörällä vuosina 2019–2023 sairaanhoidon hoitoilmoitustietojen mukaan.⁴ Henkilöautojen suurta osuutta selittää osin se, että Suomessa henkilöauto on selvästi yleisin liikkumismuoto sekä se, että henkilöautoliikenteessä nopeudet ja törmäysvoimat ovat suuria.

Tieliikenne on eri liikennemuodoista turvattomin useiden eri taustasyiden takia. Usein kuolonkolareihin liittyy merkittävää riskinottoa. Nuorten vakaville liikenneonnettomuuksille on tyypillistä ylinopeus ja sen seurauksena tieltä suistuminen. Myös turvavälineiden käytössä on puutteita ja nuorten tieliikenneonnettomuuksiin liittyy usein alkoholi ja muiden päihteiden käyttö.⁵ Nuoret kuljettajat ovat yliedustettuina tieliikenteen onnettomuustilastoissa. Vuosina 2020–2024 tieliikenteessä kuolleista 19 % oli iältään 15–24-vuotiaita.

Nuorten, 17–19-vuotiaiden, henkilöautonkuljettajien liikennekuolemien määrä suhteessa ajokorttien määrään pysyi jokseenkin samana vuosina 2014–2018, noin 10–12 kuollutta vuodessa 100 000 ajokorttia kohti. Vuosina 2019–2022 kuolleita oli aiempaa vähemmän, noin 8–9 kuollutta / 100 000 ajokorttia. Vuosien 2021–2023 ja 2022–2024 keskiarvot ovat vielä aiempaa alempia, 5,7 ja 5,3 kuollutta / 100 000 ajokorttia.⁶

Tilastokeskuksen Tieliikenneonnettomuustilaston mukaan 2010–2024 tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden 17–19-vuotiaiden kokonaismäärä on laskenut (kuvaaja 1). 17-vuotiaiden liikennekuolemat ovat lisääntyneet ja 18–19-vuotiaiden vähentyneet. 17–19-vuotiaiden loukkaantumiset tieliikenteessä ovat vähentyneet (kuvaaja 2). Kesäkuukausina onnettomuuksia tapahtuu talvea ja kevättä enemmän.

¹ [Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet tieliikenteessä suhteessa tavoitteeseen | Tieto Traficom](#)

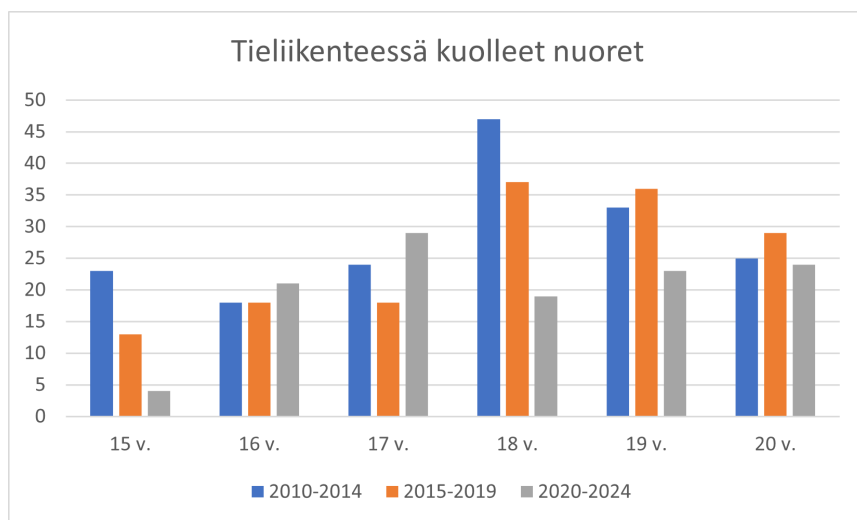
² [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

³ [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

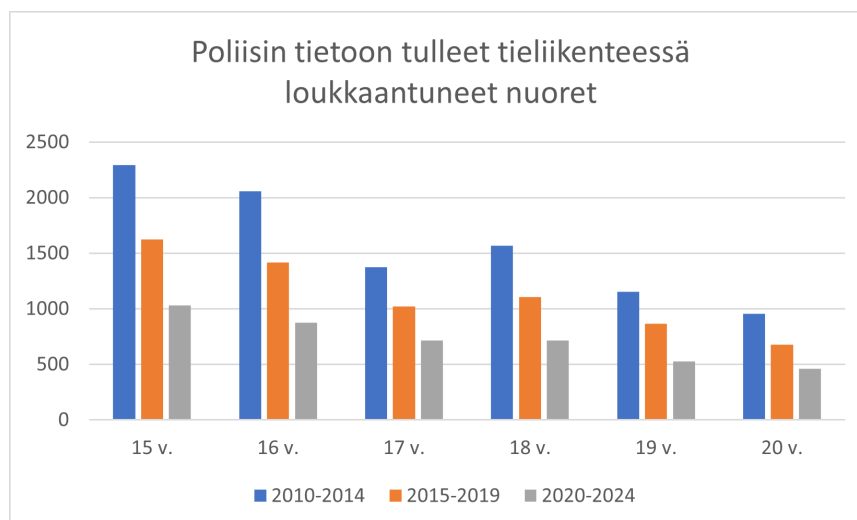
⁴ [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

⁵ Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, s. 12

⁶ [Uusien henkilöautonkuljettajien liikenneturvallisuus | Tieto Traficom](#), tiedot päivitetty 17.2.2025



Kuvaaja 1, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto



Kuvaaja 2, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto

Sama kehitys on havaittavissa, kun tarkastellaan vain 17–19-vuotiaita tieliikenteessä kuolleita ja loukkaantuneita moottoriajoneuvon kuljettajia.



Kuvaaja 3, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto



Kuvaaja 4, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto

Liikenne- ja viestintävirasto on koonnut tietoja 17-vuotiaista kuljettajista ja heidän onnettomuuksistaan⁷. Vuosina 2020–2024 17-vuotiaat henkilöautonkuljettajat olivat osallisena 401 poliisin tietoon tulleessa, henkilövahinkoon johtaneessa tieliikenneonnettomuudessa. Näistä 20 prosenttia, eli 81 onnettomuutta, tapahtui yöaikaan klo 00–05. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui tarkastelujakson viitenä vuotena yhteensä 22, ja niistä 41 prosenttia eli 9 onnettomuutta sattui yöaikaan klo 00–05.

⁷ Nuorten onnettomuudet tieliikenteessä – Tilastoja vuosilta 2010–2024 (Traficomien tilastoja 2/2025)
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Nuorten%20onnettomuudet%202010%202024.pdf>

Henkilövahinkoon johtaneella onnettomuudella ja henkilövahinko-onnettomuudella tarkoitetaan onnettomuutta, jossa kuolee tai loukkaantuu vähintään yksi henkilö. Henkilövahinko-onnettomuuksiin sisältyvät kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet. Kuolemaan johtaneella onnettomuudella tarkoitetaan onnettomuutta, jossa kuolee vähintään yksi henkilö. Lisäksi onnettomuudessa voi loukkaantua muita henkilöitä.

Henkilövahinko-onnettomuuksista 7 prosenttia tapahtui arkiyönä (maanantaista perjantaihin klo 00–05) ja 13 prosenttia viikonloppuyönä (lauantaista sunnuntaihin klo 00–05). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 9 prosenttia tapahtui arkiyönä ja 32 prosenttia viikonloppuyönä.

Henkilövahinko-onnettomuuksista 36 prosenttia tapahtui lauantaina tai sunnuntaina (145 onnettomuutta). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 54 prosenttia tapahtui lauantaina tai sunnuntaina (12 onnettomuutta).

Henkilövahinkoon johtaneisiin onnettomuuksiin osallisista 17-vuotiaista kuljettajista 49 prosentilla oli kyydissä yksi tai useampi matkustaja. 19 % onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli yksi matkustaja ja 30 % onnettomuuksista matkustajia oli kaksi tai useampia. Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 17-vuotiaista kuljettajista 64 prosentilla oli kyydissä yksi tai useampi matkustaja. 23 % onnettomuuksista kyydissä oli yksi matkustaja ja 41 % onnettomuuksista kaksi tai useampia matkustajia.

Matkustajia on useammin yöajan onnettomuuksissa. Yöajan henkilövahinko-onnettomuuksista 72 prosentissa 17-vuotiaalla kuljettajalla oli yksi tai useampi matkustaja, kun muina vuorokaudenaikoina osuus oli 44 %. Yöaikaan tapahtuneissa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksista 78 prosentissa 17-vuotiaalla kuljettajalla oli yksi tai useampi matkustaja. Muina vuorokaudenaikoina matkustajien kanssa ajaneiden osuus oli 54 %.

Yksittäisonnettomuudet eli liikenneonnettomuudet, joissa on mukana vain yksi osallinen, olivat 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien yleisin onnettomuusluokka. Nämä onnettomuudet ovat useimmiten tieltä suistumisia ja niiden osuus oli 43 % henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista ja 55 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista toiseksi yleisimpiä olivat kääntymis- tai risteämisonnettomuudet (20 %), kuolemaan johtaneista onnettomuuksista taas kohtaamisonnettomuudet (14 %).

Väyläviraston onnettomuusrekisterin tietojen mukaan sekä 17-vuotiailla että 18–19-vuotiailla henkilöautonkuljettajilla merkittävä osa henkilövahinko-onnettomuuksista ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu kesä- ja syyskuukausina, kirkkaissa sääolosuhteissa, paljaalla ja kuivalla tiellä ja päivänvalossa.

Ajokorttilain seurantatutkimuksessa (2020–2022) tarkasteltiin liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tunnistamia nuorten kuljettajien riskitekijöitä. Tutkimuksen mukaan nuorten, 17–19-vuotiaiden, kuljettajien onnettomuuksissa korostuivat muihin kuljettajiin verrattuna ajonopeuteen ja ajotaitoon liittyvät riskit, kun taas muilla kuljettajilla selkeästi yleisimpänä olivat kuljettajan tilaan liittyvät riskit (tutkimuksessa tila tarkoittaa päihteitä, sairauksia, mielenterveyttä, kiihtymystä, väsymystä yms.). 17-vuotiailla ja 18-vuotiailla kolme keskimäärin yhtä yleistä riskitekijöiden pääryhmää ovat kuljettajan tila, ajonopeus ja ajotaidot. 19-vuotiailla riskitekijät ovat enemmän muiden kuljettajien kaltaiset eli kuljettajan tilaan liittyvät riskit ovat selvästi yleisempiä kuin ajonopeuteen ja ajotaitoon liittyvät riskit.

Kun onnettomuudet suhteutetaan voimassa oleviin, henkilöauton kuljettamiseen oikeuttaviin ajokortteihin, tapahtui vuosina 2020–2024 17-vuotiaille noin 66 henkilövahinko-onnettomuutta

vuodessa kymmentä tuhatta ajokorttia kohti. Vertailukohtana 18-vuotiailla vastaava luku oli 40 onnettomuutta / 10 000 ajokorttia. 18-vuotiaiden onnettomuusmäärä suhteessa ajokortteihin laski selvästi vuosina 2018–2021, samanaikaisesti kun 17-vuotiaiden poikkeusluvut (jäljempänä myös *ikäpoikkeuslupa*) yleistyivät. On mahdollista, että onnettomuuksien vähenemisen taustalla on se, että aikaisemmin kaikki 18-vuotiaat olivat uusia kuljettajia. Tutkimus- ja tilastotietojen valossa ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtuinta aikaa. Nykyään iso osa 18-vuotiaista kuljettajista on ehtinyt jo ajaa autoa ja kerryttää ajokokemusta vuoden verran.

Myös kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä suhteessa ajokorttien määrään on 18-vuotiailla 17-vuotiaita pienempi ja näyttää pienentyneen viime vuosina, mutta onnettomuusmäärät ovat tilastollisessa mielessä pieniä ja alttiita satunnaisvaihtelulle. 17-vuotiailla henkilöautonkuljettajilla kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat painottuneet yöaikaan 18- ja 19-vuotiaita enemmän. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joissa oli mukana 18-vuotias henkilöautonkuljettaja, 26 % tapahtui yöaikaan vuosina 2020–2024. 19-vuotiaiden henkilöautonkuljettajilla vastaava osuus oli 9 %.

17-vuotiaana ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajokortin saaneista suurin osa on miehiä: vuonna 2024 miesten osuus oli 61 %. 18-vuotiaana ajokortin suorittavilla ero sukupuolten välillä on pienempi. Siksi 17-vuotiaiden 18-vuotiaita korkeampaan onnettomuusmäärään vaikuttaa myös miesten naisia korkeampi onnettomuusriski.

Ajokorttilain seurantatutkimus

Ajokorttilain 1.7.2018 voimaan tulleiden muutosten vaikutuksista toteutettiin seurantatutkimus vuosina 2020–2022. Tutkimus jakautui kolmeen osa-alueeseen ja sen toteutti Liikenne- ja viestintävirasto. Tutkimuksen osat⁸ ovat saatavilla Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivustolla.

Tutkimuksen mukaan 17-vuotiaiden onnettomuuksien kokonaismäärässä ei tapahtunut suurta muutosta lakimuutoksen jälkeen. 17-vuotiaat siirtyivät enenevässä määrin muiden nuorten suosimien ajoneuvojen, kuten mopojen ja mopautojen, kuljettamisesta henkilöautojen kuljettamiseen. Tästä syystä myös 17-vuotiaiden henkilövahingot henkilö- ja pakettiautolla lisääntyivät ja muilla ajoneuvoilla vähentyivät. 17-vuotiaat kuljettajat eivät kuitenkaan erotu merkittävästi muista nuorten ikäryhmistä onnettomuustilastoissa.

Tutkimuksen mukaan poikkeusluvan myöntämisedellytysten keventäminen aikaisti henkilöauton kuljettajaopetuksen aloittamista monen nuoren kohdalla. Lakimuutoksen jälkeen poikkeusluvan suosio kasvoi voimakkaasti. 17-vuotiaista henkilöauton ajo-oikeuden haltijoista miehiä oli kaksinkertainen määrä naisiin verrattuna. Sittenkin ero on hiukan tasoittunut.

Tutkimuksen mukaan 17-vuotiaat menestyivät ajokokeessa kaikkein parhaiten, kun tarkastellaan kuljettajantutkinnon ajokokeessa menestymistä iän perusteella. Samalla kuitenkin 17-vuotiaat syyllistyivät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Tutkimuksen mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokielttoon määrättyistä uusista kuljettajista ei

⁸ Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018: Katsaus lakimuutoksen vaikutuksiin (Traficom julkaisu 6/2021), Ajokorttilain uudistuksen taloudelliset vaikutukset (Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 18/2021), ja Ajokorttilain uudistuksen liikenneturvallisuusvaikutukset – Tilastollinen analyysi (Traficom tutkimuksia ja selvityksiä 3/2022).

syyllystä uudestaan ajokieltorikokseen. Uusijoista alaikäisten osuus oli pienin, kun verrattiin 17–19-vuotiaita kuljettajia.

Tutkimuksessa nousi esiin vuodenajan, viikonpäivän ja vuorokauden ajan merkitys liikenteen riskikäyttäytymiselle. Vuodenaikavertailussa 17-vuotiaat uudet kuljettajat määrättiin useammin ajokieltoon kevätkesäaikaan kuin 18-vuotiaat. Kuukausittain tarkasteltuna ajokieltoon määräämiset painoutuivat 17- ja 18-vuotiaiden osalta kesäkuukausille.

2.2 Poikkeuslupa

Henkilöauton kuljettamiseen vaaditaan B-luokan ajokortti, jonka vähimmäisikävaatimus on Suomessa 18 vuotta. Ajokorttilain 97 §:n mukaan B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta voidaan kuitenkin poiketa erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella. Poikkeuksen myöntää Liikenne- ja viestintävirasto. Poikkeuslupaa haetaan nuoren ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Vuonna 2018 tehdyllä lakimuutoksella kevennettiin poikkeuslupien myöntämiskriteerejä. Aiemmin poikkeuslupan myöntämiseksi vaadittiin erityisen painavia syitä ja ajokortti- ja kulkemistarpeita tarkasteltiin pääosin perheessä tapahtuneiden äkillisten vakavien muutosten kannalta. Tämän takia lupia myönnettiin vuosittain pääsääntöisesti vain muutamia. Esimerkiksi uudistusta edeltäneenä vuonna 2017 hakemuksia jätettiin 61, mutta vain 11 poikkeuslupaa myönnettiin. Lakimuutoksen jälkeen myöntämisperusteina on huomioitu ensisijaisesti ajokorttia suorittavan omat säännölliset kulkemistarpeet. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää poikkeuslupan 17-vuotiaalle erityisestä syystä. Erityisiä syitä ovat pitkät etäisyydet tai puuttuvat joukkoliikenneyhteydet, jotka säännöllisesti hankaloittavat pääsemistä kouluun, työhön, työpaikalla tapahtuvaan koulutukseen tai säännölliseen ja tavoitteelliseen harrastukseen. Myöntämisperuste voi olla myös hakijan terveydelliset syyt. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen TRAFI/124527/03.04.03.00/2018 poikkeuslupan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

Määräyksessä määritellään muun muassa hakemukseen tarvittavat liikkumistarpeen osoittavat liitteet, sekä tavoitteellisen urheilu- tai muun harrastustoiminnan säännöllisyys. Vakiintuneen ratkaisukäytännön mukaan hakemuksen hyväksymiseksi katsottavien matkojen tulee ylittää kohtuulliseksi määritellyn matkan tai matka-ajan rajat: vähintään tunnin yhdensuuntainen matka joukkoliikenteellä, vähintään viiden kilometrin yhdensuuntainen kävelymatka, kun joukkoliikennettä ei ole käytettävissä, tai harvoin kulkevista joukkoliikenneyhteyksistä johtuva vähintään puolitoista tuntia kestävä yhdensuuntainen matka.

Lain 97 §:n mukaan poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Tällaisia ehtoja ei ole toistaiseksi asetettu, koska on arvioitu, että ehtojen noudattamisen valvominen olisi käytännössä hankalaa ja rajoituksen vaikuttavuus liikenneturvallisuuteen jäisi vähäiseksi. Säännölliseen kulkemiseen liittyvät erityiset syyt (esim. opiskelu tai työpaikka) voivat luvan myöntämisen jälkeen vaihtua ja siten myöntämishetken tietoihin sidottu lupapäätös vaatisi luvan päivittämistä tai uuden luvan myöntämistä.

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut voimakkaasti vuonna 2018 tehdyn lakimuutoksen jälkeen (1.7. –31.12.2018: 2601 kpl, 2019: 14 513 kpl, 2020: 17 316 kpl, 2021: 19 450 kpl, 2022: 17 762 kpl, 2023: 22 078 kpl, 2024: 22 321 kpl, 1.1. –30.9.2025 17 836 kpl). Myönteisten poikkeuslupapäätösten osuus on ollut yli 90 %. Myönnettyjen lupien määrät olivat seuraavat:

v.2018: 1200, v.2019: 11 986, v.2020: 15 795, v.2021: 17 027, v.2022: 20 421, v.2023: 20 389 ja v 2024: 20 603.

Poikkeuslupahakemusten määrä on kasvanut jyrkemmin kuin uudistusta valmisteltaessa 2017–2018 arvioitiin ja kasvun takia menettely ei enää täysin vastaa tarkoitustaan. Tapauskohtainen arvio yksittäisen nuoren liikkumistarpeesta on hallinnollisesti raskas ja aikaa vievä menettely. Vain alle kymmenen prosenttia hakemuksista on sellaisia, etteivät ne täytä poikkeuslupan myöntämiseksi asetettuja ehtoja. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan nykyisillä hakemuserillä poikkeuslupien käsittelyyn tarvitaan henkilöresursseja arviolta 13–14 henkilötyövuotta.

Poikkeuslupien määrä osoittaa, että suurella osalla alle 18-vuotiaista on esimerkiksi opintoihin tai työhön liittyvä säännöllinen liikkumistarve.

Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeuslupan lisäksi B-luokan ajokortin vähimmäisikävaatimuksesta on vuoden 2018 lakimuutoksesta alkaen voitu poiketa ammatilliseen kuljettajakoulutukseen osallistumisen perusteella (ajokorttilain 5 §:n 6 momentti). Koulutukseen tulee sisältyä kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Opiskelu on osoitettava oppilaitoksen antamalla todistuksella kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tultaessa. Ennen vähimmäisiän saavuttamista ajo-oikeus oikeuttaa vain opiskeluun liittyviin ajoihin. B- tai BE-luokan ajo-oikeuden saanut 17-vuotias opiskelija saa siten ajaa oppilaitoksen, työharjoittelupaikan ja kodin välillä sekä opintoihinsa kuuluvat ajot työpaikoilla tai oppilaitoksessa. Kaikista 17-vuotiaana henkilöauton ajo-oikeuden saaneista alle 3 % suorittaa B-luokan ajokortin tällä perusteella. Aikavälillä 1.1.2018–1.10.2025, ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelun perusteella suoritettiin yhteensä 2818 B-luokan ajokorttia.

Hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Vuonna 2018 B-luokan ajo-oikeuden suoritti 17-vuotiaana 928 henkilöä ja vuonna 2024 21 329 henkilöä. Osuus on kasvanut 2018 lakimuutoksesta alkaen. Vuonna 2024 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin suorittajien määrä ylitti ensimmäistä kertaa 18-vuotiaiden B-luokan ajokortin suorittajien määrän.

2.3 Kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto ja ajo-oikeuden laajuus

Ryhmän 1 kuljettajaopetus

Ryhmän 1 (ajokorttiluokat AM, A1, A2, A, B, BE ja T) ajokorttia koskevista koulutusvaatimuksista säädetään ajokorttilain (386/2011) 35 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädetään ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksesta ja 2 momentissa riskientunnistamiskoulutuksesta.

Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus tulee suorittaa, jos ajokorttia suorittavalla ei entuudestaan ole ryhmään 1 kuuluvaa ajokorttia. Koulutuksella annetaan perustiedot liikennejärjestelmästä, liikenteen vuorovaikutteisuudesta ja riskeistä, eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen liittyvistä tekijöistä, moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista ja velvollisuuksista sekä muista turvallisen ja ympäristön huomioon ottavan ajotavan vaatimuksista. Koulutus suoritetaan kerran ja se saadaan antaa teoriaopetuksena. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011) 11 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia. Koulutuksen tarkemmasta sisällöstä määrätään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä.

Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksella pyritään vaikuttamaan nuorten kuljettajien tyypillisiin riskitekijöihin, kuten ylinopeuksiin, turvalaitteiden käytön laiminlyömiseen, päihtyneenä ajamiseen ja puutteisiin muun liikenteen huomioimisessa. Koulutuksen tarkoituksena on auttaa kuljettajaa hahmottamaan liikenteen vuorovaikutteisuutta ja siihen liittyviä riskejä, ajoneuvon kuljettamiseen liittyviä vastuuta ja velvollisuuksia sekä erilaisia ajokäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä, kuten mikä yhteys esimerkiksi alkoholin ja huumausaineiden käytöllä tai väsyneenä ajamisella on vaaratilanteiden syntymiseen. Lisäksi tarkoituksena on ohjata ajokorttia suorittavat omaksumaan alusta alkaen turvallisen liikennekäyttäytymisen edellyttämät asenteet ja tahdon toimia turvallisesti ja vastuullisesti liikenteessä. Vaatimus ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksen suorittamisesta lisättiin lakiin vuoden 2018 muutoksella (ks. HE 146/2017 vp).

Riskientunnistamiskoulutus on pakollinen koulutus B-luokan ajokortin suorittajille. Koulutus suoritetaan ennen kuljettajantutkintoa ja sillä lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskejä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Riskientunnistamiskoulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 14 §:n mukaan koulutuksesta vähintään puolet on annettava ajo-opetuksena. Melkein kaikki ajokortin suorittajat suorittavat simulaattorilla pimeän ajon osuuden ja suurin osa myös liukkaan kelin ajon. Sen sijaan maantiellä ja taajamassa tapahtuvan riskientunnistamiskoulutuksen osuuden ajokortin suorittajat pääasiallisesti ajavat liikenteessä autolla.⁹

Vaatimus riskientunnistamiskoulutuksesta lisättiin lakiin vuonna 2018, kun B-luokan ajo-oikeuden vaiheistetusta suorittamisesta luovuttiin. Koulutuksen tarkoituksena on aiemman syventävän vaiheen tavoitteiden mukaisesti antaa ajokorttia suorittavalle mahdollisimman laajat valmiudet turvallisuuteen vaikuttavien seikkojen huomioon ottamiseen. Koulutuksen sisällöt vastaavat pitkälti aiemman syventävän vaiheen sisältöjä (ks. HE 146/2017 vp).

Liikenne- ja viestintäviraston vuosittain toteutettavassa uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa tarkastellaan uusien kuljettajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen ja heidän kokemuksiaan liikenteestä. Seurantatutkimuksen (Traficom, 2025) mukaan asteikolla 1–5 annettu yleisarvosana kuljettajaopetuksen antamille valmiuksille oli keskimäärin 4,2. Arvosana oli vuonna 2024 lähes sama kuin vuonna 2023, mutta hieman matalampi viiden vuoden takaiseen arvoon verrattuna. Vuoden 2024 arvosana oli kuitenkin pidemmän aikavälin keskiarvon tuntumassa ja useimpien osatekijöiden osalta sen yläpuolella. Yleistyytyväisyys sekä kuljettajaopetuksen että kuljettajantutkinnon sisältöön saivat vastaajilta keskiarvosanan 4,1, joka oli hieman matalampi kuin aiempina vuosina. Useiden osa-alueiden kohdalla eroa ei kuitenkaan juurikaan ollut vuoteen 2023 verrattuna. Aiempien vuosien tavoin eri osa-alueista vastaajat olivat selvästi tyytymättömiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeän ja liukkaan kelin ajon harjoituksiin. Vastaajien antamassa sanallisessa palautteessa merkittävimmit teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä

⁹ Uusien kuljettajien seurantatutkimus (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2025), s. 28
[Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2024 .pdf](#)

simulaattoriopetuksen epärealistisuus. On kuitenkin huomioitava, että kyselytutkimuksena toteutetun tutkimuksen vastausaste oli vain 16 % ja vastausjoukon sukupuolijakauma vinoutunut. Näistä seikoista huolimatta voidaan kuitenkin olettaa, että seurantatutkimuksen tulokset kuvaavat jossain määrin uusien kuljettajien tyytyväisyyttä kuljettajaopetukseen.

Uudet, juuri ajokortin saaneet kuljettajat muodostavat yhden keskeisimmistä riskiryhmistä liikenteessä. Nykymuotoisessa ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutuksessa ja riskientunnistamiskoulutuksessa on pyritty huomioimaan riskitekijät, jotka korostuvat nuorten kuljettajien kohdalla, kuten ylinopeudet ja päihtyneenä ajaminen. Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutukseen sisältyy opetusta kuljettajan asenteisiin liittyviin asioihin, kuten päihitteiden vaikutuksista ajokykyyn. Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvä maantieajo-osuus havainnollistaa tyypillisiä maantiellä tapahtuvia riskitilanteita, joissa ajonopeudella on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Uusien henkilöauton kuljettajien riskikäyttäytymiseen puuttumiseksi ja siten yleisen liikenneturvallisuuden edistämiseksi pidetään tarpeellisena, että riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia syvennettäisiin kuljettajan riskikäyttäytymisen paremmin huomioivaksi.

Vilpillinen toiminta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Kuljettajantutkintoon kuuluvan teoriakokeen järjestämisestä ja sen valvonnasta vastaa Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto. Virastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Tapausten määrän kasvua voi osin selittää vilpin aiempaa tehokkaampi havaitseminen. Koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta.

Kuljettajantutkinnon teoriakoemääräyksessä kielletään yksiselitteisesti erilaisten koevilpin mahdollistavien laitteiden ja materiaalien vieminen koetilaan, kysymysten kopioiminen sekä eteenpäin välittäminen. Teoriakokeissa todetuissa vilppitapauksissa koetilaan on viety esimerkiksi matkapuhelimia, kuulokkeita, muita viestintä- ja tallennusvälineitä tai muita materiaaleja ja välineitä, joita voidaan käyttää joko koevilppiin tai koekysymysten kopioimiseen. Osassa vilppitapauksissa matkapuhelinta on käytetty vastausten etsimiseen, tai koetta suorittavalla on ollut puhelinyhteys auki kokeen ulkopuoliseen henkilöön, joka on antanut vastauksia. Muutamissa tapauksissa kokeen tekijä on esiintynyt eri henkilönä ja pyrkinyt tekemään kokeen toisen henkilön puolesta. Vuonna 2024 teoriakoe hylättiin vilpin vuoksi 103 tapauksessa; kiinni jääneistä 61 oli suorittamassa kuljettajantutkinnon teoriakoetta ja 42 ammatillista pätevyyttä.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen suorittamisessa on tietyissä tilanteissa mahdollista käyttää apuna tulkkia ja myös tulkkien osalta on havaittu vilpillistä toimintaa. Tulkki on voinut antaa kokeen suorittajalle oikeat vastaukset tulkkauksen aikana esimerkiksi kertomalla asiakkaalle suoraan oikeat vastaukset tai johdattelemalla oikeisiin vastauksiin.

Ajokorttilaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa ja tämän arvioidaan madaltavan kynnystä vilpin yrittämiseen. Koska vilpillinen koesuoritus ei mittaa kuljettajakokelaan todellista osaamista ja siten todennäköisesti heikentää liikenneturvallisuutta, pidetään tarpeellisena, että vilpillisestä toiminnasta aiheutuisi hallinnollinen seuraamus. Seuraamuksesta säättäminen mahdollistaisi koevilppiin puuttumisen aiempaa tehokkaammalla tavalla.

Eduskunnan apulaisoikeusasiamies on vastauksessaan (EOAK/5640/2021, 25.3.2022) kanteluun ottanut kantaa vilpistä säättämisen puolesta. Apulaisoikeusasiamies katsoi

vilpistä säättämisen perustelluksi sekä teoriakokeen valvonnan luotettavuuden että kokeen suorittajan ja hänen käyttämänsä tulkinnon oikeusaseman ja oikeusturvan selkeyttämiseksi.

Viime vuosien aikana kuljettajantutkinnossa tapahtuneen koevilpin sanktiointiin on kiinnitetty huomiota myös muissa Pohjoismaissa.

Kansallisesti koevilpistä on jo säädetty sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (ks. laki 299/2021, 246 a §, ja HE 176/2020 vp) että vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (ks. laki 541/2023, 145 §, ja HE 220/2021 vp). Liikenteen palveluista annettu laki sisältää säännöksen taksinkuljettajan kokeen ja yrittäjäkokeen koesuorituksessa todetusta vilpistä, jonka mukaan vilpilliseen toimintaan syyllistyneen koe on keskeytettävä ja koesuoritus hylättävä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto asettaa koetilaisuudessa vilppiin syyllistyneelle kuuden kuukauden määräaikaisen kiellon osallistua taksinkuljettajan kokeeseen.

Vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa säädetään vilpillisestä toiminnasta vaarallisten aineiden kuljettajalta edellytettävässä ADR- ajolupakokeessa ja turvallisuusneuvonantajan kokeessa, ja mahdollisuudesta asettaa vilpillisesti toimineelle kuuden kuukauden mittainen määräaikainen kiello osallistua kokeeseen.

Vilppitapauksia on havaittu kuljettajantutkinnon teoriakokeen lisäksi myös ajokokeessa. Tämänhetkinen menettely, jossa ajokoe tarvittaessa keskeytetään, on koettu toimivaksi ja se katsotaan riittäväksi ajokokeessa havaitun vilpin osalta. Ajo- ja käsittelykokeen erilainen luonne huomioiden ei kokeen suorittajalle ole vilpillisestä toiminnasta, kuten esimerkiksi tulkista, joka antaisi ohjeita tulkkauksen ohessa, yhtä selkeää hyötyä kuin teoriakokeessa. Kuljettajantutkinnon ajokoetta ja käsittelykoetta koskevassa ohjeessa kuvataan, miten tulkki saa avustaa ajokokeessa ja miten menetellään tilanteissa, joissa tulkki ei toimi asianmukaisesti.

Ajokieltokoulutus ja uuden kuljettajan seuranta-aika

Vuoden 2018 ajokorttilain uudistuksessa ajokorttilakiin lisättiin 37 §, jossa säädetään uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvästä koulutuksesta (ajokieltokoulutus). Ajokieltokoulutuksen suorittaminen on edellytyksenä ajokortin palauttamiselle ajokiellon päättymisen jälkeen silloin, kun kuljettaja on määrätty ajokieltoon auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennetrikoksista tai toistuvista liikennetrikkomuksista. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta.

Ajokieltokoulutus käsittelee riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen 16 §:n mukaan koulutuksen määrä on neljä tuntia.

Ajokieltokoulutuksen antamiseen vaaditaan autokoululupa. Liikenne- ja viestintävirasto voi hyväksyä koulutuksen antamiseen myös muita liikenneturvallisuusalan toimijoita tai muun alan toimijoita, joilla on koulutukseen tarvittava liikenneturvallisuusalan tuntemus ja osaaminen sekä koulutuskokemus. Esityksen valmisteluhetkellä 30 muulla liikenneturvallisuusalan toimijalla on voimassa oleva lupa ajokieltokoulutuksen tarjoamiseen.

Ajokorttilain seurantatutkimuksen (Traficom, 2020–2022) mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten perusteella 92 % ajokieltoon määrättyistä uusista kuljettajista ei syyllistynyt uudestaan ajokielto-rikokseen. Uusijoista alaikäisten osuus on pienin, kun

verrataan 17–19-vuotiaita kuljettajia: 17-vuotiaista 94 % ei syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen, kun taas 18-vuotiaista 92 % ja 19-vuotiaista 82 % ei syylistynyt enää toista kertaa ajokieltorikokseen. Lisäksi toistuvien ajokieltojen määrät ovat yleisesti pienentyneet.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2025) mukaan aiempien vuosien tapaan suurin osa ajokieltokoulutuksen suorittaneista oli tyytyväisiä koulutuksen sisältöön. Lisäksi yli 60 % koulutuksen suorittaneista koki koulutuksella olleen vaikutusta myöhempään ajokäyttäytymiseen.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen lisäksi uudet auton ja moottoripyörän ajo-oikeuden haltijat ovat kahden vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta tiukemmassa rikkomusseurannassa kuin kuljettajat, joilla ajo-oikeus on ollut yli kaksi vuotta. Uusi kuljettaja voidaan ensimmäisten kahden vuoden aikana määrätä kokeneempaa kuljettajaa aikaisemmin ajokieltoon toistuvista liikenne rikkomuksista. Seuranta-ajasta säädetään lain 65 §:n 2 momentissa. Uuden kuljettajan seuranta-aikana ajokieltoon määrätään, jos toistuvia rikkomuksia on vuoden sisällä kaksi tai kahden vuoden aikana kolme. Kaksivuotisen seurantajakson päätyttyä kuljettaja määrätään ajokieltoon toistuvista rikkomuksista, jos niitä on vuoden sisällä kolme tai kahden vuoden aikana neljä.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Poikkeuslupan ehtojen tarkentamisen tavoitteena on aiempaa täsmällisemmin varmistaa, että poikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen. Tavoitteena on parantaa uusien kuljettajien valmiutta riskitilanteiden tunnistamiseen ja välttämiseen kuljettajakoulutuksen muutoksilla. Tavoitteena on ehkäistä liikenteen vaaratilanteita ja onnettomuuksia rajoittamalla alaikäisten henkilöauton kuljettajien ajamista riskialttiiseen aikaan. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen tavoitteena on tukea rajoituksen valvontaa.

Kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa esiintyvään vilppiin puuttumisen tavoitteena on edesauttaa uusien kuljettajien osaamista ja edistää liikenneturvallisuutta. Ajokieltokoulutuksen laajentamisen tavoitteena on ohjata ajokieltoon määrätty tuoreet kuljettajat aiempaa kattavammin heille tarpeellisen, tehokkaaksi todetun lisäkoulutuksen piiriin, mikä ehkäisee ajokieltoon uudelleen määräämisiä ja edistää liikenneturvallisuutta.

Vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopumisen tavoitteena on nykyaikaistaa menettelyä ja vähentää Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvia vuosittaisia kustannuksia.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Poikkeuslupan ehtojen tarkentaminen

Ajokorttilain 97 §:ssä säädettyjä ehtoja poikkeuslupan myöntämiselle esitetään tarkennettavan kokonaisuvaltaisesti. Pykälään lisättäisiin ehdot, jotka hakemuksen on täytettävä. Ne koskisivat hakemuksen jättämistä, säännöllisesti kuljettavan matkan pituutta ja ajallista kestoa sekä nuoren kulkemistarpeen todentavia asiakirjoja. Lisäksi pykälässä yksilöitäisiin esteet poikkeuslupan myöntämiselle.

Muutosten takia lupaehdot tiukentuisivat nykyisestä seuraavasti.

Luvan ehtona oleva säännöllinen kulkemistarve määriteltäisiin nykyistä täsmällisemmin ja vaatimusta kuljettavan matkan pituudesta ja ajallisesta kestosta kiristettäisiin. Tällä hetkellä säännöllinen kulkemistarve määritellään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä yksiselitteisesti vain harrastusperusteen osalta, jossa kulkeminen tulee olla vähintään viikoittaista. Matkan pituudeksi Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää ohjeistukseen ja vakiintuneeseen ratkaisukäytäntöön perustuen kävellen vähintään viiden kilometrin yhdensuuntaista matkaa tai joukkoliikenteellä vähintään tunnin yhdensuuntaista matkaa, jotka huoltaja vakuuttaa hakemuksella. Jatkossa ehtona olisi, että nuorella on säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa. Yhdensuuntaisen matkan pituudeksi edellytettäisiin vähintään seitsemän kilometriä kävellen silloin, kun joukkoliikennettä ei ole lainkaan käytettävissä, tai matkan kestoksi vähintään puolitoista tuntia joukkoliikennettä käyttäen. Huoltaja vakuuttaisi edelleen lupahakemuksella, että vaatimukset kulkemistarpeesta täyttyvät.

Kulkemistarpeen osoittavat hyväksyttävät asiakirjat määriteltäisiin nykyistä tarkemmin. Jatkossa kulkemistarpeen voisi osoittaa vain pykälässä listatuilla asiakirjoilla, kuten oppilaitoksen läsnäolotodistuksella toisen asteen opinnoista tai oppilaitoksen todistuksella taiteen perusopintojen suorittamisesta. Jos lupaa haettaisiin työn perusteella, tulisi kulkemistarve osoittaa työsopimuksella vähintään kahden kuukauden määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta. Vaatimus vähintään kahden kuukauden työsuhteesta olisi tiukennus nykytilaan, jossa myös lyhyemmät työsopimukset ovat riittäneet osoittamaan kulkemistarpeen työhön. Kulkemistarve harrastukseen olisi osoitettava lajiliiton todistuksella tavoitteellisesta harjoittelusta, mikä kiristäisi jo nykyisellään vaadittua harrastuksen tavoitteellisuuden osoittamista, tai edellä mainitulla taiteen perusopintoja koskevalla todistuksella. Matkan määrittelyn ja kulkemistarvetta kuvaavien asiakirjavaatimusten tarkentamisen tavoitteena on aiempaa täsmällisemmin varmistaa, että poikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen.

Lisäksi poikkeusluvan myöntämiselle ehdotetaan edellytykseksi, että nuori ei ole ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa, eikä häntä ole aiemmin määrätty ajokieltoon. Tällä hetkellä 17-vuotias voi saada poikkeusluvan ajokiellosta huolimatta. Luvan saanut nuori pääsee kuljettajantutkintoon ja voi suorittaa B-luokan ajokortin kuitenkin vasta, kun ajokielto on päättynyt. Muutoksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Riskientunnistamiskoulutuksen laajuuden ja vaatimusten lisääminen

Ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa säädettyä riskientunnistamiskoulutusta ehdotetaan muutettavaksi lisäämällä siihen kuuluvan teoria- ja ajo-opetuksen koulutusvaatimuksia.

Lisäykset koulutusvaatimuksiin koskisivat erityisesti kuljettajan oman käyttäytymisen ja sen vaikutusten peilaamista liikenneturvallisuuteen. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa nykyistä syvempi, henkilökohtainen oppiminen GDE-matriisin¹⁰ ylätasoon mukaisia elementtejä hyödyntäen. Ajokortin suorittajalle muutos mahdollistaisi erilaisten riskitilanteiden aiempaa laajemman pohtimisen jo ennen ajokortin saamista.

¹⁰ Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002. Goals for Driver Education (GDE) on matriisi, joka kuvaa kuljettajakoulutusta kokonaisuutena ja hierarkkisesti. Matriisi kattaa kuljettajan tiedot ja taidot, riskitekijöitä lisäävät tekijät, itsearviointin ja suhteuttaa ne yleisiin elämäntaitoihin, ajamisen tavoitteisiin, liikennetilanteiden hallintaan sekä ajoneuvon käsittelyyn.

Koulutusvaatimuksiin ehdotettujen lisäysten takia koulutuksen määrää lisättäisiin neljällä tunnilla. Koulutuksen määrä olisi jatkossa 12 tuntia, josta vähintään viisi tuntia annettaisiin ajo-opetuksena. Käytännössä riskientunnistamiskoulutuksen määrä lisääntyisi siis yhdellä ajotunnilla ja kolmella teoriatunnilla. Tuntimäärän kasvattamisella varmistettaisiin, että koulutuksen sisältöä koskevat vaatimukset ovat mahdollista toteuttaa käytännössä. Lisäksi varmistettaisiin, ettei koulutuksen kehittäminen tapahtuisi voimassa olevien koulutusvaatimusten ja -sisältöjen kustannuksella.

Kuljettajaopetukseen kohdistuvia muutostarpeita arvioitaisiin laajemmin uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanoa varten käynnistettävän lainsäädäntöhankkeen yhteydessä.

Yöaikaisen ajamisen kieltö

Alaikäisen, 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeutta ehdotetaan rajoitettavaksi liikenneturvallisuuksista. Ehdotuksen mukaan ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 välisenä aikana 18 ikävuoteen saakka. Rajoituksesta säädettäisiin uudessa 5 a §:ssä.

Rajoituksen kohdistaminen yöaikaan olisi perusteltua sekä onnettomuustilastojen että nuorten liikkumistarpeen kannalta. Rajoituksella pyrittäisiin minimoimaan sen aiheuttamat kielteiset vaikutukset nuorille ja turvaamaan liikkumismahdollisuudet opintoihin, työhön ja harrastuksiin. Edellä kuvatut tilastot 17–19-vuotiaiden yöaikaisista onnettomuuksista puoltavat rajoituksen rajaamista vain 17-vuotiaisiin henkilöautonkuljettajiin. Ajo-oikeuden rajoituksen kohdistamisella vain alaikäisiin kuljettajiin varmistettaisiin, että rajoituksen kielteiset vaikutukset nuorten työllisyyteen jäisivät mahdollisimman vähäisiksi.

Kaikkia samanikäisiä henkilöauton kuljettajia koskeva rajoitus olisi yhdenmukainen ja selkeästi tulkittava. 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 olisi voimassa).

Liikenne- ja viestintäministeriö on selvittänyt miten rajoitus olisi käytännössä toteutettavissa. Ministeriö on pyytänyt Euroopan komission liikenteen ja liikkumisen pääosastolta näkemystä ajokorttidirektiivissä säädettyjen erityisehtojen soveltuvuudesta tilanteeseen ja siitä, olisiko ajo-oikeutta mahdollista rajoittaa ilman erityisehtomerkinä. Komission mukaan kansallinen, lyhytkestoinen ajo-oikeuden rajoitus voitaisiin toteuttaa ilman ajokorttiin tehtävää erityisehtomerkinä. Ajo-oikeutta koskeva rajoitus ilmenisi ajokorttilaista eikä ajokorttirekisteriin tarvitsisi tehdä merkinä. Tämän toteutustavan etuna on, ettei ajokorttia tarvitsisi uudistaa erityisehdon poistamisen vuoksi. Ajokortin uudistaminen lyhyen ajan sisällä ajo-oikeuden saamisesta ei olisi tarkoituksenmukaista. Erityisehdon poistaminen edellyttäisi henkilökohtaista asiointia Liikenne- ja viestintäviraston palvelun tuottajan toimipisteellä ja muutoksesta syntyisi kustannuksia (vuonna 2025 erityisehdon muutoksen hinta on 28 euroa). Lisäksi viraston järjestelmien kehittämiseksi tarvittavilta kustannuksilta säästytettäisiin, jos uutta erityisehtoa ei tarvitsisi luoda.

Valvontatilanteissa poliisi tarkistaisi ajokortilta kuljettajan ajo-oikeuden ja syntymäajan ja tarvittaessa varmistaisi tiedot ajokorttirekisteristä. Poliisi vastaisi rajoituksen noudattamisen valvonnasta osana liikenteenvalvontaa ja tästä syystä rajoituksen vaikuttavuus riippuu myös poliisin valvontaresursseista.

Rajoitus koskisi lain voimaan tultua kaikkia B-luokan ajokortin haltijoita, jotka ovat alle 18-vuotiaita. Kuljettajille, jotka ovat saaneet B-luokan ajokortin ennen muutoksen voimaantuloa, mutta olisivat yhä alle 18-vuotiaita, ilmoitettaisiin tulevasta, myös heitä koskevasta rajoituksesta. Rajoituksen kohdistaminen uusien ajo-oikeuksien lisäksi aiemmin myönnettyihin ajo-oikeuksiin, jos haltija on yhä alle 18-vuotias, on perusteltua yhdenmukaisuuden, rajoituksen tavoitteen sekä valvonnan näkökulmasta. Rajoituksen noudattamisen valvonta hankaloituisi, jos rajoitusta ei ulotettaisi koskemaan myös B-luokan ajokortin jo aiemmin saaneita 17-vuotiaita kuljettajia.

Rajoitus ei koskisi 17-vuotiaita B-luokan ajokortin haltijoita silloin, kun he kuljettavat muuta kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa.

Ajo-oikeuden rajoitus olisi voimassa Suomessa Ahvenanmaata lukuun ottamatta.

Rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsiteltäisi tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä.

Ehdotettu seuraamus vastaa vallitsevaa käytäntöä, jossa yksinkertaiset ja selvät ajokieltorikokset käsitellään sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä, ajo-oikeuden haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon ja määräaikaiseen ajokieltoon johtava ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Seuraamus olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen. Riittävä ja tehokas seuraamus edistäisi rajoituksen noudattamista. Valmistelussa on arvioitu, että ajokieltoon määrätyn tuleminen riski ohjaisi nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymistä tehokkaasti liikenneturvallisempaan suuntaan.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi 51 a §, jolla asetettaisiin 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille velvoite merkitä ajoneuvo siihen kiinnitettävällä alaikäisen kuljettajan tunnuksella.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat, yöaikaisen ajamisen kiellon piirissä olevat kuljettajat ja tukea kiellon noudattamisen valvontaa. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään myös vaikuttamaan nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä.

Myös muiden nuorten kuin nk. riskikuljettajien parissa esiintyy harkitsematonta liikennekäyttäytymistä, jota ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään hillitsemään, ja tästä syystä tunnuksen käyttöä edellytettäisiin ikäperusteisesti. Velvoite päättyisi kuljettajan täyttäessä 18 vuotta.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi markkinaehtoisesti. Tunnuksen väriykestä, muodosta, koosta ja materiaalin heijastamattomuudesta, ja tunnuksen käytöstä ehdotetaan säädettävän ajokorteista annetulla valtioneuvoston asetuksella.

Lisäksi ehdotetaan, että lain 93 §:ssä säädettäisiin ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvoitteen rikkomisesta aiheutuvasta seuraamuksesta. Velvoitteen rikkomisesta voitaisiin määrätä kuljettajalle 100 euron liikennevirhemaksu.

Seuraamus vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Lain 5 lukuun ehdotetaan lisättäväksi uusi 56 a § kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä. Pykälässä säädettäisiin mahdollisuudesta määrätä hallinnollinen seuraamus kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön koe keskeytettäisiin ja koesuoritus hylättäisiin, jos kokeeseen osallistuvan henkilön tai kokeessa toimivan tulkin havaittaisiin syyllistyneen kokeessa vilppiin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kokeen suorittajan kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Kokeen suorittajan lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle tulkille kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon toimia teoriakokeessa tulkkina. Tulkille asetettava kielto koskisi vain teoriakokeen tulkkamista. Määräaikaisen kiellon pituus vastaisi pohjoismaista tasoa.

Vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa annettaisiin tarkentava Liikenne- ja viestintäviraston määräys. Määräyksenantovaltuus on perusteltu, jotta uudensuomen vilpillisen toiminnan muotoihin voidaan reagoida ja puuttua nopeasti.

Jotta edellä kuvatun tulkkauksiellon noudattamista voidaan valvoa, on tulkin tiedot tallennettava. Teoriakokeessa avustavaa tulkkia koskevat tiedot tallennettaisiin Liikenne- ja viestintäviraston liikenneasioiden rekisteriin.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen

Vaatus lain 37 §:n mukaisen ajokieltokoulutuksen suorittamisesta ehdotetaan laajennettavaksi A- ja B-luokista niitä alempiin AM- ja T-luokkiin. Ajokieltokoulutuksen suorittamista edellytettäisiin jatkossa myös AM/120- , AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoilta, jotka olisi määrätty ajokieltoon mainittujen luokkien ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana. Lisäksi ehdotetaan, että vaatimus koskisi myös kuljettajia, jotka poliisi on määrännyt väliaikaiseen ajokieltoon.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentamisella moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuden haltijoista mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuden haltijoihin voitaisiin vaikuttaa riskialttiisti käyttäytyvien uusien kuljettajien asenteisiin liikennettä ja liikennekäyttäytymistä kohtaan. Osassa tapauksia asenteisiin voitaisiin vaikuttaa jo nykyistä varhaisemmassa vaiheessa, kuljettajauran alussa.

BE-luokan ajo-oikeuden haltijoilta ja A-luokassa ajo-oikeutta korottaneilta kuljettajilta, joilla on henkilöauton ajo-oikeus ja jotka ovat määrätty ajokieltoon, ei olisi tarkoituksenmukaista edellyttää ajokieltokoulutuksen suorittamista. Kyseessä olevat ajokorttiluokat suoritetaan tyypillisesti myöhemmässä vaiheessa, eivätkä ne voi olla henkilön ensimmäisiä ryhmän 1 ajo-oikeuksia. Tästä syystä on arvioitu, että näissä tapauksissa ajokieltokoulutuksella ei olisi yhtä merkittävää vaikutusta liikenneturvallisuuteen kuin uuden kuljettajan suorittamana.

Ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopuminen

Nykyisestä menettelystä, jossa aiempi Suomessa annettu ajokortti tulee palauttaa viranomaiselle, kun uusi ajokortti on luovutettu, ehdotetaan luovuttavaksi Liikenne- ja viestintäviraston tuottavuusohjelman mukaisesti. Muutosehdotuksessa on kyse normin purusta.

Muut muutosehdotukset

Lakiin ehdotetaan tehtäväksi muutos, jolla mahdollistettaisiin eräiden Liikenne- ja viestintäviraston myöntämien lupien esittäminen sähköisesti.

Lakiin ehdotetaan tarkentavaa muutosta, jonka mukaan ajokielto tai väliaikainen ajokielto ei olisi este kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi.

Lisäksi ehdotetaan lainsäädäntöä ja sen tulkintaa selkeyttäviä ja täsmentäviä muutoksia.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Esityksen pääasialliset vaikutukset kohdistuvat uusiin ja nuoriin kuljettajiin, erityisesti 17-vuotiaisiin.

Ehdotettujen muutosten muodostaman kokonaisuuden arvioidaan ehkäisevän liikenteen vaaratilanteita ja 17-vuotiaiden tieliikenneonnettomuuksia sekä parantavan uusien kuljettajien valmiutta riskitilanteiden tunnistamiseen ja välttämiseen. Nuorten hengen ja terveyden suojelemista edesauttavat toimet ja nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen vaikuttaisivat myönteisesti myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen. Arviot liikenneturvallisuusvaikutuksista perustuvat suuntaa antaviin asiantuntija-arvioihin. Liikenneturvallisuusvaikutuksista ei ole mahdollista antaa tarkempia arvioita, sillä niiden arviointiin liittyy epävarmuuksia.

Uusien kuljettajien seurantatutkimuksen (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2025) mukaan ikäpoikkeuslupien suosio on suurinta Pohjanmaan alueella. Uudellamaalla ikäpoikkeuslupia haetaan ja myönnetään vähiten suhteessa 17-vuotiaiden määrään. Suurin osa ikäpoikkeusluvista myönnetään miehille. Tämä tarkoittaa, että muutokset 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuteen kohdistuisivat erityisesti muissa maakunnissa kuin Uudellamaalla asuviin nuoriin miehiin.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi vähäisiä taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille, ja vähäisiä sosiaalisia vaikutuksia yksityishenkilöille ja kotitalouksille. Lisäksi taloudellisia vaikutuksia kohdistuisi yrityksiin ja viranomaisiin.

4.2.1 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Poikkeuslupien myöntämistä koskevien muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuteen arvioidaan kokonaisuutena myönteisiksi. Kulikutapasiirtymästä riippuen muutoksilla voisi olla myös kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen..

Ehdotetut kiristykset luvan myöntämisen ehtoihin vähentäisivät poikkeuslupan saajien määrää. Vähemmän kokonaissuuruutta ei ole mahdollista arvioida varmuudella. Valmistelussa on arvioitu, että lupamäärä voisi pienentyä jopa 7 000:lla vuodessa eli noin 30 %:lla. Tällä hetkellä hakemusten määrä on vakiintunut noin 22 000:een vuodessa. Jos hakemusten määrä vähenisi kolmanneksella, tulisi hakemuksia jatkossa noin 14 000–15 000 vuodessa.

Liikenneturvallisuuden kannalta on keskeistä, millä kulkuvälineellä 17-vuotiaat, joiden kohdalla poikkeuslupan edellytykset eivät täyty, jatkossa liikkuisivat. Jos nuoret siirtyisivät kulkemaan matkat jalan, polkupyörällä, julkisilla kulkuvälineillä tai jonkun toisen kuljettaman henkilöauton kyydissä, olisivat liikenneturvallisuusvaikutukset todennäköisesti positiivisia. Jos kulkutapasiirtymä johtaisi jonkin muun moottoriajoneuvon kuten mopon tai mönkijän käyttöön,

olisivat vaikutukset todennäköisemmin negatiivisia, koska henkilöauton käyttö on tällaisten muiden moottoriajoneuvojen käyttöä turvallisempaa.

Ajokieltoon määrättyjen rajaaminen pois poikkeusluvan piiristä olisi liikenneturvallisuuden näkökulmasta myönteinen muutos. Turvallisuutta edistävä vaikutus olisi kahtalainen: se voisi hillitä nuorten riskihakuisuutta ennen kuin poikkeusluvan hakeminen on mahdollista, jotta luvan saamiselle ei tulevaisuudessa olisi tällaista estettä, ja toisaalta rajauksella ehkäistään uusia vaaratilanteita riskihakuisiksi todettujen kohdalla.

Riskientunnistamiskoulutuksen koulutusvaatimusten kehittämällä ja syventämällä voisi olla pitkällä aikavälillä myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Muutoksen myötä B-luokan ajokortin suorittajat saisivat jatkossa opetusta myös liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen. Koska riskientunnistamiskoulutus on edellytyksenä B-luokan ajokortin suorittamiselle, kohdistuisi muutos kaikkiin tuleviin B-luokan ajokortin hankkijoihin.

Yöaikaisen ajamisen kiellon tosiasialliset vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat rajoituksen noudattamisesta. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että valtaosa alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin haltijoista todennäköisesti noudattaisi esityksessä ehdotettua rajoitusta ja rajoituksella voisi olla myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Arviota tukee se, että tälläkin hetkellä liikennerikoksiin syyllistyvien nuorten osuus kaikista nuorista kuljettajista on erittäin pieni. Nuorten liikenneturvallisuusasenteet voivat kuitenkin vaikuttaa olennaisesti rajoituksen noudattamiseen. Muiden nuorten ja nuoren vanhempien on erityisesti havaittu vaikuttavan nuorten asenteisiin.¹¹

Poliisin mahdollisuuksilla valvoa rajoituksen noudattamista on myös arvioitu olevan vaikutusta sen noudattamiselle. Poliisin tietoon tulevat rikokset ovat pääasiassa juuri valvonnan keinoin paljastettavaa rikollisuutta. Valvonnan ja sanktioiden keskeinen rooli nousi selkeästi esiin nuorten liikenneturvallisuusasenteita koskevassa tutkimuksessa¹² asenteisiin vaikuttamisesta: nuorten antamien vastausten perusteella liikennesääntöjä koskevan tiedon jälkeen eniten heidän asenteisiinsa vaikuttivat valvonta ja rangaistukset. Rajoituksen vastaisesti ajamisesta seuraavan sakon ja ajokiellon arvioidaan edesauttavan rajoituksen noudattamista.

Koska 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista 20 prosenttia tapahtui kello 00–05 välisenä aikana vuosina 2020–2024, on arvioitu, että yöaikaisen ajamisen kiello pienentäisi 17-vuotiaiden onnettomuusmäärää. Todennäköisesti kielloa noudattaisi huomattava osa 17-vuotiaista kuljettajista. Huonoiten sitä noudattaisivat ajokortittomat ja muutoin erityisen riskialttiit kuljettajat. Jos kiello estäisi puolet tämän kellonajan onnettomuuksista, henkilövahinko-onnettomuudet vähenisivät 17-vuotiailla 10 % ja kuolemaan johtaneet onnettomuudet 20 %. Jos yöaikaista ajamista ei kiellettäisi, yöaikaan tapahtuvien onnettomuuksien määrä todennäköisesti pysyisi ennallaan.

Yöaikaisen ajamisen kiello voisi myös vähentää nuorten ajokieltorikoksia, sillä ajokorttilain seuranta tutkimuksen tulosten perusteella uusien kuljettajien ajokieltorikokset painottuvat kellonajoista yöaikaan. On myös todennäköistä, että kiello osaltaan sulkisi pois alkoholiin ja

¹¹ Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

¹² Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

matkustajien kuljettamiseen liittyviä ongelmia. Voidaan olettaa, että kiellon kohdentamisella juuri nuorimpiin henkilöauton kuljettajiin olisi pitkäkestoisempi myönteinen vaikutus, sillä ajokokemuksen karttuminen lisää kuljettajan valmiuksia tunnistaa erilaisia riskitilanteita ja toimia liikenteessä vastuullisesti.

On kuitenkin mahdollista, joskin epätodennäköiseksi arvioitua, etteivät kuljettajat noudattaisi esityksessä ehdotettua rajoitusta. Toinen tunnistettu riski on se, ettei rajoituksella saavuteta nuorten liikenneturvallisuuden parantumista, vaikka sitä noudatettaisiinkin. Alaikäisten henkilöauton kuljettajien riskihakuinen liikennekäyttäytyminen voisi jatkossa esiintyä johonkin muuhun vuorokauden aikaan, esimerkiksi illalla ennen yöaikaisen ajamisen kiellon alkamisaikaa, millä voisi olla kielteisiä vaikutuksia muille liikenteessä liikkuville. Toisaalta muu liikenne voisi jonkun verran hillitä mahdollista riskihakuista liikennekäyttäytymistä. Vaihtoehtoisesti alaikäiset kuljettajat voisivat siirtyä kuljettamaan muuta kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa, esimerkiksi mopoa, rajoituksen ajaksi, tai jättää B-luokan ajo-oikeuden suorittamatta 17-vuotiaana, sillä muilla kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävillä ajoneuvoilla ajaminen olisi rajoitusvapaata. Vaikka alaikäisten henkilöauton kuljettajien onnettomuudet voisivat ajo-oikeuden rajoituksen myötä vähentyä, voisi siirtymä muiden ajoneuvojen kuljettamiseen lisätä alaikäisten kuljettajien onnettomuuksia näissä ajoneuvoluokissa. Tällöin oikeaa onnettomuusvähennystä ei saavutettaisi, vaan onnettomuudet siirtyisivät ajoneuvoluokasta toiseen.

Alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa ja yleisesti liikenteen valvontaa. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen kohdistaminen 17-vuotiaisiin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajiin voisi parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. Ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialteinta aikaa ja nuoren kuljettajan kypsyttämättömyys lisää onnettomuusriskiä. Tunnus voisi motivoida nuorta ja uutta kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioon. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyrittäisiin vaikuttamaan kuljettajien arvoihin ja asenteisiin, ja hillitsemään riskinottoa liikenteessä. Toisaalta tunnuksen avulla uusi kuljettaja voitaisiin erottaa liikenteestä, mikä saattaisi lisätä kuljettajan epävarmuutta liikenteessä. Tunnuksella voisi olla myönteinen ja ennakointia lisäävä vaikutus, jos tunnuksen vuoksi muut kuljettajat osaisivat ottaa uudet kuljettajat aiempaa paremmin huomioon.

Riskinä on, ettei esitettyä velvoitetta noudatettaisi ja etteivät kuljettajat asettaisi tunnusta paikalleen ennen ajamisen aloittamista. Jos tunnusta ei käytettäisi, vaikuttaisi tämä kielteisesti yöaikaisen ajamisen kiellon noudattamisen valvontaan ja sen tehokkuuteen. Vaikka velvoitetta noudatettaisiin, on riskinä, ettei tunnuksen käyttö vaikuttaisi kuljettajan liikennekäyttäytymiseen ja ohjaisi nuorta toivotulla tavalla ajamaan turvallisesti. On myös mahdollista, että tunnuksella olisi kielteinen vaikutus muiden tiellä liikkuvien käytökseen, ja että aiemman uuden kuljettajan 80 km/h nopeusrajoituksen (nk. 80-lätkä) tavoin, alaikäisen kuljettajan tunnus voisi lisätä epätoivottavaa käytöstä liikenteessä. Muiden liikenteessä kulkevien epätoivottava liikennekäyttäytyminen, esimerkiksi riskialttiit ohitustilanteet, voisi aiheuttaa vaaratilanteita. Lisäksi auton takaosaan kiinnitettävään alaikäisen kuljettajan tunnukseen voi liittyä samanlaisia käytännön ongelmia kuin irrotettavien opetuskolmioiden käyttöön, joilla opetusajoneuvona käytettäviä autoja merkitään. Opetuskolmioiden kohdalla käytännön ongelmia on havaittu esimerkiksi kiinnitysmekanismin sopivuudessa eri automalleihin ja myös sääolosuhteet voivat vaikuttaa tunnuksen kiinnittämiseen. Alaikäisen kuljettajan tunnuksen liikenneturvallisuusvaikutuksia ei pystytty varmuudella ennakoimaan.

Vilppiyritykset voisivat vähentyä ja kokeen suorittajien motivaatio opiskella teoriaopetuksen sisältöjä kasvaa, jos vilpillisestä toiminnasta voitaisiin asettaa määräaikainen kiello osallistua

kokeeseen tai tulkata siinä. Hallinnollisella seuraamuksella voisi olla pidemmällä aikavälillä myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentaminen AM- ja T-luokkaan sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin voisi vähentää nuorten kuljettajien riskikäyttäytymistä sekä vaikuttaa myönteisesti kuljettajan asenteisiin. Ajokorttilain seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten mukaan tarkastelujakson aikana noin kolme prosenttia uusista henkilöauton kuljettajista syyllistyi ajokieltorikokseen ajo-oikeuden saatuaan. Seurantatutkimuksen valmistuneiden tulosten perusteella nuoren kuljettajan ajo-oikeushistorialla näyttäisi olevan vahva yhteys siihen, kuinka turvallisesti hän osaa toimia liikenteessä. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen voisi siten vaikuttaa myös kuljettajan todennäköisyyteen syyllistyä uudestaan ajokieltorikokseen. Lisäksi tulosten perusteella ajokieltokoulutus oli vaikuttavinta juuri nuorempien kuljettajien eli 17-vuotaiden kohdalla.

4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

Vaikutukset kotitalouksiin

Riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksiin kohdistuvilla muutoksilla ja koulutuksen tuntimäärän kasvulla olisi vaikutusta riskientunnistamiskoulutuksen hintaan ja sitä kautta ajokortin hintaan. Koulutukseen kuuluvan teoriaopetuksen määrän lisääminen kolmella tunnilla nostaisi koulutuksen hintaa arviolta 30–60 eurolla. Koulutukseen kuuluvan ajo-opetuksen määrän lisääminen yhdellä tunnilla nostaisi koulutuksen hintaa arviolta 100 eurolla. Hallituksen esityksen kirjoitushetkellä riskientunnistamiskoulutuksen hinta on keskimäärin 200–360 euroa. Muutosten myötä riskientunnistamiskoulutuksen hinta nousisi arviolta 130–160 euroa ja koulutus maksaisi jatkossa noin 330–520 euroa. Ajokortin hinnan nousu koskisi sekä autokoulussa että opetusluvalla ajokortin suorittavia.

Muutoksella ei arvioida olevan vaikutuksia niille ajokortin suorittajille, joilla riskientunnistamiskoulutuksen suorittaminen olisi muutoksen voimaantulohetkellä kesken. Koulutusta koskevalla siirtymäajalla mahdollistettaisiin kyseisille ajokortin suorittajille koulutuksen loppuun suorittaminen vanhan lain ja määräyksen mukaisilla sisällöillä ja tuntimäärävaatimuksilla uusien koulutusvaatimusten soveltamisen alkamiseen saakka.

Yöaikaisen ajamisen kiellolla olisi vaikutuksia B-luokan ajokorttia suorittaviin ja ajokortin ikäpoikkeusluvalla tai ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelun perusteella saaneisiin yhä alle täysi-ikäisiin kuljettajiin. Jatkossa 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00–05 välisenä aikana eikä B-luokan ajokorttia edellyttävän ajoneuvon, kuten henkilö- tai pakettiauton, yöaikainen kuljettaminen olisi sallittua. Yöaikaan kohdistuva ajo-oikeuden rajoitus mahdollistaisi yhä nuorten aamu-, päivä- ja iltaiikaisen liikkumisen työhön, opintoihin ja harrastuksiin.

Rajoituksen rikkomisesta kuljettaja tuomittaisiin lähtökohtaisesti sakkoon ja määrättäisiin ajokieltoon. Sakolla, jonka suuruus olisi arviolta 60–120 euroa, voisi olla taloudellisia vaikutuksia nuorelle kuljettajalle. Ajokielto voisi vaikuttaa kielteisesti esimerkiksi alaikäisen kuljettajan työssäkäyntiin tai opintoihin, jos vaihtoehtoista matkustusmuotoa ei olisi.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen käyttöä edellyttävällä säännöksellä olisi vaikutuksia yksityishenkilöihin. Alaikäisen, B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavan tulisi hankkia mainittu tunnus ja merkitä sillä kuljettamansa ajoneuvo. Tunnuksen avulla 17-vuotias henkilöauton kuljettaja voitaisiin erottaa liikenteessä. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että tunnuksesta syntyvät kustannukset olisivat yksityishenkilölle vähäiset. Jos tunnuksen hinta

asettuisi lähelle ajo-opetuksessa käytettävän opetuskolmion kuluttajahintaa, maksaisi se 5–10 euroa. Ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta seuraisi kuljettajalle 100 euron liikennevirhemaksu.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ajokieltoon määrättyihin AM- ja T-luokan ajo-oikeuden saaneisiin kuljettajiin ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiin kuljettajiin ei lisäisi ajokortin hankkimisen kustannuksia. Ajokieltokoulutuksen kustannukset (keskimäärin 150 euroa) kohdistuisivat vain niille kuljettajille, jotka on määrätty ajokieltoon oman liikennekäyttötymisensä takia. Kahden vuoden seurantajakson aikana toistuvasti ajokieltoihin määrätyn kuljettajan tulisi suorittaa ajokieltokoulutus toistuvasti. Kahden vuoden seurantajakso alkaisi alusta uuden ajokorttiluokan suorittamisen jälkeen. Ajokieltokoulutukseen osallistuvat tarvitsevat lisäkoulutusta turvallisesta ajotavasta ja muiden liikenteessä kulkevien huomioimisesta riskikäyttötymisen välttämiseksi. Koulutuksessa painottuu oman toiminnan reflektointi. Kustannusta voidaan pitää varsin kohtuullisena, kun otetaan huomioon se, että koulutusta edellytetään ainoastaan liikennesääntöjen vastaisesti toimineilta.

Aiemman ajokortin hävittämistä koskevan menettelyn muutos vähentäisi kotitalouksien taakkaa, kun vanhaa ajokorttia ei enää tarvitsisi palauttaa viranomaiselle. Menettelyn muuttaminen on tarkoituksenmukaista, koska jo tällä hetkellä noin kaksi kolmasosaa uuden ajokortin saavista jättää vanhan ajokorttinsa palauttamatta Liikenne- ja viestintävirastolle saatekirjeen ohjeistuksen vastaisesti. Ajokortti ei ole virallinen henkilöllisyystodistus, joten vaikka vanha ajokortti jätettäisiin tuhoamatta uuden menettelyn mukaisen ohjeistuksen vastaisesti, ei tästä arvioida aiheutuvan merkittävää riskiä yksityishenkilöille.

Vaikutukset yrityksiin

Poikkeuslupan kriteeristön tarkentaminen todennäköisesti vähentäisi myönnettyjen poikkeuslupien ja 17-vuotiaana B-luokan ajo-oikeuden suorittavien määrää, mikä voisi vaikuttaa kielteisesti autokoulujen toimintaan. Kielteinen vaikutus arvioidaan vähäiseksi, koska henkilöt, joille ei enää muutoksen jälkeen voitaisi myöntää poikkeuslupaa, todennäköisesti suorittaisivat B-luokan ajo-oikeuden 18 vuotta täytettyään.

Riskientunnistamiskoulutukseen kohdistuvilla muutoksilla ja koulutuksen keston pidentämisellä neljällä tunnilla arvioidaan olevan myönteinen vaikutus autokouluihin ja muihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin riskientunnistamiskoulutusta antaviin toimijoihin. Muutos kasvattaisi toimijoiden tuottoja ja parantaisi heidän toimintaedellytyksiään. Vaikutusten merkittävyys riippuisi toimijan koosta ja sen liikevaihdosta.

Riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettujen muutosten, etenkin teoriaopetuksen syventämisen takia koulutusmateriaalia tulisi uudistaa vastaamaan uuden sääntelyn mukaisia koulutusvaatimuksia. Autokouluille ja muille liikenneturvallisuusalan toimijoille voisi aiheutua vähäisiä kustannuksia, jos he joutuisivat hankkimaan tai laatimaan uutta koulutusmateriaalia. Lisäksi vähäisiä kustannuksia voisi aiheutua esimerkiksi verkkosivujen ja muun markkinointimateriaalin päivittämisestä. Koulutusvaatimuksia koskevien muutosten vaikutuksia tasapainotettaisiin siirtymäsäännöksellä.

Alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevalla säännöksellä olisi vaikutuksia tunnuksen valmistamiseen ryhtyville yrityksille. Tunnuksen käyttövelvoite voisi koskea arviolta noin 14 000–20 000 17-vuotiaasta kuljettajaa vuodessa. Arvio perustuu osin myönnettyjen poikkeuslupien määriin vuosina 2018–2024, ikäluokan kokoon ja tässä esityksessä ehdotettuihin poikkeuslupaehtojen muutoksiin. Jos tunnuksen hinta asettuisi lähelle opetuskolmion kuluttajahintaa (5–10 euroa), syntyisi alaikäisen kuljettajan tunnuksen

myynnistä arviolta noin 70 000–200 000 euron vuosittainen myyntituotto tunnuksia valmistaville yrityksille.

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvän koulutuksen (ajokieltokoulutus) laajentamisella AM- ja T-luokkaan sekä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämille arvioidaan olevan myönteinen vaikutus autokouluihin ja muihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin ajokieltokoulutusta antaviin toimijoihin. Muutoksen myötä koulutuksen tarve lisääntyisi arviolta 10–20 %. Koulutuksen suorittajien määrän kasvu lisäisi koulutuksesta saatavia tuloja. Ajokieltokoulutuksen hinta on esityksen valmisteluhetkellä keskimäärin 150 euroa.

Vaikutukset julkiseen talouteen

Esityksellä voi olla vaikutuksia julkiseen talouteen tieliikenneonnettomuuksissa tapahtuvien eriaisteisten loukkaantumisten ja kuolemien taloudellisina seuraamuksina.

Poikkeuslupan myöntämisen ehtojen tarkentaminen voisi vähentää myönnettyjen poikkeuslupien ja B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana suorittavien määrää, ja sitä kautta onnettomuuksia, joissa on osallisena 17-vuotias B-luokan ajo-oikeuden haltija. Ehtojen tiukentaminen saattaisi alentaa hieman 17-vuotiaiden kuljettajien onnettomuusriskiä, koska aiemmin ajokiellossa olleet nuoret eivät saisi poikkeuslupaa.

Yöaikaisen ajamisen kiellon arvioidaan alentavan 17-vuotiaiden onnettomuusriskiä, vaikka sen noudattaminen ei olisikaan täydellistä ja vaikka osa nuorista siirtyisi ajamaan yöllä muilla ajoneuvoilla. 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista 20 prosenttia ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin puolet tapahtui kello 00–05 välisenä aikana vuosina 2020–2024. Jos oletetaan, että kiellon myötä onnettomuusriski näinä kellonaikoina puolittuu, 17-vuotiaiden kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenisivät kaiken kaikkiaan 20 % ja henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet 10 %.

Onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle määritellään materiaali- ja henkilövahingoille määritettyjen ohjeellisten yksikköarvojen mukaan. Yksikköarvoihin sisältyy reaalitykaloudellisia kustannuksia ja yksilön hyvinvoinnin heikkenemisen arvostus muutettuna raha-arvoiseksi. Reaalitykaloudellisia kustannuseriä ovat muun muassa poliisin, pelastustoimen ja sairaanhoidon kustannukset, kuntoutus ja yksilön työpanoksen menetys. Yksilön aineellisen hyvinvoinnin menetyksen arvostus mittaa ansioiden ja kulutuksen menetystä ja yksilön aineettoman hyvinvoinnin menetystä, eli elämän ja terveyden arvostusta. Hyvinvoinnin menetyksen osuus liikennekuoleman yksikköarvosta on 94 prosenttia ja osuus loukkaantumisen yksikköarvosta 74 prosenttia.

Tieliikennekuoleman yksikköarvo on 2,84 milj. euroa, vakavan loukkaantumisen yksikköarvo on 1,41 milj. euroa ja lievän loukkaantumisen 85 000 euroa (vuoden 2022 hinnoissa).¹³ Yksikköarvoissa julkiseen talouteen kohdistuvien kustannusten osuus muodostaa osan kokonaissummasta. Julkiseen talouteen kohdistuvista kustannuksista merkittävin erä ovat terveydenhuollolle koituvat lisäkustannukset. Ne katetaan pakollisen liikennevakuutuksen kautta. Lakisääteinen liikennevakuutus korvaa liikennevahingossa aiheutuneet henkilövahingot sekä ulkopuolisille aiheutuneet omaisuusvahingot. Julkiseen sektoriin kohdistuvia

¹³ Tie-, rautatie- ja vesiliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2022 (Väyläviraston ohjeita 44/2024 v2): https://aineistot.vayla.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearvioinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf

kattamattomia lisäkustannuksia ovat siten lähinnä palo- ja pelastuslaitoksen kustannukset onnettomuustilanteessa ja sen jälkeen sekä mahdolliset infrastruktuurivauriot.

Esityksellä olisi taloudellisia vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston ja poliisin toimintaan. Esityksen Liikenne- ja viestintäviraston toimintaan kohdistuvilla taloudellisilla vaikutuksilla ei ole talousarviovaikutuksia. Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi helmikuussa 2024, että uusien EU:sta tulevien ja kansallisesta lainsäädännöstä tulevien velvoitteiden myötä tulevat tehtävät resursoidaan pääsääntöisesti luopumalla olemassa olevista tehtävistä tai tehostamalla nykyisten tehtävien hoitamista. Esityksen toimeenpanosta aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle kertaluonteinen 85 000 euron määrärahatarve muutoksiin liittyvästä viestinnästä (enintään 55 000 euroa) ja tietojärjestelmämuutoksista (noin 30 000 euroa) momentille 31.01.02 Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot, joka hoidetaan talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaisesti nykyisten määrärahojen puitteissa. Aiempien ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutos vähentäisi viraston vuosittaisia kustannuksia nykyisestä arviolta noin 280 000 eurolla. Poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin esitetyt kiristykset voisivat vähentää Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupahakemuksista saatua tuottoja nykyisen maksuasetuksen hinnalla 770 000 euroa.

Esityksen toimeenpanossa Liikenne- ja viestintäviraston resurssia vapautuisi 280 000 eurolla. Tämä tehostaminen hyödynnettäisiin virastolle annettujen resursoimattomien lainsäädäntövelvoitteiden kattamiseen mainitun talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaisesti.

Esityksen Poliisihallituksen toimintaan kohdistuvilla taloudellisilla vaikutuksilla voisi olla suoria vaikutuksia talousarvioon. Poliisihallituksen arvion mukaan liikenteenvalvonnan tehostamiseen ja ajokieltorikosten ja ajokieltojen käsittelyyn vaadittavien resurssien kustannuksiksi olisivat 975 000–1 125 000 ja 500 000 euroa vuodessa.

Taloudellisia vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston ja poliisin toimintaan on avattu tarkemmin vaikutukset viranomaisiin -otsikon alla.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Esityksen ympäristövaikutukset olisivat kokonaisuudessaan vähäiset.

Riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettavat muutokset lisäisivät ajo-opetuksen määrää yhdellä tunnilla. Ajo-opetuksen määrän lisäämisellä olisi vähäinen liikenteen päästöjä lisäävä vaikutus.

Poikkeuslupan kriteeristön tiukentamisella voisi olla vähäisiä myönteisiä ympäristövaikutuksia, jos myönnettyjen lupien ja 17-vuotiaana B-luokan ajo-oikeuden suorittavien määrä vähenisi. Myös alaikäisten, B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviä ajoneuvoja kuljettavien yöaikaisen ajamisen kiellolla voisi olla jonkin verran myönteisiä ympäristövaikutuksia. Kiellolla olisi todennäköisesti liikenteen päästöjä ja meluhaittaa vähentävä vaikutus. Se myös vähentäisi vapaa-ajalla tapahtuvaa tarpeetonta autolla ajamista. Ehdotusten myönteisiin ympäristövaikutuksiin vaikuttaisi kuitenkin niitä vähentävästi, jos alaikäiset kuljettajat siirtyisivät kuljettamaan yöaikaan muita ajoneuvoja, joiden kuljettamiseen ei edellytetä poikkeuslupaa eikä kohdistuisi rajoitusta.

4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

Vaikutukset perusoikeuksiin

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla on yhteys perusoikeuksiin ja niiden suojelutavoitteeseen. Perustuslain (731/1999) 7 §:ssä säädetään oikeudesta elämään ja terveyteen.

Poikkeusluvan myöntämisen ehtojen tiukentamisella sekä yöaikaisen ajamisen kiellolla ja sen noudattamisen valvontaa edistävällä alaikäisen kuljettajan tunnuksella pyritään vaikuttamaan myönteisesti nuorten ja myös muiden liikenteessä liikkuvien oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojelemaan heidän oikeuttaan elämään. Myös riskientunnistamiskoulutuksen ja ajokieltokoulutuksen laajentamisella arvioidaan olevan oikeutta elämään turvaava vaikutus.

Lapsiin ja nuoriin kohdistuvat vaikutukset

Lapsivaikutusten arvioinnin erityisenä perustana on YK:n lapsen oikeuksien yleissopimuksen (SopS 59 ja 60/1991) 3.1 artiklassa edellytetty lapsen edun ensisijaisuuden periaate. YK:n lapsen oikeuksien komitean mukaan lapsivaikutusten arvioinnin vähimmäisvaatimuksena on käyttää lapsen oikeuksien sopimusta lähtökohtana ja varmistaa erityisesti arviointien perustuminen sopimuksen yleisperiaatteisiin.

Komitea on määritellyt neljä sopimuskohtaa yleisperiaatteiksi, jotka tulee ottaa huomioon kaikkien sopimuskohtien tulkinnassa. Yleisperiaatteet ovat: syrjimättömyys (2 artikla), lapsen edun ensisijaisuus (3.1 artikla), lapsen oikeus elämään, henkiinjäämiseen ja kehittymiseen (6 artikla) sekä lapsen oikeus tulla kuulluksi ja hänen näkemystensä kunnioittaminen (12 artikla).¹⁴

Nuorten liikenneturvallisuutta edistävillä toimilla, erityisesti ehdotuksella yöaikaista ajamista koskevasta ajo-oikeuden rajoituksesta, suojeltaisiin ja turvattaisiin lapsen oikeutta elämään, henkiinjäämiseen ja kehittymiseen. Rajoitus voisi vaikuttaa nuorten kuljettajien riskinottoalttiuteen sitä vähentävästi, edistää turvallisuuden tunnetta liikenteessä ja ehkäistä potentiaalisia liikenteen vaaratilanteita ja mahdollisia tieliikenneonnettomuuksia. Rajoitus suojaisi nuorta kuljettajaa ja kuljettajan kyydissä olevia matkustajia sekä muita tienkäyttäjiä. Rajoituksen tosialliset vaikutukset ovat kuitenkin riippuvaisia sen noudattamisesta, kuten arvioitu edellä liikenneturvallisuusvaikutuksia käsittelevän jakson alla. Koska vastaavaa sääntelyä ei ole ollut Suomessa aiemmin, sääntelyn noudattamista ja sen liikenneturvallisuusvaikutuksia ei voida arvioida varmuudella.

Tähän mennessä 62 % kaikista poikkeusluvista on myönnetty miehille. Sukupuolijakauman voidaan olettaa pysyvän samansuuntaisena myös esityksessä ehdotettujen muutosten voimaantulon jälkeen. Koska miesten osuus ikäpoikkeusluvan saajista on selvästi suurempi kuin naisten ja ajokorttilain seurantatutkimuksen mukaan 17-, 18- ja 19-vuotiaista ajokieltorikokseen syyllistyneistä miesten osuus on lähes 90 %, on todennäköistä, että ehdotettujen muutosten liikenneturvallisuusvaikutukset kohdistuisivat erityisesti miehiin.

Rajoituksen kohdistaminen yöaikaan mahdollistaisi jatkossakin nuorten itsenäisen henkilöautolla liikkumisen harrastuksiin, oppilaitoksiin ja työpaikalle, sillä mainitut menot ajoittuvat pääosin muuhun kuin yöaikaan. Jos nuoren olisi tarpeen liikkua yöaikaan, tulisi liikkuminen järjestää jotenkin muuten, esimerkiksi muulla kulkuneuvolla tai huoltajan kyydillä.

Rajoitus hankaloittaisi erityisesti niiden nuorten yöaikaista liikkumista, jotka asuvat alueilla, joissa ikäpoikkeusluvut ovat suosituimpia ja henkilöauto on mahdollisesti yksi ainoista turvallisista tavoista itsenäiseen liikkumiseen. Rajoituksen vaikutus pääkaupunkiseudulla

¹⁴ Esa Iivonen ja Kirsi Pollari, Lapsivaikutusten arvioinnin käsikirja lainvalmistelijoille. Valtioneuvoston kanslian julkaisuja 2021:5, s. 26.

asuviin nuoriin olisi sen sijaan vähäisempi, sillä Uudellamaalla ikäpoikkeuslupia myönnetään vähiten suhteessa 17-vuotiaiden määrään.

Rajoituksen noudattamisen valvontaa edesauttaisi auton takaosaan kiinnitettävä alaikäisen kuljettajan tunnus. 17-vuotiaat kuljettajat voisivat kokea tunnuksen leimaavana.

Vaikutukset nuorten työllistymiseen ja opiskeluun

Poikkeuslupan myöntämisperusteiden tiukentaminen voi jonkun verran vaikuttaa 17-vuotiaiden mahdollisuuteen liikkua itsenäisesti ja sitä kautta heikentää myös nuorten ammatinvalinnan ja työllistymisen mahdollisuuksia. Jatkossa todennäköisesti nykyistä harvempi nuori täyttäisi tiukentuvat poikkeuslupan ehdot ja myönnettyjen poikkeuslupien määrä vähenisi.

Nuoren työllistyminen sekä liikkuminen töihin ja oppilaitokseen voisi vaikeutua, jos ehtojen tarkentamisen takia nuori ei saisi poikkeuslupaa eikä nuoren käytössä olisi vaihtoehtoista kulkuneuvoa tai muu liikkumistapa olisi mahdollinen.

Myös ajamisen kieltämisellä yöaikaan (kello 00–05) on arvioitu olevan vähäisiä vaikutuksia 17-vuotiaiden nuorten työllistymiseen. Laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa alle 18-vuotiaiden työajan pääsääntöisesti kello 6:n ja 22:n väliseen aikaan. Lain 7 §:n 2 momentin nojalla yli 15-vuotiaan nuoren työaika saa jatkua kello 24:ään saakka, jos työ liittyy ammattikoulutuksen saamiseen. Lain 7 §:n 4 momentin mukaan kotitaloustyötä tekevän nuoren työntekijän työaika voidaan sijoittaa työntekijän suostumuksella kello 23 asti, milloin erityinen syy sitä vaatii.

Ammatilliseen koulutukseen voi sisältyä työpaikalla järjestettävää koulutusta, josta sovitaan tapauskohtaisesti opiskelijan, oppilaitoksen ja työnantajan kesken oppisopimuksessa tai oppilaitoksen ja koulutustyöpaikan kesken koulutussopimuksessa. Sekä oppisopimukseen että koulutussopimukseen tulee liittää opiskelijan henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma (HOKS) siltä osin kuin se koskee oppisopimuskoulutusta tai koulutussopimukseen perustuvaa koulutusta. Esimerkiksi osaamisen hankkimisen ajoittumisesta koulutustyöpaikalla ja sovellettavasta työajasta sovitaan tapauskohtaisesti sopijaosapuolten kesken. Oppisopimuskoulutus tai koulutussopimukseen perustuva koulutus saattaa ajoittua myös yöaikaan. Työpaikalla järjestettävää koulutusta saa kaksivuorotyössä kuitenkin olla enintään kello 24:ään asti. Koulutustyöpaikalta nimetään opiskelijalle ammattitaidoltaan, koulutukseltaan tai työkokemukseltaan pätevä vastuullinen työpaikkaohjaaja. Ammatillisen kuljettajakoulutuksen osalta yöaikaisen ajamisen kieltäminen saattaa vaikeuttaa 17-vuotiaiden opiskelijoiden liikkumista koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois. Lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin kuitenkin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen kieltäminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Näillä perusteilla ajamisen kieltämisellä kello 00–05 välisenä aikana ei arvioida olevan merkittävästi haittaa nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin, ammatilliseen koulutukseen tai siihen sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen.

17-vuotiaiden työssäkäynnistä ei ole olemassa tarkkaa tilastotietoa, mutta toisen asteen opiskelijoista lähes neljännes käy töissä opiskeluiden ohella.¹⁵ Yöaikaisen ajamisen

¹⁵ THL 2023 Kouluterveyskyselyn 2023 tuloksia, lukio ja ammattioppilaitos. Linkki tietokantaan: https://sampo.thl.fi/pivot/prod/fi/ktk2/nuoret/fact_ktk2_nuoret?row=952513L&row=952810L&column

kieltämisellä voisi olla kielteisiä vaikutuksia nuorten työssäkäyntiin sellaisissa tapauksissa, joissa harvaan asutuilla alueilla etäisyys kodin ja työn välillä on pitkä (yli tunnin ajomatka) ja joukkoliikenneyhteydet puutteellisia. Näissä tilanteissa ajo-oikeuteen kohdistuvalla rajoituksella olisi kielteinen vaikutus 17-vuotiaisiin nuoriin, joiden pitäisi lähteä kuudelta alkavaan työvuoroon jo ennen aamuviittä. Näiden työssäkäyvien nuorten osuus koko ikäluokasta voidaan kuitenkin arvioida suhteellisen pieneksi. Koska rajoitus kohdistuu yöaikaan, ei sen arvioida vaikuttavan kielteisesti nuorten harrastamiseen. Rajoituksen noudattamatta jättämisestä määrättävällä ajokiellolla voisi olla kielteinen vaikutus 17-vuotiaan opintoihin tai työssäkäyntiin, jos vaihtoehtoista kulkutapaa ei olisi.

Kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa todetusta vilpistä ehdotetun hallinnollisen seuraamuksen takia vilppiin syyllistyneen ajokorttia suorittavan mahdollisuus saada ajo-oikeus lykkääntyisi puolella vuodella. Ajo-oikeuden saamisen lykkääntymisellä voisi olla kielteinen vaikutus henkilön työllistymiseen tai muuhun toimintaan, joka edellyttäisi itsenäistä kulkemista. Tulkkia koskevalla määräaikaisella kiellolla voidaan olettaa olevan kielteinen, joskin väliaikainen vaikutus tulkin toimeentuloon. Koska tulkkauskielto rajautuisi kuljettajantutkimuksen teoriakokeeseen, kuuden kuukauden mittaisesta kiellosta ei arvioida aiheutuvan kohtuutonta haittaa elinkeinon harjoittamiselle.

Vaikutukset tietosuojan ja -turvallisuuteen

Vanhentuneen ajokortin palauttamisvelvollisuudesta luopumisella ja uudella menettelyllä, jossa ajokortin haltija saa ohjeet vanhentuneen ajokortin tuhoamiseksi, ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia tietosuojan tai -turvallisuuteen. Vastaava menettely on käytössä poliisin myöntämän passin ja henkilökortin osalta.

Muutos, jolla sallittaisiin eräiden lupien niiden esittämisen sähköisesti, voisi vähentää postitettavien lupapäätösten määrää nykyisestä ja postittamiseen liittyviä riskejä esimerkiksi kirjeen katoamisesta, kun menettelyitä voitaisiin sähköistää.

Vaikutukset viranomaisiin

Poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin esitettyjen kiristysten arvioidaan vähentävän hakemusten määrää vuosittain kolmanneksella (noin 7000). Jos hakemukset vähenisivät kolmanneksella, pienenis Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupahakemuksista saadut tuotot nykyisen maksuasetuksen hinnalla 770 000 euroa.

Liikenne- ja viestintäviraston olisi ohjeistettava palvelun tuottajaa tarkennetuista poikkeuslupaehdoista, yöaikaista ajamista koskevasta ajo-oikeuden rajoituksesta ja uudistettava ohjeistustaan. Lisäksi virasto huolehtisi muutosten kansalaisviestinnästä ja ohjeistuksesta. Virasto ilmoittaisi 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeutta koskevista muutoksista 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeuden haltijoille kohdistetusti kirjeitse. Lisäksi muutoksista tiedotettaisiin B-luokan ajokorttia suorittavia 17-vuotiaita nuoria ja ajo-oikeuden hankkimista suunnittelevia. Ajo-oikeuden haltijoiden huoltajia informoitaisiin muutoksesta muilla viestintätavoilla. Ajokorttia suorittavat puolestaan saisivat muutoksesta kertovan tiedotteen kuljettajantutkintoon osallistumisen yhteydessä. Muita henkilöitä informoitaisiin muun muassa sosiaalisen median

välityksellä. Virasto huolehtisi myös poikkeuslupamenettelyä koskevien muutosten kansalaisviestinnästä.

Viestinnän arvioidaan lisäävän viraston työmäärää, mutta vain hetkellisesti. Viestinnästä arvioidaan syntyvän enintään 55 000 euron kertaluonteinen kokonaiskustannus: sosiaalisen median kampanjoiden hinta-arvio on 20 000 euroa, ja arviot tietojärjestelmätöiden aiheuttamista kustannuksista 1 000 euroa ja kirjeiden lähettämisen kustannuksista 34 000 euroa.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi vaikutusta myös poliisin toimintaan. Vaikutukset näkyisivät liikenteenvalvonnassa, rikosten esitutkinnassa sekä ajokieltoasioiden käsittelyssä. Sääntelyyn ehdotettavien muutosten takia poliisille tulisi sisäisesti uutta ohjeistettavaa.

Yöaikaisen ajamisen kiellon valvonta edellyttäisi liikennevalvonnan tehostamista. Valvonnan kohteena olisi lähtökohtaisesti kaikki 17-vuotiaat, mutta jokainen heistä ei ole niin sanottu riskikuljettaja. Harkitsematonta liikennekäyttäytymistä esiintyy nuorten parissa myös muilla kuin riskikuljettajilla. Poliisin arvioiden mukaan riskikuljettajien osuus olisi noin 700–1 100, ja tähän ryhmään kuuluvilla on riski syöllistyä jopa törkeään liikenneturvallisuuden vaarantamiseen.

Valvonnasta aiheutuvia taloudellisia vaikutuksia poliisille on vaikea arvioida, koska vaikutukset konkretisoituvat usein vasta lakimuutoksen voimaantulon jälkeen. Valvontaa pitäisi kuitenkin tehostaa jokaisen poliisilaitoksen alueella esimerkiksi siten, että ajotapavalvontaan käytettäviä työtunteja lisättäisiin valvonnan kohdentamiseksi. Poliisihallitukselta saatujen tietojen mukaan tämä edellyttäisi 13–15 henkilötyövuoden resurssilisäystä valtakunnallisesti. Valvonta toteutettaisiin taajamien lisäksi vähemmän liikennöidyillä ja harva-alueilla, joissa valitettavat onnettomuudet ovat tapahtuneet.

Riskikuljettajien liikennekäyttäytyminen näkyisi poliisin paljastamina liikenne rikoksina ja liikenne rikkomuksina. Laissa ehdotettu uusi ajokorttirikkomus tarkoittaisi myös uutta asiaa liikennevirhemaksumenettelyyn. Yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten, sakko ja ajokielto, määräämisellä arvioidaan olevan poliisin työmäärää lisäävä vaikutus.

Ehdotettavien muutosten vaikutusta liikenne rikosten ja ajokieltoasioiden määriin voidaan arvioida käytössä olevien, 17-vuotiaita B-luokan ajokortin haltijoita koskevien tilastojen perusteella. Koko ikäluokkaa koskevien liikenne rikosasioiden ja ajokieltoasioiden lukumääräksi vuositason poliisihallitus arvioi noin 700–1 100 asiaa.¹⁶ Osa liikenne rikoksista voitaisiin käsitellä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä, mutta esimerkiksi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttäisi vähintään suppeaa esitutkintaa. Lisäksi liikenne rikoksiin liittyy olennaisesti väliaikainen ajokielto ja määräaikainen ajokielto, jos esitutkinnassa tutkittava liikenne rikos on ajokieltorikos.

¹⁶ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisun (Kuljettajaopetuksen ja -tutkinnon uudistus vuonna 2018) mukaan noin 3,3 prosenttia ikäpoikkeuslupan saaneista määrättiin ajokieltoon B-luokan ajo-oikeuden saatuaan.

Ajokieltorikosten esitutkinnasta syntyisi poliisille seitsemän henkilötyövuoden resurssivaikutus.¹⁷ Resurssivaikutus muodostuisi liikennevalvonnan suoritteista, suppeasta esitutkinnasta, siihen liittyvistä esitutkintatoimenpiteistä, epäillyn ja tämän huoltajien kuulustelemisesta, lastensuojeluilmoituksen tekemisestä sekä ajokieltoasian käsittelystä. Ajokieltoasian käsittelyssä nuorta kuullaan erikseen suullisesti ja samalla hänen huoltajilleen varataan tilaisuus selvityksen antamiseen. Sekä ajokieltorikoksen ja ajokieltoasian käsittelyyn menee tyypillisesti aikaa 12 tuntia per asia.

Liikenteenvalvonnan tehostamiseen (13–15 henkilötyövuotta) ja ajokieltorikosten ja ajokieltojen käsittelyyn (7 henkilötyövuotta) vaadittavien resurssien kustannuksiksi Poliisihallituksen arviot ovat 975 000–1 125 000 ja 500 000 euroa vuodessa.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen arvioidaan helpottavan poliisin suorittamaa liikennevalvontaa. Ajoneuvon merkitsemistä tunnuksella koskevan velvollisuuden rikkominen ja siitä seuraavan liikennevirhemaksun määrääminen voisi kuitenkin vaikuttaa poliisin työmäärään sitä lisäävästi.

Ajokieltokoulutuksen laajentamisella AM- ja T-luokkaan ja poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämille olisi vaikutuksia poliisin tekemään ajokieltokoulutustodistusten kirjaamistyöhön niiden määrän lisääntyessä. Ajokieltokoulutuksen on huomattu toimivan ja vaikuttavan kuljettajien käyttäytymiseen liikenteessä, jonka vuoksi aiemmin käyty ajokieltokoulutus voisi vähentää ajokieltoon uudestaan syyllistyvien määrää ja siten koulutuksen suorittamista myöhemmässä vaiheessa. Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ei edellyttäisi järjestelmämuutoksia eikä sillä arvioida olevan muita vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

Riskientunnistamiskoulutukseen kohdistuvalla muutoksella olisi vaikutuksia Liikenne- ja viestintäviraston kuljettajaopetusmääräykseen. Määräyksen sisältöä tulisi muuttaa vastaamaan uudistetun säännöksen sisältöä.

Ehdotus kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetun vilpin jälkeisestä määräaikaisesta kiellosta edellyttäisi muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston järjestelmiin. Jotta vilpillisesti toimineille henkilöille saataisiin asetettua kielto osallistua teoriakokeeseen tai tulkata teoriakokeessa, tulisi viraston tehdä taksinkuljettajan ajolupakokeeseen tehty muutos myös kuljettajantutkintojen kokeisiin. Järjestelmämuutoksista aiheutuisi virastolle noin 30 000 euron kertaluonteinen kustannus. Lisäksi muutoksesta aiheutuisi virastolle vähäisiä kuluja esimerkiksi muutoksesta ohjeistamiseen liittyen.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeessa esiintyvää vilpillistä toimintaa koskeva ehdotus toisi Liikenne- ja viestintävirastolle lisää tehtäviä vilpilliseen toimintaan liittyvien päätösten osalta ja lisäisi kustannuksia.

Aiempien ajokorttien hävittämistä koskevan menettelyn muutos vähentäisi Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvia kustannuksia. Nykyisen menettelyn mukaan ajokortin hakijan on palautettava hänellä ennestään oleva ajokortti viranomaiselle. Ajokorttien postittamisesta ja tuhoamisesta aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain noin 280 000 euron kustannukset ja ylimääräisiä resurssivaikutuksia. Kustannukset vähentyisivät uuden menettelyn myötä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman

¹⁷ Ks. HE 103/2017 vp ja HE 291/2014 vp, joissa on arvioitu sakkomenettelyn ja suppean esitutkinnan taloudellisia vaikutuksia. Suppean esitutkinnan työmääräksi on arvioitu kaikkienensa kuusi tuntia, mutta sakkomenettelyssä enintään kaksi tuntia.

ajokortin tuhoamiseksi. Muutoksella myös yhdenmukaistettaisiin viranomaisten menettelyitä, sillä vastaava menettely on käytössä passin ja henkilökortin osalta.

Ehdotuksilla ei olisi Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallin vastuisiin kohdistuvia merkittäviä muutoksia. Viraston järjestelmät ja niihin kohdistuvat muutokset tietoturvestataan aina isompien muutoksien yhteydessä viraston tiedonhallintamallin ohjeiden ja toimenpiteiden mukaisesti, että riittävän kattavasta tietoturvasta voidaan varmistua. Virastolla on käytössään tiedonhallintamalli, jota päivitetään vastaamaan muuttuvia tarpeita.

Liikenne- ja viestintävirastoon tuleva uusi tehtävä – kuljettajantutkimuksen teoriakokeeseen asetettava kielto – sekä jo olemassa olevien tehtävien laajennukset aiheuttavat muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintaan. Tämä koskee erityisesti rekisterinpitäjyyttä sekä vastuita tiedon tuottamisesta, säilyttämisestä, käyttämisestä, arkistoinnista ja tuhoamisesta. Rikostuomioihin ja rikoksiin liittyvien henkilötietojen käsittelyssä ja säilyttämisessä Liikenne- ja viestintävirasto noudattaa tiedonohjaussuunnitelmaa (TOS) ja Kansallisarkiston hyväksymiä säilytysaikoja. TOS katselmoidaan vuosittain, jolloin arvioidaan myös henkilötietojen säilyttämisajan tarpeellisuus. Tiedonhallintalain mukainen arviointi tarvittavista muutoksista uuden aineiston osalta ja muutosten hallinta edellyttää virastolta riittävää resursointia sekä kustannusten tarkkaa arviointia. Tarvittavien muutosten valmistelua varten on varattava aikaa ja resursseja. Tietopyyntöjen ja tietoluovutusten osalta siirrolla ei oletettavasti ole merkittävää vaikutusta palveluihin. Lisäksi on tarpeen arvioida, tuleeko asiakasrajapintaan suunnattuja uusia ohjeistuksia laatia verkkosivustolle, ja ottaa tämä huomioon resursoinnissa. Järjestelmämuutosten arvioitu kustannus on noin 30 000 euroa.

Myös aiemman ajokortin hävittämistä koskevan menettelyn muutoksella olisi vaikutuksia viranomaisten toimintaan. Muutos vähentäisi Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuvia kustannuksia. Nykyisen menettelyn mukaan ajokortin hakijan on palautettava hänellä ennestään oleva ajokortti viranomaiselle. Ajokorttien postittamisesta ja tuhoamisesta aiheutuu Liikenne- ja viestintävirastolle vuosittain noin 280 000 euron kustannukset ja ylimääräisiä resurssivaikutuksia. Kustannukset vähentyisivät uuden menettelyn myötä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman ajokortin tuhoamiseksi. Muutoksella myös yhdenmukaistettaisiin viranomaisten menettelyitä, sillä vastaava menettely on käytössä passin ja henkilökortin osalta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Ehdotuksen mukaisia liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia olisi mahdollista esittää myös syksyllä 2025 käynnistettävän uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeen yhteydessä. Muutosehdotusten lykkäminen tulevaan täytäntöönpanohankkeeseen viivästyttäisi niillä tavoiteltavia myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia joillakin vuosilla.

Poikkeuslupa

Esityksessä ehdotetaan muutoksia lain 97 §:ssä säädettyihin poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin. Ehdotuksessa kriteeristöä tarkennetaan ja lisäksi lakiin esitetään lisättäväksi kriteerit, jotka muodostaisivat esteen luvan myöntämiselle (lupaa hakevalle nuorelle määrätty ajokielto).

Vaihtoehtona poikkeuslupan myöntämiskriteereiden tiukentamiselle, olisi mahdollista esittää poikkeuslupamenettelystä luopumista. Nuorten liikkumismahdollisuuden tasapuolistuisivat, jos B-luokan ajokortin suorittaminen sallittaisiin 17-vuotiaille ilman viranomaisen tapauskohtaista

lupaharkintaa. Samalla autolla kulkevien 17-vuotiaiden kuljettajien osuus todennäköisesti kasvaisi nykytilaan verrattuna.

Toisena vaihtoehtona olisi voitu ehdottaa poikkeusluvasta luopumista siten, että B-luokan ajokortin suorittaminen jäisi mahdolliseksi vain 18 vuotta täyttäneille henkilöille. Muutos vaikuttaisi kielteisesti nuorten liikkumismahdollisuuksiin ja voimakkaimmin siellä, missä joukkoliikenneyhteydet ovat puutteelliset tai niitä ei ole. Muutos todennäköisesti ohjaisi nuoria kulkemaan ajoneuvoilla, jotka olisivat liikenneturvallisuudeltaan autoa turvattomampia, kuten mopoilla, mönkijöillä ja mopoautoilla. Nuorten kulkutapasiirtymä tällaisista ajoneuvoista henkilöautoihin on myötävaikuttanut merkittävästi liikenneturvallisuuteen, joten paluu aiemmin vallinneeseen tilanteeseen, jossa B-luokan ajokortteja suoritettiin lähes poikkeuksetta vasta täysi-ikäisenä, todennäköisesti lisäisi erilaisten henkilövahinko-onnettomuuksien määrää.

Kuljettajaopetuksen kehittäminen

Esityksessä ehdotetaan muutoksia ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa säädettyyn riskientunnistamiskoulutukseen. Valmistelussa arvioitiin myös vaihtoehtoa, jossa ensimmäistä ajokorttia suorittaville suunnatun koulutuksen sisältöihin olisi esitetty muutoksia. Muutoksia päädyttiin esittämään kuitenkin vain riskientunnistamiskoulutukseen, koska kaikki B-luokan ajokortin suorittavat henkilöt suorittavat riskientunnistamiskoulutuksen osana tähän luokkaan edellytettävää kuljettajaopetusta. Ensimmäistä ajokorttia suorittavan koulutus suoritetaan vain kerran, esimerkiksi mopon ajokortin hankkimisen yhteydessä. Tämän koulutuksen sisältöihin tehtävillä muutoksilla ei siksi voitaisi yhtä kattavasti vaikuttaa juuri B-luokan ajokorttia suorittavien valmiuksiin, koska osa kuljettajista on suorittanut koulutuksen jo aiemmin, ja usein suorittamisesta on kulunut vuosia. Kuljettajaopetuksen mahdollisia laajempia muutostarpeita tarkasteltaisiin ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

Yöaikaisen ajamisen kieltö

Valmistelussa harkittiin myös muita vaihtoehtoja yöaikaisen ajamisen kiellon kohderyhmäksi. Vaikka liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus voisi olla suurempi, mitä useammat kuljettajat olisivat ajo-oikeuden rajoituksen piirissä, ei rajoituksen ulottamista ehdotettua laajempaan ikäryhmään tai kaikkia uusia kuljettajia koskevaksi pidetty oikeasuhtaisena. Rajoituksen asettaminen täysi-ikäiselle kuljettajalle, olisi useiden perusoikeuksien kuten yhdenvertaisuuden, oikeusvarmuuden ja elinkeinovapauden näkökulmasta ongelmallista. Rajoituksella olisi todennäköisesti kielteinen vaikutus täysi-ikäisten nuorten työllistymiseen. Täysi-ikäisiä nuoria työskentelee merkittävässä määrin muun muassa erilaisissa jakelu- ja kuljetusalan tehtävissä, joissa työvuoro alkaa usein jo aamuyöllä. Täysi-ikäisellä henkilöllä voi myös olla erilaisia vastuita (kuten huoltajuus, omaishoitajuus), joihin liittyvien asioiden hoitaminen saattaa edellyttää liikkumista vuorokaudenaikaan katsomatta.

Jos taas 17-vuotiaiden ajaminen yöaikaan myös muilla nuorten suosimilla ajoneuvoilla kuin B-luokan ajokorttia edellyttävillä ajoneuvoilla kiellettäisiin, heidän yöaikainen liikkumisensa moottorikäyttöisellä ajoneuvolla kiellettäisiin kokonaan. Näin laajalle kiellolle tulisi olla vankat perusteet ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta tulisi arvioida, olisiko kieltö tarpeen myös 17-vuotiaita nuoremmille kuljettajille. Ikäpoikkeuslupien suosion kasvun myötä muiden nuorten suosimien ajoneuvojen, esimerkiksi mopon tai kevyen nelipyörän, kuljettamiseen oikeuttavien ajokorttien suorittaminen on vähentynyt. Vastaavasti myös näillä ajoneuvoilla sattuneiden onnettomuuksien määrä on vähentynyt. Nuorten suosimien ajoneuvojen enimmäisnopeudet ovat henkilöautojen enimmäisnopeuksia matalampia ja niillä sattuneissa onnettomuuksissa vahingoittuu lähtökohtaisesti vähemmän matkustajia kuin henkilöautolla sattuneissa

onnettomuuksissa. Ehdotettua laajempaa kieltoa ei muun muassa näistä syistä arvioida tarkoituksenmukaiseksi.

Lisäksi arvioitiin kiellon kohdistamista ainoastaan riskihakuisesti käyttäytyviin kuljettajiin. Tämä vaihtoehto olisi vaikeammin toteutettavissa. Osa riskihakuisesti käyttäytyneistä nuorista voitaisiin tunnistaa aiemman liikenneerikostaustan perusteella, mutta käytännössä tämä edellyttäisi koko ikäluokkaan kohdistuvaa etukäteistarkastusta ja loisi tarpeen uudelle hallinnolliselle menettelylle. Oletusten tekeminen aiemman riskikäyttäytymisen perusteella on nuorten kohdalla ongelmallista, koska nuoren kypsyysaste voi olla olennaisesti muuttunut siinä vaiheessa, kun B-luokan ajokortin hakeminen tulee mahdolliseksi. Esimerkiksi kaksi vuotta aiemmin tapahtunut liikenneerikos ei välttämättä anna todellisuuden mukaista kuvaa nuoren kyvystä toimia vastuullisena kuljettajana.

Ajo-oikeuden rajoituksen keston suhteen arvioitiin, että riittävän liikenneturvallisuusvaikutuksen saavuttamiseksi rajoituksen tulisi koskea kuljettajaa, kunnes hän täyttää 18 vuotta. Rajoituksen voimassaoloaika ei siten olisi kiinteä vaan riippuisi siitä, milloin alaikäinen kuljettaja on suorittanut B-luokan ajo-oikeuden ja kuinka pitkään kuljettaja on vielä alaikäinen. Yhdenmukainen rajoituksen päättymishetki arvioitiin kiinteän, kaikille yhtä pitkän rajoituksen sijaan tasapuolisemmaksi vaihtoehdoksi. Rajoituksen keston lisäksi olennaisia seikkoja tavoiteltavien liikenneturvallisuusvaikutusten kannalta ovat muun muassa kuljettajan ajomäärä, ajokokemus ja sen monipuolisuus. Tässä suhteessa kuljettajien välillä on paljon vaihtelua.

Liikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavimmaksi vaihtoehdoksi arvioitiin kaikkiin viikonpäiviin kohdistuva rajoitus. Vaihtoehdolla arvioidaan olevan mahdollista saavuttaa vain viikonloppuihin kohdistuvaa rajoitusta suurempi liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2020–2024 onnettomuustietojen¹⁸ mukaan 7 prosenttia viikolla tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui arkiöihin (maanantai-perjantai kello 00–05). Onnettomuuksista 13 prosenttia ajoittui viikonloppuöihin (lauantai-sunnuntai kello 00–05). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöautonkuljettaja, 41 prosenttia tapahtui yöaikaan. Onnettomuuksista 9 prosenttia ajoittui arkiöihin ja 32 prosenttia viikonloppuöihin. Eroa arki- ja viikonloppuöinä tapahtuvien onnettomuuksien osuuksien välillä selittää se, että nuoret ajavat enemmän yöaikaan viikonloppuisin kuin arkena. Onnettomuustilastojen ja nuorten kuljettajien onnettomuuksien ehkäisemisen ja liikenneturvallisuuden edistämistavoitteen valossa ei pidetä perusteltuna, että rajoitus kohdistuisi vain viikonloppuöihin. Kaikkiin viikonpäiviin kohdistuva rajoitus on arvioitu myös viestinnällisesti ja rajoituksen käytännön toimivuuden kannalta selkeimmäksi vaihtoehdoksi.

Esityksen valmistelussa on lisäksi arvioitu vaihtoehtoista tapaa rajoituksen toteuttamiselle, jossa rajoitus lisättäisiin ajokortille erityisehtomerkinä. Toteutustapa edellyttäisi muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston tietojärjestelmiin. Tietojärjestelmiin ja ajokortille tulisi lisätä uusi ajamista rajoittava erityisehto, jota ei ole ollut Suomessa aiemmin käytössä. Uuden erityisehdon toteutukseen liittyvät kertaluontoiset kustannukset olisivat arviolta 70 000 euroa. Lisäksi muutosten toteutukseen tarvittaisiin riittävästi aikaa. Jos erityisehtomerkinään yhdistettäisiin rajoituksen viimeinen voimassaolopäivämäärä, sen toteutus olisi edellä kuvattua huomattavasti hankalampaa ja kalliimpaa.

¹⁸ Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Vaihtoehtona 51 a §:ssä esitettävälle 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettajia koskevalle ajoneuvon merkitsemisvelvoitteelle arvioitiin merkitsemisen edellyttämistä kaikilta uusilta B-luokan ajo-oikeuden haltijoilta vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta. Mahdollisena vaihtoehtoisena kohderyhmänä oli esillä 17–19-vuotiaat kuljettajat.

Uuden kuljettajan onnettomuusriski on koholla ensimmäisten kahden vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta. Nuori ikä lisää kuljettajan riskiä joutua onnettomuuteen. Valmistelussa arvioitiin, että suurin hyöty tunnuksen käytöstä saavutettaisiin kaikkein nuorimpien kuljettajien kohdalla. Ajoneuvon merkitsemisvelvoite onkin pyritty rajaamaan välttämättömään ja merkitsemistä edellytettäisiin vain kuljettajilta, joihin kohdistuisi yöaikaisen ajamisen kieltö. Kiellon noudattamisen valvonnan kannalta tunnuksen hyöty poliisille olisi selvästi vähäisempi, jos ajoneuvon merkitsemistä edellytettäisiin esimerkiksi vuoden tai kahden ajan ajo-oikeuden myöntämisestä. Tällöin tunnusta käyttäisivät myös ne kuljettajat, joihin ajo-oikeuden rajoitus ei kohdistuisi.

Vaihtoehtona alaikäisen kuljettajan fyysiselle tunnukselle valmistelussa arvioitiin uuden kuljettajan kuljettaman ajoneuvon tai kuljettamien ajoneuvojen merkitsemistä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään. Järjestelmässä olevan tiedon avulla poliisi voisi kohdistaa valvontaa muun liikenteenvalvonnan ohessa.

B-luokan ajokortin saaneella alaikäisellä kuljettajalla ei usein ole heti ajokortin saamisen jälkeen käytössään omaa autoa, vaan hän voi alkuun kulkea esimerkiksi perheenjäsenen tai sukulaisen autolla. Uuden kuljettajan kuljettama auto voi siten vaihdella ja olla useamman henkilön käytössä. Ajoneuvon tai ajoneuvojen merkitseminen ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmään edellyttäisi uuden kuljettajan käyttämien ajoneuvojen lukumäärän rajaamista merkintää koskevaa velvoitetta vastaavaksi ajaksi, jotta merkinnällä voitaisiin saavuttaa sen tavoite. Jos uudella kuljettajalla olisi käytössään toisen henkilön ajoneuvo, näkyisi ajoneuvokohtainen merkintä järjestelmässä myös ajoneuvon omistajan käyttäessä ajoneuvoa, mikä ei olisi tarkoituksenmukaista. Merkinnän järjestelmään lisäämisen automatisoinnilla olisi Liikenne- ja viestintävirastolle kustannusvaikutuksia. Myönteisenä seikkana ajoneuvokohtaisesta merkinnästä tunnistettiin se, että merkintä olisi vain viranomaisten nähtävissä eikä merkinnällä siten olisi vaikutusta muiden tienkäyttäjien liikennekäyttäytymiseen.

Edellä kuvatut käytännön haasteet katsottiin valmistelussa tietojärjestelmässä toteuttavan merkinnän hyötyjä suuremmiksi. Merkinnän tekemistä ajokorttirekisteriin ei myöskään pidetä tarkoituksenmukaisena. Ajokorttirekisterissä oleva merkintä ei helpottaisi poliisin liikenteenvalvontaa eikä sillä arvioitaisi olevan lisäarvoa, sillä mahdollisen merkinnän tarkastaminen edellyttäisi joka tapauksessa ensin ajoneuvon pysäyttämistä ja ajokortin tarkastamista. Merkinnän tekemisestä aiheutuisi Liikenne- ja viestintävirastolle noin 200 000 euroa kertaluontoisia kustannuksia ja sen lisäksi jatkuvia kustannuksia merkintöjen poistamiseksi asiakkaiden tiedoista. Kustannuksia syntyisi myös poliisille, jonka olisi tehtävä muutoksia omiin järjestelmiinsä, jotta ajokorttirekisterissä oleva merkintä tulisi liikenteenvalvonnassa näkyviin.

Jos alaikäisen kuljettajan tunnus todettaisiin käytännössä toimivaksi, tulisi jatkossa tarkastella mahdollisuutta sen digitaalisesta toteuttamisesta.

Seuraamus yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta

Esityksen mukaan uuden 5 a §:n ajo-oikeuden rajoituksen rikkominen katsottaisiin kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta, koska ajo-oikeuden haltija ylittäisi ajokorttiin sisältyvän ajo-oikeuden.

Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädetyn mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Käytännössä vankeus tulee kyseeseen tapauksissa, joissa kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta on syyllistytty useita kertoja. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä.

Valmistelussa arvioitiin lisäksi vaihtoehtoa, jossa kulkuneuvon kuljettamisen oikeudetta ja rikoslain soveltamisen sijaan rajoituksen rikkominen nähtäisiin itsessään perusteena ajokiellon määräämiselle. Vaihtoehto edellyttäisi ajokorttilain 64 §:n muuttamista. Kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen mahdollistaminen edellyttäisi lain 70 §:n 1 momentin muuttamista.

Esityksessä ehdotettu seuraamus vastaa vallitsevaa käytäntöä, jossa yksinkertaiset ja selvät ajokieltorikokset käsitellään sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä, ajo-oikeuden haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon ja määräaikaiseen ajokieltoon johtava ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Esityksessä ehdotettu vaihtoehto arvioitiin tarkoituksenmukaisemmaksi, koska se olisi nykyisten toimintamallien mukainen.

Toisena seuraamusvaihtoehtona valmistelussa arvioitiin rajoituksen rikkomisen luokittelemista ajokorttirikkomukseksi ja mahdollisuutta määrätä kuljettaja ajokieltoon, jos hän syyllistyisi ajokorttirikkomuksiin toistuvasti. Luokittelu edellyttäisi ajokorttilain 93 §:n 1 tai 2 momentin muuttamista siten, että rajoituksen rikkomisesta voitaisiin määrätä sakko tai vaihtoehtoisesti liikennevirhemaksu. Lisäksi tulisi muuttaa lain 65 §:n 1 momenttia, jotta poliisi voisi määrätä kuljettajan ajokieltoon toistuvien rikkomusten perusteella. Vaihtoehdon arvioinnissa pidettiin kuitenkin osittain epä johdonmukaisena sitä, ettei muistakaan lain 93 §:ssä säädetystä ajokorttirikkomuksista ole mahdollista määrätä ajokieltoon, vaikka rikkomukset olisivat toistuvia. Lisäksi valmistelussa arvioitiin, että seuraamuksen tehokkuus voisi kärsiä toistuvien rikkomusten laskentaan sisältyvän liikkumavaran takia. Muutoksella olisi vaikutuksia myös toistuvien liikenne rikosten laskentaan ja se aiheuttaisi kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle.

Kolmantena esityksen valmistelussa arvioitiin vaihtoehtoa, jossa ajo-oikeuden rajoituksen rikkomisella ei olisi vaikutusta kuljettajan ajo-oikeuteen. Rajoituksen rikkominen luokiteltaisiin edellä kuvatusti ajokorttirikkomukseksi, mutta toistuvista rikkomuksista ei määrättäisiin ajokieltoon. Kuten edellä, vaihtoehto edellyttäisi lain 93 §:n 1 tai 2 momentin muuttamista. Seuraamusvaihtoehtoa ei arvioitu valmistelussa riittävän vaikuttavaksi rajoituksen noudattamisen ja sille asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Seuraamusvaihtoehtoa ei pidetty tarkoituksenmukaisena myöskään liikenneturvallisuuden ja liikennevalvonnan kannalta.

Muut arvioitut toimet

Esityksen valmistelun aikana on arvioitu myös useita muita toimia nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Näitä ovat muun muassa matkustajamäärärajoitus 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille ja nopeusrajoituksen yhdistäminen alaikäisen kuljettajan tunnukseen.

Onnettomuustilastojen mukaan matkustajia on useammin yöaikaan tapahtuneissa onnettomuuksissa, joissa on osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, kuin muina vuorokaudenaikoina tapahtuvissa onnettomuuksissa. Koska esityksessä ehdotettavalla yöaikaisen ajamisen kiellolla puututaan yöajan onnettomuuksiin ja matkustajamäärärajoitus voisi hankaloittaa tarpeettomasti nuorten liikkumista, ei matkustajamäärärajoituksen esittämistä pidetty tarkoituksenmukaisena.

Nopeusrajoitus alaikäisen kuljettajan tunnukseen olisi aiemmin käytössä olleen uuden kuljettajan nopeusrajoituksen (80 km/h), nk. 80-lätkän, kaltainen toimi. Nopeusrajoitus kumottiin 1996 voimaan tulleella asetuksella ajokorttiasetuksen muuttamisesta (755/1995), koska siitä ei yleisten nopeusrajoitusten voimassa ollessa voitu todeta olevan liikenneturvallisuuden kannalta merkittävää etua. Samanaikaisesti tieliikennelakia muutettiin niin, että lyhytaikaisen ajokortin haltijaan kohdistettavaa liikenne rikkomusseurantaa tiukennettiin. Kaksivuotinen seurantajakso on edelleen voimassa (nykyään ajokorttilaissa).

Alaikäisen kuljettajan tunnukseen liitettävällä nopeusrajoituksella olisi todennäköisesti kielteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia muiden kuljettajien epätoivottavan liikennekäyttäytymisen lisääntymisen takia. Rajoituksen myötä esimerkiksi vaaralliset ohitustilanteet ja muut vaaratilanteet voisivat lisääntyä. Nopeusrajoitusta ei arvioitu valmistelussa liikenneturvallisuuskulmasta perustelluksi.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

17-vuotiaat henkilöautonkuljettajat

Osassa EU-maista alaikäisille on mahdollistettu joko ehdollinen tai rajattu B-luokan ajo-oikeus. Pääsääntöisesti näissä maissa B-luokan ajo-oikeus suoritetaan porrastetusti tai ajo-oikeutta on muuten rajoitettu, ja ajoneuvossa alaikäisen kuljettajan seurassa edellytetään määrätyn ikäisen henkilön läsnäoloa. Osalla maista on käytössään Suomen- tai muunkaltainen poikkeuslupamenettely, johon on liitetty rajoituksia, ehtoja tai esimerkiksi koeaika.

Ruotsissa B-luokan ajokortin voi hankkia 17-vuotiaana vain hyvin poikkeuksellisesti. Ajokortti on mahdollista hankkia poikkeusluvalla julkisen liikenteen yhteyksien puutteen, sairauden, vammaisuuden tai muun vastaavan syyn vuoksi, edellyttäen ettei ole lääketieteellistä estettä ajokortin myöntämiselle. Poikkeuslupa voidaan myöntää vain, jos luvan myöntäminen ei vaaranna liikenneturvallisuutta.¹⁹ Myönnettyihin ajokortteihin sovelletaan kahden vuoden koeaikaa.²⁰ Jos kuljettaja tekee tämän koeajan puitteissa sellaisen rikkomuksen, joka johtaa ajokortin peruuttamiseen, on kuljettajan suoritettava uusi ajokoe. Käytännössä poikkeuslupia myönnetään vain erittäin harvinaisissa yksittäistapauksissa. Ruotsin liikenneviranomaisella ei

¹⁹ Kärkortsförordning (1998:980), 8 luku 9 § 2 ja 3 mom.

²⁰ Kärkortslag (1998:488), 18 §.

ole tilastoja 17-vuotiaille myönnettyistä ajokorteista, mutta niiden määrän arvellaan olevan vähäinen.²¹

Saksassa nuori kuljettaja voi saada B-luokan ajo-oikeuden 17-vuotiaana, jos hän osallistuu niin sanottuun 'ohjattuun ajamiseen' ('Begleitetes Fahren ab 17' eli BF17). BF17-mallissa nuorella kuljettajalla on ajo-oikeus vain silloin, kun hänen kytydissään on nimetty henkilö ajoneuvon kuljetustilanteessa.²² Nimettynä henkilönä voi toimia useampikin luonnollinen henkilö edellyttäen, että he täyttävät tietyt vaatimukset, kuten 30 vuoden iän.²³ Kuljettajan täytettyä 18 vuotta ei nimettyä henkilöä enää vaadita. Ajokoulutus ja -kokeet ovat BF17-mallissa ja 18 vuotta täyttäneille samat. Kahden vuoden seuranta-aika koskee jokaista ensimmäisen ajokortin suorittanutta. Seuranta-ajalla olevien ja alle 21-vuotiaiden tulee noudattaa vaatimusta 0,0 promillerajasta. Seuranta-aikaa voidaan pidentää neljään vuoteen, kuljettaja voidaan velvoittaa lisäkoulutuksiin tai ajo-oikeus voidaan peruuttaa kokonaan seuranta-aikana tapahtuneiden rikkomusten määrästä ja laadusta riippuen. Seuranta-ajan vaikutuksista tehdyn tutkimuksen mukaan 0,0 promilleraja vähensi alkoholiin liittyvien kolareiden ja liikennerikkomusten määrää merkittävästi. Vaikutus huomattiin myös pitkällä aikavälillä. Tuoreet kuljettajat, joita seuranta-ajan vaatimukset koskivat, syyllistyivät myös seuranta-ajan päätyttyä muita epätodennäköisemmin rattijuopumuksiin tai joutuivat alkoholiin liitännäisiin onnettomuuksiin. Seuranta-ajan alkoholinollatoleranssin ja ohjatun ajamisen ohjelman nähdään vaikuttaneen merkittävästi siihen, että nuorten kuljettajien liikennekuolleisuus Saksassa on laskenut vuodesta 2010 alkaen keskimäärin 7 % vuodessa, vaikka muussa väestössä liikennekuolleisuus on laskenut vain prosentin vuositahtia.²⁴

Tanskassa on ollut käytössä vuodesta 2017 alkaen saksalaisen BF17:n kaltainen kokeilumalli. Mallissa 17 vuotta täyttänyt on voinut saada B-luokan ajo-oikeuden sillä ehdolla, että hän ajaa nimetyn henkilön seurassa siihen saakka kun täyttää 18 vuotta.²⁵ Tanskan kokeilu arvioitiin vuonna 2020 tehdystä tutkimuksesta, jossa todettiin pilotointiin osallistuneiden käyttäjäkokemusten olleen pääasiassa positiivisia, sekä yleisen suhtautumisen pilottia kohtaan olevan hyvä. 17-vuotiaiden onnettomuudet olivat tutkimuksen mukaan verrattain harvinaisia; vain 0,5 % 17-vuotiaista kuljettajista oli osallisena kolariin tarkastelujaksolla 2017–2019. Mikään sattuneista kolareista ei ollut tutkimuksen mukaan hengenvaarallinen, ja valtaosassa niistä alkoholilla tai muilla päihteillä ei ollut osuutta onnettomuuden syntyyn.

Kesällä 2025 Tanska muutti 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita koskevaa sääntelyään ja salli huoltajien suostumuksella 17-vuotiaille yksin ajamisen valoisaan aikaan (klo 05–20). Ehto nimetystä henkilöstä pätee yhä ilta- ja yöaikaan (klo 20–05).²⁶ Vaatimuksena nimetylle henkilölle on vähintään 24 vuoden ikä, vähintään viisi vuotta aiemmin myönnetty ajokortti ja että henkilö ei ole ollut ajokiellossa viimeisen viiden vuoden aikana. Jos 17-vuotias ajaa ilta- tai yöaikaan ilman nimettyä henkilöä, on seuraamuksena sakko ja virhepisteitä ajokortille. 17-vuotiaan B-luokan ajokortti merkitään koodilla 141, ja se oikeuttaa vain ehtojen mukaiseen ajamiseen Tanskassa. Ajo-oikeuden haltijan täytettyä 18 vuotta, tulee ajamisesta rajoituksetonta. 17-vuotiaita kuljettajia koskevien muutosten lisäksi Tanska otti kesällä 2025

²¹ Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/6116578>

²² BF17, www.bf17.de/en/ ja The International Commission for Driver testing: www.cieca.eu/news/623

²³ Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr Fahrerlaubnis-Verordnung 2019.

²⁴ ECTS, PIN Flash 41, Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30 (2021).

²⁵ Færdselsstyrelsen: Kørekort til 17-årige, www.fstyr.dk

²⁶ Rådet for Sikker Trafik: <https://sikkertrafik.dk/rad-og-viden/bil/korekort/korekort-til-17-arige/nye-regler-for-korekort-til-17-arige-fra-1-juli-2025/>

käyttöön kaikkia uusia kuljettajia koskevan alhaisemman promillerajan. Uusia kuljettajia koskevaa 0,2 promillen rajaa sovelletaan kolmen vuoden ajan ajo-oikeuden saamisesta.

Virossa 16–17-vuotias nuori voi saada rajoitetun B-luokan ajo-oikeuden, joka oikeuttaa henkilöauton kuljettamiseen, kun kuljettajan vieressä istuu joko hänen huoltajansa tai huoltajan valtuuttama henkilö. Huoltajan tai valtuutetun henkilön B-luokan ajokortin tulee olla vähintään kaksi vuotta aiemmin myönnetty. Lisäksi huoltaja tai valtuutettu henkilö ei saa olla päihtynyt eikä hänen verensä alkoholipitoisuus saa ylittää lain sallimaa rajaa.²⁷

Alankomaissa 17-vuotias voi kuljettaa henkilöautoa toisen vaatimukset täyttävän henkilön seurassa niin kutsutussa 2toDrive-mallissa. Nimetyn mukana olevan henkilön tulee olla 27 vuotta täyttänyt ja hänelle Alankomaissa myönnetyn B-luokan ajo-oikeuden tulee olla ollut voimassa vähintään viisi vuotta.²⁸ Ensimmäisen ajokorttinsa suorittaneelle myönnetään aloittelijan ajokortti, joka on voimassa viisi vuotta.²⁹ Tänä aikana liikennerikkomukset kerryttävät virhepisteitä, jotka voivat johtaa ajokortin menetykseen, jos kuljettaja tuomitaan rikkomuksista kahdesti aloittelijan ajokortin voimassaoloaikana. Kuljettajan menettäessä ajokorttinsa hänen ajotaitonsa testataan uudelleen, ja mikäli kuljettajan ajotaito katsotaan riittämättömäksi, voi hän menettää ajo-oikeutensa lopullisesti.³⁰ 2toDrive -ohjattuun ajoon osallistuneiden ja muilla tavoin ajokortin hankkineiden kuljettajien välillä ei ole havaittu merkittäviä eroja kolaritilastoissa.³¹

Muut Euroopan maat, etenkin EU-maat, muodostavat keskeisen referenssiryhmän, sillä niitä voidaan verrata liikenneympäristöiltään ja ajokorttisääntelyltään Suomeen. Nuoria ja uusia kuljettajia koskeva sääntely Euroopan ulkopuolisissa maissa on myös kiinnostavaa ennen kaikkea siitä kootun tutkimustiedon valossa. Nuorten tai yleisemmin uusien kuljettajien yöaikaista ajamista rajoitetaan turvallisuusperustein muun muassa osassa Yhdysvaltoja, Kanadaa, Australiaa sekä Uudessa-Seelannissa.³² Rajoituksia on ollut käytössä vuosia ja niiden käyttöönotto on yleistynyt myönteisten liikenneturvallisuusvaikutusten myötä.

Vilpillinen toiminta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa

Ruotsissa koevilppiin syyllistyneelle kokelaalle asetetaan vuoden tai kahden mittainen määräaikainen kielto, jonka aikana teoriakokeeseen ei voi osallistua. Menettely koskee kaikkia kuljettajantutkintoja, jotka suoritetaan Trafikverketissä. Asiasta vastaava viranomainen, Transportstyrelsen, katsoo vilppiin puuttumisen edistävän EU:n liikenneturvallisuuden nollavisiota liikenteessä tapahtuvien kuolemien ja loukkaantumisten määrän alentamiseksi.

Norjassa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan 3–12 kuukauden määräaikainen kielto osallistua kokeeseen. Kuljettajantutkinnon kokeista vastaava viranomainen, Statens vegvesen, on vuonna 2020 ottanut käyttöön aiempaa tiukemman

²⁷ Estonian Transport Administration (Transpordiamet), transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive

²⁸ [2toDrive](https://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs)

²⁹ <https://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

³⁰ <https://www.rijksverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-strafbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

³¹ Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen: [svov.nl/system/files/publication-downloads/r-2015-11a.pdf](https://www.svov.nl/system/files/publication-downloads/r-2015-11a.pdf), s. 34.

³² Yöajamisen rajoitukset Yhdysvalloissa (kesäkuu 2025), The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS): www.iihs.org/topics/teenagers/graduated-licensing-laws-table.

menettelyn, joka koskee sekä vilppiin syyllistymistä että vilpin yritystä. Kiellon pituus riippuu vilpin vakavuudesta: esimerkiksi matkapuhelimen käyttö oikeiden vastausten etsimiseen katsotaan lievemmäksi teoksi kuin järjestelmällisesti toteutettu vilppi.³³

6 Lausuntopalaute

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelu.fi-sivustolla xx.xx.–xx.xx.2025. Esitysluonnos oli avoimesti lausuttavana, jonka lisäksi lausuntopyyntö lähetettiin keskeisimmille viranomaisille ja sidosryhmille. Lausuntoja saatiin yhteensä xx.

7 Säännöskohtaiset perustelut

5 a §. Alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeus. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi *uusi 5 a §*. Pykälässä säädettäisiin alaikäisen B-luokan ajo-oikeudesta. Ajo-oikeus ei olisi voimassa yöllä, kello 00–05 välisenä aikana. Rajoitus koskisi henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavia 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita. Rajoitus ei koskisi 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita, kun he kuljettavat alempaa kuin B-luokan ajo-oikeutta, eli AM/120-, AM/121- tai T-luokan ajo-oikeutta, edellyttävää ajoneuvoa. Tämä tarkoittaisi, että 17-vuotias B-luokan ajo-oikeuden haltija saisi kuljettaa esimerkiksi kaksipyöräistä mopoa rajoituksetta. Rajoitus olisi voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija on täyttänyt 18 vuotta. Rajoituksesta ei tulisi merkintää ajokortille.

Ehdotetussa 5 a §:ssä säädetyn rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudeksi. Pykälä sisältäisi informatiivisen viittaus rikoslain 23 luvun 10 §:ään. Kyseisen pykälän 1 momentin mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla.

Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. 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 6 luvun 4 §:ssä säädetyn rangaistuksen mittaamisen yleisperiaatteen mukaan rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen

³³ Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) Kapittel 29. Generelt om førerprøven.

vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttamiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen.

6 §. Ajo-oikeus. Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin *uusi 4 kohta*. Lisäys liittyy uuteen 5 a §:ään. Kohdassa säädettäisiin, että alle 18-vuotiaalla ei ole ajo-oikeutta B-luokan ajoneuvon kuljettamiseen 5 a §:ssä tarkoitettuna ajankohtana. Uuden kohdan takia momentin *3 kohdan* piste muutettaisiin puolipisteeksi.

25 §. Ajokortin luovuttamisen esteet. Pykälän 2 momentti ajokortin palauttamisesta kumottaisiin lain 26 §:n 1 momentissa säädettyyn menettelyyn ehdotetun muutoksen takia. Ahvenanmaalla tai ulkomailla annetun ajokortin luovuttamisvelvollisuudesta, kun ajokortti vaihdetaan suomalaiseen ajokorttiin, säädetään ajokorttilain 62 §:ssä.

26 §. Ajokortin luovuttaminen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin uuden menettelyn takia. Ajokortin palauttaminen postitse korvattaisiin menettelyllä, jossa ajokortin hakijalle toimitettaisiin uuden ajokortin yhteydessä ohjeet aiemman ajokortin tuhoamiseksi. Aiempi ajokortti olisi tuhottava ohjeiden mukaisesti. Menettelyn muutoksen myötä hakijan ei enää tarvitsisi postittaa viranomaiselle aiempaa ajokorttiaan ja 1 momentista kumottaisiin asetuksenantovaltuus hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle. Vastaava menettely on käytössä poliisin myöntämien passin ja henkilökortin osalta.

32 §. Ajokortin ja muun luvan tai todistuksen mukana pitämis- ja esittämisvelvollisuus. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä siihen uusi säännös. Momentissa säädettäisiin, että opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan ja liikenneopettajaluvan voisi esittää sähköisesti. Lupa esitettäisiin Suomi.fi -sovelluksesta, Suomi.fi -sivustolta tai Traficomin OmaAsioinnin kautta. Muutos selkeyttäisi nykytilaa, jossa jo nyt esimerkiksi opetuslupa toimitetaan luvansaajalle sähköisesti.

35 §. Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin riskientunnistamiskoulutuksen kehittämisen ja laajentamisen takia. Koulutukseen olisi jatkossa sisällytettävä opetusta liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen. Koulutusvaatimuksen lisäämisellä on tarkoitus kehittää koulutuksen sisältöä nykyistä syvemmän henkilökohtaisen oppimisen mahdollistamiseksi. Muutoksella lisättäisiin ajokortin suorittajalle mahdollisten riskitilanteiden laajempaa pohtimista jo ennen ajokortin saamista. Tarkempi koulutuksen sisältö määriteltäisiin pykälän 6 momentin antaman valtuuden perusteella Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä, jonka sisältöä laajennettaisiin vastaamaan muutetun 2 momentin sisältöä.

Lisäksi 2 momentin muotoiluun tehtäisiin momentin luettavuutta selventäviä muutoksia. Uuden muotoilun mukaan koulutukseen olisi sisällytettävä opetusta riskien tunnistamisesta ja liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen, sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvistä erityispiirteistä. Erityispiirteillä tarkoitettaisiin esimerkiksi tienpinnan liukkauden vaikutusta ajoneuvon hallintaan, ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkitystä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin, sekä nopeuden vaikutusta jarrutusmatkaan ja ajoneuvon hallittavuuteen. Momentin luettavuutta selventävillä muutoksilla ei olisi vaikutusta riskientunnistamiskoulutuksen sisältöön.

Koulutusvaatimusten lisäys huomioitaisiin myös koulutuksen kestoa koskevassa 2 momentin säännöksessä. Riskientunnistamiskoulutuksen kestoa pidennettäisiin neljällä tunnilla, jatkossa koulutuksen kesto olisi kaksitoista tuntia. Koulutukseen olisi sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voitaisiin osin antaa simulaattorilla.

37 §. *Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen.* Pykälän 1 momenttia muutettaisiin laajentamalla ajokieltokoulutuksen suorittamisvaatimus koskemaan A-, A1- ja A2- ja B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden lisäksi AM/120-, AM/121- ja T-luokan ajo-oikeuden haltijoita. Muutoksen myötä ajokieltokoulutuksen suorittaminen olisi edellytyksenä ajokortin palauttamiselle ajokiellon päättymisen jälkeen myös tilanteissa, joissa kuljettaja olisi määrätty kaksi- tai kolmipyöräisen mopon, kevyen nelipyörän tai traktorin ensimmäisen ajo-oikeuden saamisen seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon. Kahden vuoden seuranta-aika koskisi jokaista momentissa mainittua ajokorttiluokkaa erikseen. Seuranta-aika alkaisi ajo-oikeuden alkamispäivästä.

Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämälle kuljettajalle vaatimus suorittaa ajokieltokoulutus. Poliisin väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen kuljettajan olisi tarkoituksenmukaista suorittaa ajokieltokoulutus tapauksissa, joissa ajokiellon nimikettä ei muutettaisi. Tällaisesta tapauksesta olisi kyse esimerkiksi silloin, kun kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, mutta ajokielto katsotaan kärsityksi väliaikaisen ajokiellon aikana tai kuljettajan ajo-oikeus palautetaan ehdollisena. Näin kuljettajille tulisi yhtenäiset velvollisuudet suorittaa ajokieltokoulutus saman rikkeen perusteella, eikä ajokiellon muoto vaikuttaisi siihen, voidaanko ajokieltokoulutuksen suorittamista vaatia.

Pykälän 2 momenttiin täsmennettäisiin, että ajokieltokoulutus tulisi olla suoritettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Lisäksi momenttiin täsmennettäisiin, että todistus ajokieltokoulutuksen saamisesta olisi toimitettava siitä ajokorttiluokasta, jolla ajokieltoon määrääminen on tapahtunut. Aiemmin suoritettua ajokieltokoulutusta ei olisi siis mahdollista hyödyntää ajokortin palauttamiseksi ja koulutus olisi suoritettava uudelleen jokaisen ajokieltoon määräämisen jälkeen. Mahdollisesti vuosia aikaisemmin käydyin ajokieltokoulutuksen hyödyntäminen ajokortin palauttamiseksi ei ole koulutuksen tavoitteiden mukaista. Myös syyt ajokieltoon määräämisen taustalla voivat vaihdella, jolloin koulutusta on tarkoituksenmukaista kohdentaa sen mukaan, mistä teosta ajokieltoon määrääminen on seuraamus. Aiemmin käyty koulutus ei välttämättä vastaa uuden ajokiellon aiheuttamaan tarpeeseen ja vaikka peruste kuljettajan ajokieltoon uudelleen määräämiselle olisi täysin sama, on ajokieltokoulutuksen suorittamisen edellyttäminen uudelleen sekä tarkoituksenmukaista että perusteltua.

51 a §. *Alaikäisen kuljettajan tunnus.* Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 51 a §. Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias kuljettaja, on merkittävä alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Edellytys ajoneuvon merkitsemisestä alaikäisen kuljettajan tunnuksella koskisi vain henkilöauton ja muun B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon kuljettamista. Esimerkiksi 17 vuotta täyttäneen, mopoa kuljettavan henkilön ei tarvitsisi merkitä mopoa tunnuksella.

Momentissa edellytettäisiin, että tunnus olisi kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. Tunnuksen kiinnityspaikka voisi olla esimerkiksi ajoneuvon takalasi tai runko. Tunnuksen kiinnitystapa ajoneuvoon olisi valittavissa, kunhan tunnus olisi selkeästi ajoneuvon ulkopuolelta havaittavissa. Tunnus voitaisiin irrottaa, jos ajoneuvoa ajaisi joku muu kuin alle 18-vuotias kuljettaja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin asetuksenantovaltuudesta. Valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §. *Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen.* Pykälään lisättäisiin *uusi 4 momentti*. Momentissa säädettäisiin, että kokeen suorittaja voisi käyttää tulkkia kuljettajantutkinnon kokeissa, jos se on tarpeen kokeen suorittamiseksi. Lisäyksellä selkeytettäisiin lainsäädäntöä eikä se muuttaisi koekäytäntöjä nykyisestä. Tulkin käyttäminen kuljettajantutkinnossa on mahdollista tälläkin hetkellä.

Uuden momentin lisäämisen vuoksi voimassa olevasta 4 momentista tulisi *uusi 5 momentti*. Momentissa säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta täydennettäisiin siten, että virasto voisi antaa määräyksen tulkin käyttöön kokeissa liittyvistä käytännön järjestelyistä. Muutos olisi lainsäädäntöä selkeyttävä.

54 §. *Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin lisäämällä momenttiin maininta ajokiellosta ja väliaikaisesta ajokiellosta. Samalla viittaus toistaiseksi voimassa olevaan ajokieltoon poistettaisiin. Muutoksen myötä ajokorttilupaa ei vaadittaisi eikä ajokielto tai väliaikainen ajokielto olisi esteenä kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalle olisi uuden ajokokeen suorittamista koskeva poliisin määräys. Muutoksella mahdollistettaisiin kuljettajan ajokyvyn varmistaminen ajokiellon muodosta riippumatta ja näin sujuvoitettaisiin ja yhtenäistettäisiin poliisin käytäntöjä. Poliisi voi määrätä kuljettajan ajokokeeseen ajokyvyn selvittämiseksi, mutta nykyisellään ajokoetta ei ole ollut mahdollista suorittaa määräaikaisen tai väliaikaisen ajokiellon aikana. Määräaikaiseen ajokieltoon määräämisestä säädetään ajokorttilain 64 ja 65 §:ssä. Väliaikaiseen ajokieltoon määräämisestä säädetään 70 §:ssä. Kyseisen pykälän 1 momentin 4 kohdan nojalla poliisi voi määrätä kuljettajan väliaikaiseen ajokieltoon, jos on ilmeistä, että ajo-oikeuden haltijan ajokyky on sairauden tai vian vuoksi tai muusta syystä siinä määrin heikentynyt, että siitä aiheutuu ajon jatkuessa olennaista vaaraa muulle liikenteelle. Jatkossa myös määräaikaiseen ja väliaikaiseen ajokieltoon määrätty kuljettajat olisi mahdollista ottaa tutkintoon poliisin määräämänä ja varmistaa heidän ajokykynsä.

56 a §. *Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi.* Lain 9 lukuun lisättäisiin *uusi 56 a §*. Pykälässä säädettäisiin uudesta hallinnollisesta seuraamuksesta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistyneelle. Uusi sääntely vastaisi sekä pohjoismaisia menettelyitä että liikenteen palveluista annetun lain 246a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 145 §:n karenssisääntelyä.

Pykälän 1 momentin mukaan kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilpillisesti toimineen koesuoritus olisi keskeytettävä ja hylättävä. Koesuoritus keskeytettäisiin ja hylättäisiin myös, jos kokeessa toimiva tulkki toimisi vilpillisesti. Kokeen keskeyttäisi ja hylkäisi kokeen järjestäjä. Koesuoritus voitaisiin hylätä myös jälkikäteen Liikenne- ja viestintäviraston toimesta, jos vilppi ilmenee vasta koesuorituksen jälkeen.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeen järjestäjänä toimii palvelun tuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 a §:n mukaisesti. Palvelun tuottajan tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilppiä olisi kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautuminen kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa luntaus, kokeeseen kuulumaton keskustelu tai muu kuin etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden tekojen yritys.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin määräaikaisesta kiellosta osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen tai toimia siinä tulkkina. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kiellon teoriakokeessa vilpillisesti toimineelle. Kiellon alkamisaika laskettaisiin siitä, kun vilpillinen toiminta todettiin. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi päätöksen kiellon asettamisesta saatuaan tiedon ja selvityksen vilpillisestä toiminnasta kokeen järjestäjältä. Tulkin vilpillisen toiminnan toteamiseksi on usein tarpeen laatia kokeen äänityksestä litteraatio (tekstinnös), joka voidaan käännettää. Tekstinnöksen ja käännöksen saaminen voi kestää kuukausia. Vasta tämän jälkeen voidaan todeta, onko tulkki syyllistynyt vilppiin. Selvityksen aikana tulkki voisi toimia tehtävässään.

Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen määräaikaisesta kiellosta voisi vaatia oikaisua siten kuin ajokorttilain 95 §:n 1 momentissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen ajokorttilain 95 §:n 2 momentin mukaisesti. Ehdotetun 56 a §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kokeeseen osallistumiskiellosta olisi täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Poikkeus hallintolain (434/2003) 49 f §:n ja oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 122 §:n mukaiseen pääsääntöön, jonka mukaan päätöstä ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman, on välttämätön määräaikaisen kiellon käytännön toimivuuden kannalta. Ilman poikkeusta muutoksenhakuun turvautuneen kuljettajan olisi mahdollista osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen kieltopäätöstä koskevan muutoksenhaun aikana. Liikenne- ja viestintäviraston tulisi kuitenkin käsitellä oikaisuvaatimus hallintolain 49 e §:n mukaisesti kiireellisenä.

Pykälän 3 momentissa olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Määräyksessä tulisi tarkasti ja tyhjentävästi määritellä, millainen toiminta katsottaisiin vilpiksi, koska edellä 1 momentissa vilppi olisi määritelty yleisluonteisesti. Tämä on siksi, että vilpin konkreettiset tekotavat ovat moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia. Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely olisi siksi tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta Liikenne- ja viestintävirastolla on mahdollisuus reagoida määräyksellä nopeasti. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiy yrityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa olisi tärkeä, koska on todennäköistä, että vilpillisen toiminnan muodot muuttuvat, mukaan lukien erilaisten teknisten apuvälineiden käyttö, ja tämä edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin.

93 §. Ajokorttirikkomus. Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin säännös uudesta 100 euron liikennevirhemaksusta. Liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä alaikäiselle kuljettajalle, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo alaikäisen kuljettajan velvollisuutta merkitä B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Lisäyksen takia momentin säännökset jaettaisiin kahteen kohtaan. Muutoksella ei olisi sisällöllistä vaikutusta momentin voimassa olevaan säännökseen.

95 §. Muutoksenhaku. Pykälän otsikkoa muutettaisiin sen sisältöä paremmin vastaavaksi. Uusi otsikko olisi *Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku*.

97 §. Poikkeuslupa. Pykälän otsikkoa muutettaisiin. Uusi otsikko olisi *ikäpoikkeuslupa*. Lisäksi pykälän sisältöä muutettaisiin tarkentamalla ikäpoikkeusluvan myöntämisen ehtoja.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi harkinnan perusteella ja erityisistä syistä myöntää poikkeusluvan, joka oikeuttaisi luvan saajan suorittamaan B-luokan ajo-oikeuden ajokorttilain 5 §:n ikävaatimuksista poiketen jo 17-vuotiaana.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin ikäpoikkeusluvan myöntämisen ehdoista. Momentin 1 kohdan mukaan ikäpoikkeuslupaa hakisi aina alaikäisen huoltaja eikä pelkkä huoltajan suostumus riittäisi. Ajokorttilain 9 §:n 2 momentissa edellytetään huoltajan suostumusta ajokortin saamiseksi niissä ajokorttiluokissa, jotka on mahdollista saada alaikäisenä.

2 momentin 2 kohdan mukaan luvan hakemisen lisäksi huoltaja myös vakuuttaisi alaikäisen kulkemistarpeen. Kulkeminen katsottaisiin säännölliseksi, kun se tapahtuu vähintään neljä kertaa viikossa ja ylittää yhteen suuntaan kävellessä 7 kilometrin matkan eikä joukkoliikenneyhteyksiä ole käytettävissä matkan kulkemiseksi, tai matka joukkoliikenteellä kestää vähintään puolitoista tuntia.

Säännöllinen kulkemistarve osoitettaisiin 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetulla todistuksella: toisen asteen oppilaitoksen läsnäolotodistuksella, oppilaitoksen tai työnantajan todistuksella ammatilliseen opiskeluun liittyvästä työharjoittelusta, vähintään kahden kuukauden mittaisella määräaikaisella tai toistaiseksi voimassa olevalla työsopimuksella, lajiliiton todistuksella tavoitteellisesta harjoittelusta, oppilaitoksen todistuksella taiteen perusopintojen suorittamisesta taikka lääkärintodistuksella nuoren terveydentilasta.

2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin luvan myöntämisen vähimmäisiästä: 16 vuotta 9 kuukautta, eli kolme kuukautta ennen 17 ikävuoden täyttymistä. Momentista poistettaisiin vaatimus siitä, että poikkeusluvan hakijan tulee olla 17-vuotias kuljettajantutkintoon mennessä. Jatkossa luvan saajat pääsisivät suorittamaan kuljettajantutkinnon teoriakokeen aikaisintaan kuukautta ennen säädetyn ikävaatimuksen täyttymistä.

2 momentin 5 kohtaan lisättäisiin ikäpoikkeusluvan myöntämisen edellytykseksi se, että lupaa hakeva nuori ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Aiemmalli liikennenerikostaustalla voi olla vaikutusta henkilön ajokäyttäytymiseen henkilöautolla ajaessa, minkä vuoksi ikäpoikkeusluvan saaminen ei olisi mahdollista.

Pykälän 3 momentin mukaan ikäpoikkeuslupapäätös olisi edelleen esitettävä poliisille pyynnöstä. Lupapäätös voitaisiin esittää myös sähköisesti viranomaisen sovellusta käyttäen esimerkiksi Suomi.fi -postilaatikosta tai Traficomin OmaAsiainnin kautta.

Pykälän 3 momentissa säilytettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston ikäpoikkeusluvan hakemiseen liittyvä määräyksenantovaltuus, jota voitaisiin tarvittaessa hyödyntää.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Ajokorttilakiin ehdotetuilla muutoksilla olisi vaikutusta lakia alemman asteiseen sääntelyyn.

Muutosten takia myös ajokorttilakiin sisältyviä asetuksenanto- ja määräysvaltuuksia muutettaisiin ja niitä lisättäisiin tarvittaviin osiin. Lisäksi valtioneuvoston asetusta ajokorteista muutettaisiin.

Lain 26 §:n 1 momentista kumottaisiin asetuksenantovaltuus, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.

Uuden 51 a §:n 2 momenttiin sisältyisi asetuksenantovaltuus, jonka mukaan valtioneuvoston asetuksella annettaisiin tarkemmat säännökset alaikäisen kuljettajan tunnuksesta ja sen käytöstä.

Lain 53 §:n 4 momentin (siirtyisi 5 momentiksi) määräysenantovaltuutta muutettaisiin niin, että jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa mainitun momentin nojalla tarkempia määräyksiä tulkin käyttöön kuljettajantutkimuksen kokeissa liittyvistä käytännön järjestelyistä.

Uuden 56 a §:n 3 momenttiin sisältyisi Liikenne- ja viestintäviraston määräysenantovaltuus. Valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

Ajokorttilakiin ehdotettujen muutosten takia Liikenne- ja viestintävirasto tekisi muutoksia voimassa olevaan kuljettajaopetuksesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen, kuljettajantutkimuksen teoriakokeesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen ja poikkeuslupan hakemisesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen.

9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.6.2026.

Tämän lain 35 §:n 2 momentin mukaisia koulutusvaatimuksia sovellettaisiin 1.10.2026 alkaen. Riskientunnistamiskoulutuksen voisi suorittaa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleiden säännösten mukaisilla vaatimuksilla siihen saakka, kunnes uusien koulutusvaatimusten soveltaminen alkaa.

Kuljettajaopetusta koskevalla siirtymäajalla varmistettaisiin koulutusta tarjoavien tahojen, autokoulujen ja muiden Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien riskientunnistamiskoulutusta antavien toimijoiden, mahdollisuus päivittää tarjoamansa riskientunnistamiskoulutus asianmukaisella tavalla.

Tämän lain 5 a §:n rajoitus 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 tämän lain voimaantuloa joko Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän ikäpoikkeuslupan nojalla tai sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.

Tämän lain 51 a §:ssä säädetty alaikäisen kuljettajan velvoite merkitä kuljettamansa B-luokan ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksesta koskisi lain voimaan tultua myös henkilöitä, jotka ovat lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa.

Rajoitusta ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitetta koskevien siirtymäsäännösten tarkoituksena on varmistaa, että 17-vuotiaat aiemmin B-luokan ajokortin saaneet kuljettajat ovat tietoisia heitä koskevista rajoituksista ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitteesta. Lisäksi säännöksillä varmistettaisiin 17-vuotiaiden B-luokan ajokortin haltijoiden tasavertainen asema ja tuettaisiin poliisin valvontaa.

Ennen tämän lain voimaantuloa vireille tullessiin poikkeuslupahakemuksiin sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 97 §:ää. Muutoksenhaussa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 97 §:n nojalla annettuun poikkeuslupapäätökseen sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta lakia.

10 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintävirasto huolehtisi erityisellä tavalla lainsäädäntömuutosten viestinnästä viestintäsuunnitelmansa mukaisesti, kun lakiehdotus olisi hyväksytty.

Suunnitelman mukaan Liikenne- ja viestintävirasto ilmoittaisi 17-vuotiaille ikäpoikkeusluvalla tai ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella B-luokan ajo-oikeuden saaneille ja heidän huoltajilleen lainsäädäntömuutosten vaikutuksista ajo-oikeuteen kirjeitse. Ilmoitus lainsäädäntömuutosten vaikutuksista olisi mahdollista lähettää tavallisen kirjeen lisäksi myös sähköpostilla useimmille 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeuden haltijoille, koska myös tieto kuljettajatutkintoon kuuluvien kokeiden tuloksista toimitetaan sähköpostitse.

Henkilöille, jotka eivät olisi suorittaneet ajokoetta ennen lain hyväksymistä, mutta suorittaisivat sen ennen lakimuutoksen voimaantuloa, jaettaisiin infopaketti 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeutta koskevien säännösten muuttumisesta hyväksytyn ajokokeen yhteydessä.

Muutoksista tiedotettaisiin nuoria myös sosiaalisen median kanavia hyödyntäen. Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaisi ajo-oikeuden haltijoiden huoltajia myös muilla viestintätavoilla, esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston erillisellä asiaa koskevalla verkkosivustolla. Virasto pyrkii saamaan muutosten viestinnälle mahdollisimman hyvän mediakattavuuden.

Liikenne- ja viestintävirasto huolehtisi myös poikkeuslupamenettelyä koskevien muutosten kansalaisviestinnästä.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraisivat säännöllisesti lain toteutumista ja vaikutuksia nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen. Mahdollisiin havaittuihin epäkohtiin ja puutteisiin voitaisiin puuttua uuden ajokorttidirektiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä.

11 Suhde muihin esityksiin

11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esityksen kirjoitushetkellä liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltavana hallituksen esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta, jossa myös esitetään muutoksia ajokorttilain 53 §:ään. Muutosten ehdotettu voimaantulotavoite on 1.3.2026.

Tiedossa ei ole muita hallituksen esityksiä, joilla olisi suoraan vaikutusta tässä esityksessä ehdotettaviin muutoksiin.

11.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

12.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta.

Ehdotusten kannalta merkittäviä perusoikeuksia ovat perustuslaissa (731/1999) turvatut yhdenvertaisuus (6 §), oikeus elämään (7 §), liikkumisvapaus (9 §) ja oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §). Ehdotusten kannalta merkityksellisiä ovat myös perustuslain säännökset rikosoikeudellisesta laillisuusperiaatteesta (8 §), perusoikeuksien turvaamisvelvoitteesta (22 §), lainsäädäntövallan siirtämisestä (80 §) ja hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle (124 §).

12.2 Oikeus elämään

Perustuslain 7 §:n 1 momentti sisältää säännöksen oikeudesta elämään sekä säännökset oikeudesta henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Esityksellä pyritään turvaamaan tämän perusoikeuden toteutumista liikenneturvallisuuden kohdistuvien myönteisten vaikutusten avulla. Muihin perusoikeuksiin mahdollisesti kohdistuvia rajoituksia on arvioitava suhteessa tavoitteeseen turvata oikeus elämään ja henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Ajokorttilain seurantalutkimuksen (2020–2022) tuloksista nousi esiin 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus liikennerikoksista, joiden seuraamuksena on ajokielto, verrattuna 18- ja 19-vuotaisiin kuljettajiin. Esityksen mukaan jatkossa poikkeuslupaa ei voisi saada, jos hakija on tai on ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Ajokortin voisi suorittaa normaalisti aiemmasta ajokiellosta huolimatta, kun vähimmäisikä on täyttynyt. Lupaehtojen tarkentamisella pyritään turvaamaan täsmällisesti ja tarkkarajaisesti oikeutta elämään ehkäisemällä riskihakuista liikennekäyttäytymistä ja vähentämällä mahdollisten riskihakuisten henkilöautonkuljettajien määrää liikenteessä.

Seurantalutkimuksen tuloksista ilmeni myös, että valtaosa ajokieltorikoksista tapahtui yöaikaan viikonloppuisin. Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen vuosien 2020–2024 onnettomuustietojen (Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri) mukaan 20 prosenttia henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöauton kuljettaja, ajoittui yöaikaan kello 00–05. Onnettomuuksista 7 prosenttia ajoittui arkiöihin (maanantai-perjantai) ja 13 prosenttia viikonloppuöihin (lauantai-sunnuntai). Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, joissa oli mukana 17-vuotias henkilöautonkuljettaja, 41 prosenttia tapahtui yöaikaan kello 00–05. Onnettomuuksista 9 prosenttia ajoittui arkiöihin ja 32 prosenttia viikonloppuöihin. Onnettomuustilastojen mukaan 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien onnettomuudet painottuvat 18- ja 19-vuotaita henkilöautonkuljettajia enemmän yöaikaan.

Vaikka suurempi osa 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien yöaikaisista onnettomuuksista ajoittuu viikonloppuöihin, ei ero arki- ja viikonloppuöinä tapahtuvien onnettomuuksien osuuksien välillä ole merkittävä. Muun muassa nuorten liikenneturvallisuuden edistämistavoite ja yöaikaisen liikkumistarpeen vähyys huomioiden onkin arvioitu perustelluksi ja tarpeelliseksi, että rajoitus alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen koskisi kaikkia viikonpäiviä. Rajoitus pyrkii puuttumaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen ja edistämään liikenneturvallisuutta ehkäisemällä mahdollisia yöaikaisia vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Perustuslakivaliokunnan mukaan perustuslain 6 §:n 3 momentin säännös muodostaa perustan lasten vajaavaltaisena ja aikuisväestöä heikompana ryhmänä tarvitsemalle erityiselle suojelulle ja huolenpidolle (ks. HE 309/1993 vp, s. 45/I ja PeVL 58/2006 vp).

Esityksen mukaan 17-vuotiaat eivät saisi ajaa henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kello 00–05 välisenä aikana. Nuorten kuljettajien onnettomuusriskin on todettu olevan suurempi juuri yöaikaan. Ehdotettavalla kiellolla vaikutettaisiin myönteisesti kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojeltaisiin heidän oikeuttaan elämään. Edellä mainittujen oikeuksien turvaamiseksi väliaikainen, yöaikaista ajamista koskeva ajo-oikeuden rajoitus on täsmällinen ja tarkkarajainen

keino. Yöaikaisen ajamisen kiellolla turvattaisiin perustuslain 7 §:ssä säädettyä oikeutta elämään, henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen.

Lakiehdotuksen 51 a §:ssä ehdotetaan alle 18-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille veloitetta merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Ajoneuvon merkitsemistä edellytettäisiin kaikissa ajoissa siihen saakka, kunnes ajokortin haltija täyttäisi 18 vuotta ja ajoneuvon merkitsemistä koskeva velvoite päättyisi. Tunnuksen avulla liikenteestä voitaisiin helpommin erottaa 17-vuotiaat kuljettajat ja siten tukea ehdotetun yöaikaisen ajamisen kiellon noudattamisen valvontaa. Tunnus helpottaisi ja tehostaisi kiellon noudattamisen valvontaa, ja voisi näin lisätä liikenneturvallisuutta. Lisäksi tunnuksella voisi olla liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus yhtäältä siten, että nuori kuljettaja mahdollisesti keskittyisi ajamiseen paremmin ja toisaalta myös siten, että muut liikenteessä kulkevat huomioisivat tunnusta käyttävät kuljettajat ja osaisivat kiinnittää huomiota esimerkiksi riittäviin turvaväleihin ja ennakoisivat korostuneesti nuoren kuljettajan toimintaa vaaran ja vahingon välttämiseksi.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksella edistettäisiin edellä kuvatun rajoituksen valvontaa ja siten pyritään turvaamaan kuljettajan, hänen kuljettamiensa matkustajien sekä muiden liikenteessä liikkuvien henkilöiden oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, ja suojaamaan heidän terveyttään.

Poikkeusluvan ehtojen tiukentamisella olisi suora vaikutus myönnettävien poikkeuslupien määrään. Muutoksella pyritään turvaamaan oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen. Muutoksen liikenneturvallisuusvaikutukset ja sitä kautta vaikutukset perustuslailla turvattuun oikeuteen elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen olisivat kuitenkin jossain määrin riippuvaisia siitä, mitä kulkumuotoja alle 18-vuotias siirtyisi käyttämään henkilöauton asemesta.

12.3 Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:ssä ilmaistaan paitsi perinteinen vaatimus oikeudellisesta yhdenvertaisuudesta myös ajatus tosiasiallisesta tasa-arvosta. Pykälä sisältää yleisen yhdenvertaisuuslausekkeen (1 momentti), syrjintäkiellon (2 momentti), säännöksen lasten kohtelemisesta tasa-arvoisesti yksilöinä ja säännöksen lasten oikeudesta saada vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti (3 momentti) sekä säännöksen sukupuolten tasa-arvon edistämisestä (4 momentti) (HE 309/1993 vp, s. 42, PeVM 25/1994 vp, s. 7).

Yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kiello ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa (HE 309/1993 vp, s. 42). Pykälän 2 momentin mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan esimerkiksi iän perusteella. Pykälän 3 momentti edellyttää tämän lisäksi, että lapsia kohdellaan tasa-arvoisesti yksilöinä, ja heidän tulee saada vaikuttaa itseään koskeviin asioihin kehitystään vastaavasti. Perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuuden ja syrjimättömyyden vaatimuksilla on yhteys myös muihin perusoikeuksiin, kuten perustuslain 9 §:ssä turvattuun vapauteen liikkua maassa.

Perustuslain 6 §:n 2 momentin ilmaisemalla syrjintäkieltosäännöksellä ei ole kielletty kaikenlaista erontekoa ihmisten välillä, vaikka erottelu perustuisi säännöksessä nimenomaisesti mainittuun syyhyn. Olennaista on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla. Perustelulle asetettavat vaatimukset ovat erityisesti säännöksessä lueteltujen kiellettyjen erotteluperusteiden kohdalla kuitenkin korkeat (HE 309/1993 vp, s. 44). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on erottelun hyväksyttävyyden

lisäksi kiinnitetty huomiota valitun keinon oikeasuhtaisuuteen (muun muassa PeVL 61/2018 vp).

Perustuslakivaliokunta on lausunnossaan PeVL 44/2010 vp korostanut, että ikärajojen asettaminen ei sinänsä ole perustuslain kannalta arveluttavaa, mutta sille pitää olla esitettävissä jokin perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy. Lisäksi käytäntö osoittaa, että valiokunnan mielestä tämän hyväksyttävän syyn on pitänyt olla myös asiallisessa ja kiinteässä yhteydessä lain tarkoitukseen (PeVL 44/2010 vp, s. 6). Valiokunnan käytäntö ikärajojen asettamisen osalta voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään. Yhtäältä ikärajojen asettaminen on ollut esillä nuorten henkilöiden kohdalla, ja toisaalta niitä on tarkasteltu silloin, kun ne ovat koskeneet vanhusväestöä (PeVL 44/2010 vp, s. 5).

Yhdenvertaisuuslaissa (1325/2014) on tarkemmin säädetty syrjintäkiellosta. Lain 8 ja 10 §:n nojalla henkilön muihin nähden epäsuotuisampi kohtelu vertailukelpoisessa tilanteessa, esimerkiksi ikään liittyvän seikan perusteella, on kielletty. Lain 11 §:n 1 momentissa säädetään, että erilainen kohtelu ei ole syrjintää, jos kohtelu perustuu lakiin ja sillä on muutoin hyväksyttävä tavoite ja keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat oikeasuhtaisia. Julkisen vallan käytössä ja julkisen hallintotehtävän hoitamisessa ja muun muassa koulutuksen alalla erilainen kohtelu käsillä olevalla perusteella edellyttää perustuslaissa ja yhdenvertaisuuslain 11 §:ssä säädetyn mukaisesti sitä, että kohtelu perustuu lakiin. Tällöin tulevat arvioitavaksi myös perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan perusoikeusrajoitus ei voi olla tarkoitukseensa soveltuva ja siten välttämätön, jos sillä ei edes periaatteessa voida saavuttaa sen perusteena olevaa hyväksyttävää tavoitetta (ks. esim. PeVL 40/2017 vp, s. 4, PeVL 55/2016 vp, s. 4—5 ja PeVL 5/2009 vp, s. 3).

Esityksessä ehdotetaan poikkeuslupan myöntämisen ehtojen tarkentamista. Muutos vähentäisi myönnettävien poikkeuslupien määrää ja jatkossa nykyistä suurempi osa nuorista joutuisi kulkemaan matkat oppilaitokseen, töihin tai harrastukseen muulla kulkuvälineellä kuin henkilöautolla. Luvan voisi saada vain, jos liikkumistarve on riittävän säännöllistä ja muut säädetyt edellytykset täyttyvät. Luvan saamisen edellytykset säädettäisiin laissa, ja ne kohtelisivat samassa tilanteessa olevia samalla tavalla.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että alaikäisten B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan. Rajoituksesta säädettäisiin 5 a §:ssä. Rajoitus olisi voimassa siihen asti kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Rajoitus ei siis koskisi säädetyn vähimmäisiän (18 vuotta) täyttäneitä B-luokan ajokortin haltijoita. Ehdotettu rajoitus ajo-oikeuteen asettaisi 17-vuotiaat B-luokan ajokortin haltijat eri asemaan iän perusteella suhteessa 18 vuotta täyttäneisiin B-luokan ajokortin haltijoihin.

On huomioitava, ettei alaikäisillä ole samanlaista ehdotonta oikeutta B-luokan ajo-oikeuteen kuin vähimmäisiän täyttäneillä henkilöillä. Koska 17-vuotiaiden mahdollisuutta saada B-luokan ajo-oikeus on rajoitettu poikkeuslupamenettelyllä ja luvan myöntäminen perustuu säännölliseen kulkemistarpeeseen esimerkiksi kouluun tai töihin, ei yöaikaisen ajamisen kiellon katsota puuttuvan olennaisesti 17-vuotiaiden olemassa olevaan oikeuteen. Lisäksi on huomioitava, että liikenneturvallisuuden takia tienkäyttäjille asetetaan myös muunlaisia rajoituksia.

Ehdotettu rajoitus on liikenneturvallisuutta edistävä toimenpide, jolla pyritään suojelemaan nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien henkeä, henkilökohtaista turvallisuutta ja terveyttä. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Yöaikaisen ajamisen kiellolla turvattaisiin perustuslain 7 §:ssä säädettyä oikeutta elämään, henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen, sekä toteutettaisiin

perustuslain 19 §:n 3 momentin mukaista julkisen vallan velvollisuutta edistää väestön terveyttä. Hengen ja henkilökohtaisen turvallisuuden suojelemista sekä terveyden edistämistä voidaan pitää perustuslain tarkoittamina hyväksyttävänä ja painavana perusteina, joiden nojalla erilainen kohtelu ikään perustuen voidaan katsoa perustelluksi. Ajo-oikeuden rajoitusta on pidettävä välttämättömänä, kun huomioidaan, ettei nykysääntely ole onnettomuustilastojen ja ajokorttilain seurantatutkimuksen tulosten valossa riittävässä määrin ehkäissyt nuorten liikenneonnettomuuksia ja toteuttanut liikenneturvallisuutta sekä turvannut mainittuja perusoikeuksia.

Ehdotuksella on asiallinen ja kiinteä yhteys lain tarkoitukseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ehdotuksella tavoiteltavaa liikenneturvallisuusvaikutusta ja riskikäyttäytymiseen puuttumista ei arvioida saavutettavan ainoastaan lievemmillä keinoilla, kuten kuljettajakoulutuksen lisäämisellä. Muita valmistelussa arvioituja toteuttamisvaihtoehtoja käsitellään hallituksen esityksen jaksossa 5.1. Ehdotetun rajoituksen voidaan katsoa olevan oikeasuhtainen, sillä se ei ajankohtansa ja ajallisen ulottuvuutensa takia muodostaisi estettä nuorten liikkumisen työhön, opintoihin tai harrastuksiin.

Ehdotettu ajoneuvon, eli auton, merkitsemistä koskeva velvoite olisi rajattu vain välttämättömään. Tunnuksen käyttövelvoite päättyisi ajokorttilain mukaisen B-luokan ajo-oikeuden vähimmäisiän täytyttyä, eli silloin kun kuljettaja täyttäisi 18 vuotta. Täysi-ikäisiä, alun perin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden 17-vuotiaana saaneita ja täysi-ikäisiä B-luokan ajokortin haltijoita kohdeltaisiin näin yhdenvertaisesti. Alaikäisen kuljettajan velvoite merkitä kuljettamansa auto kytkeytyy edellä kuvatun yöaikaista ajamista koskevan ajo-oikeuden rajoituksen noudattamisen valvontaan. Velvoitteen kohdistamista 17-vuotiaisiin kuljettajiin pidetään tarpeellisena huomioiden sääntelyllä suojeltavat oikeushyvät, erityisesti nuorten henki ja terveys sekä liikenneturvallisuus. Tunnuksen tavoitteena on suojella nuoria kuljettajia, heidän kyydissään matkustavia ja muita liikenteessä kulkevia onnettomuuksilta sekä tukea poliisin suorittamaa liikenteen valvontaa.

Edellä kuvattujen 17-vuotiaita kuljettajia koskevan rajoituksen ja tunnuksen käyttöä koskevan velvoitteen ei katsota olevan perustuslaissa turvattu yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisia, koska pyrkimyksenä on tienkäyttäjryhmien tosiasiallisen tasa-arvon toteuttaminen sekä tärkeimpinä pidettyjen, perustuslain 7 §:n turvaamien oikeuksien suojeleminen.

12.4 Elinkeinovapaus

Ehdotusta 17-vuotiaiden yöaikaisen ajamisen kiellosta B-luokan ajokorttia edellyttävällä ajoneuvolla on syytä tarkastella elinkeinovapauden kannalta. Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Lisäksi siinä vahvistetaan yrittämisen vapauden periaate, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Yhtenä lähtökohtana on yksilön oma aktiivisuus toimeentulonsa hankkimisessa. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon.

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta rajoittavat luonnollisesti eräät tosiasialliset seikat, kuten tarjolla olevat työpaikat, työssä vaadittava koulutus, kokemus ja ammattitaito. Ammatin- ja elinkeinonharjoittajan valinnanmahdollisuuksia rajoittavat hänen kykynsä myydä tuotteitaan ja palveluksiaan niin, että hän voi hankkia toimeentulonsa.

Tosiasiallisten rajoitusten lisäksi työn, ammatin ja elinkeinon valinnan vapauteen kohdistuu runsaasti oikeudellisia rajoituksia. Perustuslain 18 §:n 1 momenttiin sisältyvillä sanoilla *lain mukaan* viitataankin mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla (HE

309/1993 vp, s. 67, PeVL 9/2005 vp, s. 2). Toisaalta niillä viitataan lailla säätämisen vaatimukseen ja siten siihen, että myös näiden perusoikeuksien kannalta merkityksellinen sääntely tulee toteuttaa lain tasolla (PeVL 18/2006 vp, s. 3–4, PeVL 8/2005 vp, s. 3, PeVM 5/2002 vp, s. 1–2, PeVL 31/1998 vp, s. 2–3, PeVL 15/1996 vp).

Laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoitusten olennaisen sisällön, kuten rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista (PeVL 28/2001 vp, s. 6, PeVL 9/2005 vp, s. 2).

Poikkeusluvan myöntämisehtojen tiukentaminen johtanee poikkeuslupien määrän vähenemiseen. Muutoksen takia alle 18-vuotiaiden henkilöiden mahdollisuus liikkua töihin tai opiskeluihin saattaa jossain määrin vaikeutua, ja he joutuvat etsimään muita liikkumismuotoja, kuten esimerkiksi kävely, pyöräily, toisen kyydissä kulkeminen tai muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttö. Joukkoliikenteen käyttäminen voi myös olla mahdollista. Elinkeinovapauden rajoittamista on kuitenkin pidettävä oikeutettuna, koska muutoksen avulla turvataan oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen.

17-vuotiaiden henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettavien ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan, kello 00–05. Ehdotuksen kielteinen vaikutus nuorten työssäkäyntiin olisi vähäinen, koska laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa nuorten työssäkäyntiajan pääasiassa aikavälille 06–22. Rajoitus olisi voimassa väliaikaisesti siihen saakka, kun ajo-oikeuden haltija täyttäisi 18 vuotta. Rajoitusta voidaan pitää perustuslain näkökulmasta täsmällisenä, tarkkarajaisena ja oikeasuhtaisena.

Perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytyksien nojalla perusoikeusrajoituksien on oltava myös ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta sallittavia. Elinkeinovapautta ei ole sellaisenaan turvattu Euroopan ihmisoikeussopimuksessa tai YK:n alaisissa ihmisoikeussopimuksissa. YK:n ihmisoikeuksien yleismaailmallisen julistuksen 23 artiklaan sisältyy työn valinnan vapaus. Elinkeinovapaus sisältyy Euroopan unionin perusoikeuskirjaan. Sen 16 artiklan mukaan elinkeinovapaus tunnustetaan unionioikeuden sekä kansallisten lainsäädäntöjen ja käytäntöjen mukaisesti. Euroopan ihmisoikeussopimuksen 1. lisäpöytäkirjan 1 artikla suojaa omaisuudensuojaa ja sen on katsottu suojaavan välillisesti myös elinkeinotoimintaa. Kyseistä oikeutta voidaan rajoittaa laajasti lailla julkisten intressien turvaamiseksi. Suomen kansainväliset ihmisoikeusvelvoitteet eivät siten estä ehdotetun kaltaista sääntelyä. Edellä mainittujen muutosehdotusten tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta.

Edellä kuvatuin perustein ehdotettua rajoitusta ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina ja se täyttää Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset.

12.6 Ehdotettujen seuraamusten perustuslainmukaisuudesta

Seuraamus yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta

Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Pykälän 1 momentissa säädetyn mukaan kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta on tuomittava sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Ajokorttilain 64 §:n 2 momentin 4 kohdassa säädetään, että poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon, jos hänen on todettu syyllistyneen rikoslain 23 luvun 10 §:ssä tarkoitettuun kulkuneuvon kuljettamiseen oikeudetta. Lain 70 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan väliaikainen ajokielto voidaan määrätä, jos on todennäköistä, että edellytykset ajokiellon määräämiselle ovat olemassa 64 §:n 2 momentin 3–5 kohdan nojalla.

Esityksen mukaan seuraamuksena uudessa 5 a §:ssä säädettäväksi ehdotetun ajo-oikeuden rajoituksen rikkomisesta kuljettaja tuomittaisiin edellä kuvatun sääntelyn nojalla pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsitellä tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Uusi 5 a § sisältäisi informatiivisen viittauksen rikoslain 23 luvun 10 §:ään. Esityksen valmistelussa on arvioitu myös useita muita vaihtoehtoja mahdollisiksi seuraamuksiksi. Näitä vaihtoehtoja on kuvattu tarkemmin hallituksen esityksen jaksossa 5.1.

Lainvalmistelukäytännöstä löytyy melko niukasti kannanottoja siihen, millä edellytyksillä ja perusteilla valinta hallinnollisten seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisen sääntelyn välillä on tehtävä. Hallinnollisten seuraamusten käyttöala lainsäädännössä on lisääntynyt, ja niiden on katsottu soveltuvan ennen kaikkea tilanteisiin, joissa on kysymys vähäisistä rikkomuksista tai laiminlyönneistä ja joissa maksun määrääminen voi tapahtua verraten yksinkertaisessa menettelyssä hallintoviranomaisessa (PeVL 9/2018 vp, s. 2). Rikosoikeudellinen rangaistavaksi säätäminen on perinteisesti katsottu perustelluksi, mikäli sääntely-ympäristö on monimutkaista ja epäilyllä subjektiiviseen syyllisyyteen liittyvien näkökohtien sekä muihin epäiltyyn tekoon liittyvien olennaisten seikkojen selvittäminen edellyttää muuta kuin kirjallista selvittämistä, koska edellä mainitut seikat soveltuvat paremmin rikosprosessuaalisessa järjestyksessä selvitettäväksi.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on katsonut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus. Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia. Valiokunnan mukaan tällaiset seuraamukset voivat toimia yleisestävasti niiden tehon perustuessa muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisriskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen. Näihin yleisiin näkökohtiin liittyen eduskunnan perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että rikosoikeudellista järjestelmää ei tule rasittaa sisällyttämällä sen piiriin kaikkein lievimpiä yhteiskunnalle vain vähän haittaa aiheuttavia tekoja (PeVL 9/2018 vp, s. 4; ks. myös LaVL 9/2018 vp, s. 3). Lisäksi on huomattava, että myös EU:ssa rikosoikeudellinen rangaistavuus on nähty viimesijaiseksi keinoksi ja rikosoikeudellista rangaistavuutta voidaan perustella vakavien tekojen suhteen tai esimerkiksi silloin, kun on tärkeää ilmaista voimakasta paheksuntaa tiettyä moitittavana pidettyä tekoa kohtaan.

Oikeuskirjallisuuden mukaan rikosoikeudellista järjestelmää voidaan käyttää oikeushyvien suojeluun vain, jos käsillä ei ole toista moraalisesti hyväksyttävämpää sitä tehossaan kohtuullisissa määrin lähestyvää ja kohtuullisin kustannuksin toimeenpantavissa olevaa järjestelmää. Kysymys on toisin sanoen siitä, että rikosoikeudellista järjestelmää tulee periaatteen mukaan käyttää vasta viimesijaisena keinona. Oikeuskirjallisuudessa on myös katsottu, että hallinnolliset seuraamusmaksut voivat ultima ratio -periaatteen näkökulmasta toimia rikosoikeudellisen lainsäädännön käyttämisen vaihtoehtoina. Hallinnollisten seuraamusten käyttöä on voitu perustella myös tilanteissa, joissa sanktioitavat teot on ollut suhteellisen helppo näyttää toteen (HE 231/2022 vp, s. 9–10). Toisaalta hallinnollinen seuraamusmaksu voidaan määrätä myös esimerkiksi kilpailulain (948/2011) 12 §:n nojalla kilpailunrajoituksesta eikä tämänkaltaisessa asiassa useinkaan ole kysymys yksinkertaisesta ja selvästä asiasta.

Esityksen tavoitteena on erityisesti nuorten liikenneturvallisuuden edistäminen. Ehdotettu 17-vuotiaisiin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettaviin kohdistuva yöaikaisen ajamisen kiello on perusteltu liikenneturvallisuusnäkökulmasta. Onnettomuustilastojen (Väyläviraston onnettomuusrekisteri) mukaan suuri osa (41 %) kuolemaan johtaneista

onnettomuuksista, joissa oli osallisena 17-vuotias henkilöautonkuljettaja, tapahtui yöaikaan kello 00–05. Yöaikaan tapahtuneiden onnettomuuksien, jossa oli osallisena joko 18-vuotias henkilöautonkuljettaja tai 19-vuotias henkilöautonkuljettaja, osuudet ovat pienempiä (26 % ja 9 %).

17-vuotiaat poikkeusluvalla ajokortin saaneet ovat perustelleet tarvetta ajokortille lähtökohtaisesti säännöllisillä koulu-, työ- ja harrastusmatkoilla, jotka eivät ajoitu yöaikaan. Yöaikaan henkilöautolla ajettavat matkat ovat 17-vuotiailla pääsääntöisesti siis muita kuin poikkeusluvan perusteena olevia matkoja, ja niihin voi myös muiden tienkäyttäjien vähäisen määrän takia liittyä erinäistä riskikäyttäytymistä.

Ehdotetulla ajo-oikeuden rajoituksella voitaisiin vähentää nuorten kuljettajien vaaratilanteita ja niistä potentiaalisesti seuraavia onnettomuuksia. 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. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että seuraamuksella olisi olennainen yhteys ja vaikutus rajoituksen noudattamiseen eikä vastaavaa vaikutusta voitaisi saavuttaa ehdotettua seuraamusta lievemmin keinoin.

Ehdotettu seuraamus vastaa vallitsevaa käytäntöä, jossa yksinkertaiset ja selvät ajokieltorikokset käsitellään sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain mukaisessa sakkomenettelyssä, ajo-oikeuden haltija määrätään väliaikaiseen ajokieltoon ja määräaikaiseen ajokieltoon johtava ajokieltoasia tulee vireille poliisilaitoksen lupahallinnossa. Seuraamus olisi siten nykyisten toimintamallien mukainen. Seuraamus olisi myös yhdenmukainen ajokorttilain 5 §:n 6 momentissa säädetyn rajoituksen vastaisesti ajamista koskevan tulkinnan kanssa. Momentin mukaan kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittamisen sisältävässä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelevat 17-vuotiaat B- tai BE-luokan ajokortin haltijat ovat oikeutettuja vain momentissa tarkoitettuun opiskeluun liittyviin ajoihin. Muut ajot katsotaan Poliisihallituksesta saadun tiedon mukaan ajo-oikeuden ylittäviksi teoiksi.

Perustuslain 8 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää lain täsmällisyyteen kohdistuvan erityisen vaatimuksen. Sen mukaan kunkin rikoksen tunnusmerkistö on ilmaistava laissa riittävällä täsmällisyydellä siten, että lain sanamuodon perusteella on ennakoitavissa, onko jokin teko tai laiminlyönti rangaistavaa (PeVL 48/2017 vp, s. 9). Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen ja EU-tuomioistuimen käytännössä laillisuusperiaatteelle on annettu käytännössä vastaava ydinsisältö, jossa on korostettu rikossääntelyn ennustettavuutta eli sitä, että säännöksen sanamuodon perusteella voidaan ennakoida, mikä on rangaistavaa (ks. PeVL 10/2016 vp ja PeVL 56/2014 vp, s. 2/II sekä niissä viitatu lausunnot). Rajoituksesta ja sen vaikutuksesta ajo-oikeuteen säädettäisiin ehdotetussa 5 a §:ssä ja 6 §:n 3 momenttiin lisättävässä uudessa kohdassa. Säännöksistä käy selväksi, että 17-vuotiaan B-luokan ajo-oikeuden haltijan ajo-oikeus ei olisi voimassa rajoituksen ajankohtana kello 00–05. Ehdotuksen sanamuodon perusteella olisi ennakoitavissa, että rajoituksen ajankohtana ajaminen on kuljettajan ajo-oikeuden ylittävä teko, josta voidaan määrätä seuraamus.

Esityksessä ehdotetaan 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoille yöaikaisen ajamisen kieltä ja siihen liittyvää velvoitetta merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella, joiden rikkomisesta voitaisiin määrätä seuraamuksia. Koska muutosten ehdotetaan koskevan myös ikäpoikkeusluvalla tai ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa B-luokan ajo-oikeuden ennen lain voimaantuloa saaneita 17-vuotiaita, huolehdittaisiin muutosten viestinnästä erityisellä tavalla esityksen 10. jaksossa kuvatusti.

Ehdotettua seuraamusta on edellä kuvatuin perustein pidettävä välttämättömänä, täsmällisenä, oikeasuhtaisena ja suhteellisuusvaatimusten mukaisena.

Ehdotettua seuraamusta koskevaa sääntelyä ei ole edellä mainitulla perusteluilla pidetä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttäminen olisi näiltä osin tarpeen.

Seuraamukset ajoneuvon merkitsemättä jättämisestä ja vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkimnon teoriakokeessa

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilakiin lisättäväksi uusia hallinnollisia seuraamuksia. Hallinnollisten seuraamusten voidaan katsoa soveltuvan etenkin tilanteisiin, joissa on kyse moitittavuudeltaan verraten vähäisistä tai muista sellaisista alakohtaisen lainsäädännön rikkomuksista ja laiminlyönneistä, joissa laissa säädettyjen velvoitteiden rikkominen on yksinkertaisesti toteennäytettävissä.

Hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä on otettava huomioon perusoikeuksien rajoittamisen yleiset edellytykset. Tällaisia ovat muun muassa vaatimukset sääntelyn hyväksyttävyydestä ja oikeasuhtaisuudesta. Perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyden mukaisesti hallinnollisille sanktioille on esitettävä painava yhteiskunnallinen tarve ja perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä peruste (PeVL 23/1997 vp, s. 2/II).

Suhteellisuusvaatimus edellyttää sen arvioimista, onko sanktiointi välttämätön sen taustalla olevan oikeushyvän suojaamiseksi. Tältä osin tulee arvioida, onko vastaava tavoite saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon säätämällä rangaistavaksi (PeVL 23/1997 vp). Sääntelyn hyväksyttävyyden ja oikeasuhtaisuuden lisäksi sanktioista säädettyä on kiinnitettävä erityistä huomiota sääntelyn tarkkarajaisuuteen sekä sanktioiden kohteena olevien oikeusturvaan (PeVL 49/2017 vp).

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 51 a §, jossa säädettäisiin alaikäisen kuljettajan tunnuksista ja velvollisuudesta merkitä ajoneuvo tunnuksella. Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi lain 93 §:n 2 momenttia. Momentissa säädettäisiin ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden noudattamatta jättämisestä seuraavasta hallinnollisesta seuraamuksesta. Hallinnollinen seuraamus olisi liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen hallintomenettelyyn ja päätöksen tiedoksiantoon sovellettaisiin tieliikennelain 6 luvun säännöksiä. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanoon sovellettaisiin sakon täytäntöönpanosta annetun lain (672/2002) säännöksiä. Perustuslakivaliokunta on arvioinut liikennevirhemaksua tieliikenteen vähäisimpien rikkomusten seuraamuksena lausunnossaan PeVL 9/2018 vp ja lakivaliokunta lausunnossaan 9/2018 vp.

Ehdotetussa hallinnollista seuraamusta koskevassa sääntelyssä on otettu huomioon perustuslakivaliokunnan hallinnollisia seuraamuksia koskeva lausuntokäytäntö. Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä liikennevirhemaksun kaltaisia maksuja ei ole pidetty perustuslain 81 §:n mielessä sen paremmin veroina kuin maksuinakaan, vaan lainvastaisesta teosta määrättävinä sanktioluonteisina hallinnollisina seuraamuksina. Perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (Ks. esim. PeVL 9/2018 vp, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5, PeVL 14/2013 vp ja PeVL 17/2012 vp).

Perustuslakivaliokunta on usein kiinnittänyt huomiotaan siihen, että hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn tulee olla oikeasuhtaista eli suhteellisuusperiaatteen mukaista (PeVL

15/2014 vp ja PeVL 17/2012 vp sekä siinä mainitut lausunnot). Oikeasuhtaisuuteen ovat liittyneet yleensä kysymykset lievien laiminlyöntien sanktioinnista ja seuraamusten porrastamisesta rikkomuksen vakavuuden perusteella (PeVL 11/2009 vp). Valiokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsinkin vähäisenä pidettävistä laiminlyönneistäkin seuraavan laiminlyöntimaksun suuruuden ehdotettiin olevan vähintään 500 euroa (PeVL 58/2010 vp). Perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rahamäärältään suuri seuraamusmaksu korostaa oikeusturvalle asetettavia vaatimuksia (PeVL 14/2018 vp).

Ehdotettu liikennevirhemaksu olisi välttämätön ajoneuvon merkitsemistä koskevan velvollisuuden noudattamisen turvaamiseksi ja yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnan helpottamiseksi. Seuraamuksella tavoitellaan nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien hengen ja terveyden suojaamista ja liikenneturvallisuuden edistämistä, ja sitä pidetään näillä perustein hyväksyttävänä. Esityksen valmistelussa on arvioitu, ettei tavoite olisi saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin teon sanktioimisella.

Ehdotettu 100 euron liikennevirhemaksu on tarkkarajainen. Maksu olisi myös oikeasuhtainen ja kohtuullinen, kun huomioidaan, että ajoneuvon merkitsemättä jättämisellä voisi yrittää kiertää yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnan piiriin kuulumista. Ehdotetun liikennevirhemaksun kohtuullisuutta puoltaa myös se, että samansuuruinen liikennevirhemaksu voidaan määrätä tieliikennelain 171 §:n 1 momentin 5 kohdan mukaan esimerkiksi, jos kuljettaja jättää tahallaan tai huolimattomuudesta noudattamatta ajoneuvon varusteiden, kuten turvavyön, käyttämisestä säädettyä. Seuraamusmaksua ei määrättäisi tilanteissa, joissa rikkomukset ovat vähäisiä tai joissa maksun määrääminen on kohtuutonta. Seuraamusmaksun sijaan toimivaltainen viranomais voisi antaa huomautuksen.

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 56 a §. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkimuksen teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja hallinnollisesta seuraamuksesta vilppiin syyllistymisen seurauksena. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa vilppiin syyllistyneen henkilön kuuden kuukauden mittaiseen määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Teoriakokeessa vilppiin syyllistynyt tulkkii voitaisiin asettaa kuuden kuukauden määräaikainen kieltoon toimia tulkkina teoriakokeessa.

Ehdotuksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin kiellettyihin keinoihin tai apuvälineisiin turvautumista kokeessa. Vilpiksi katsottaisiin muun muassa luntaus, keskustelu tai muu kuin mahdollinen etukäteen hyväksytty ulkopuolisen apuun tukeutuminen ja toisen puolesta kokeen tekeminen sekä kokeen kopiointi ja tallentaminen millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden yritykset. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

Ehdotettu sääntely vastaisi pääpiirteittäin liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään LiVM 8/2021 vp tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syyllistyneelle asetetaan kuuden kuukauden kielto osallistua uudelleen kokeeseen. Hallituksen esitys, johon taksikuljettajakokeen karenssisääntely sisältyi, oli perustuslakivaliokunnan arvioitavana (PeVL 45/2020 vp). Liikenteen palveluista annetun lain lisäksi karenssisääntelyä sisältyy 1.9.2023 voimaan tulleen vaarallisen aineiden kuljetuksesta

annetun lain 145 §:ään (HE 220/2021 vp). Pykälässä säädetään ADR-ajolupakokeen ja turvallisuusneuvonantajan kokeen karenssisääntelystä.

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkimnon teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Vilpillistä toimintaa on havaittu sekä kokeen suorittajien, että kokeessa avustavien tulkkien osalta. Tapausten määrän kasvua voi osin selittää vilpin aiempaa tehokkaampi havaitseminen. Koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta. Kuljettajantutkimnon teoriakoemääräyksessä kielletään yksiselitteisesti erilaisten koevilpin mahdollistavien laitteiden ja materiaalien vieminen koetilaan, kysymysten kopioiminen sekä eteenpäin välittäminen (Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkimnon teoriakoemääräys 2021).

Kuljettajantutkimnon tarkoitus huomioiden on merkityksellistä, että teoriakoetilanteita valvotaan niin, ettei vilppiä pääse tapahtumaan. Lisäksi on tärkeää, että vilppitapausten vaikutuksista, kuten kokeen keskeytymisestä ja hylkäämisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeusturvanäkökohtat huomioon ottaen. Ehdotettu kuuden kuukauden määräaikainen kiello osallistua kuljettajantutkimnon teoriakokeeseen olisi tarkkarajainen. Sääntelyllä olisi ennalta estävää vaikutusta ja sitä pidetään suhteellisuusperiaatteen mukaisena. Jos vilpin toteaminen edellyttäisi lisäselvityksiä, tulkki voisi toimia tehtävässään selvityksen aikana ja Liikenne- ja viestintävirasto asettaisi kiellon vasta saamansa selvityksen jälkeen.

Hallinnollisen seuraamuksen yleisistä perusteista on perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan säädettävä perustuslain 2 §:n 3 momentin edellyttämällä tavalla lailla, koska sen määrittämiseen sisältyy julkisen vallan käyttöä. Perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että vaikka perustuslain 8 §:n rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten sanktioiden sääntelyyn, ei tarkkuuden yleistä vaatimusta kuitenkaan voida tällaisen sääntelyn yhteydessä sivuuttaa (ks. esim. PeVL 9/2012 vp, PeVL 74/2002 vp, PeVL 57/2010 vp). Hallinnollisia sanktioita koskevista säännöksistä tulee käydä yksiselitteisesti ilmi, minkä lainsäädännön vastaisista teoista tai laiminlyönneistä voi olla seuraamuksena sanktio. Lisäksi sanktioitavat teot ja laiminlyönnot on laissa luonnehdittava niiden yksilöimiseksi. Erityisen tärkeää on, että säännökset antavat sääntelyn kohteena oleville riittävän ennustettavuuden sanktioiden määrittämisestä. Esimerkiksi seuraamusmaksua koskevassa laissa on täsmällisesti ja selkeästi säädettävä maksuvelvollisuuden ja maksun suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista (Ks. esim. PeVL 17/2012 vp, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II). Ehdotetussa hallinnollisia seuraamuksia koskevassa sääntelyssä nämä vaatimukset olisi otettu asianmukaisesti huomioon.

Ehdotetussa 56 a §:ssä ja 93 §:n 2 momentissa säädettäisiin kriminalisointiperiaatteiden ja hallinnollisilta sanktioilta edellytettävien valtiosääntöoikeudellisten reunaehtojen valossa tarkkarajaisesti ja täsmällisesti niistä teko- ja laiminlyöntityypeistä, jotka olisi sanktioitu rikkomuksina. Esitettävät seuraamukset olisivat välttämättömiä huomioon ottaen lain tavoitteet ja sääntelykokonaisuudella suojeltavat oikeushyvät, erityisesti liikenneturvallisuus. Lain rikkominen olisi sanktioitu hallinnollisin seuraamuksin tarkoituksenmukaisella ja suhteellisuusperiaatteen edellyttämällä tavalla.

Ehdotettuja seuraamuksia koskevaa sääntelyä ei ole edellä mainitulla perusteluilla pidettävä ongelmallisena perustuslain kannalta, eikä perustuslainsäätämisyjärjestyksen käyttäminen olisi näiltä osin tarpeen.

12.7 Lainsäädäntövallan siirtäminen

Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määrätyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Erityisillä syillä voidaan tarkoittaa esimerkiksi sitä, että sääntely on teknistä tai vähäisiä yksityiskohtia koskevaa, ja johon liittyy ainoastaan vähäistä harkintavallan käyttöä. Myös poikkeuksellisen usein muutettava sääntely voi muodostaa 2 momentissa tarkoitettua erityisen syyn (ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muulle viranomaiselle annettavan määräyksenantovaltuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Rajauksella voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajallista tai asiallista rajausta.

Esityksessä ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastolle useita määräyksenantovaltuuksia.

Lain 53 §:ssä säädetään kuljettajantutkinnon rakenteesta ja toteuttamisesta. Voimassa olevaa, pykälän 4 momentissa (jatkossa 5 momentti) säädettyä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta täydennettäisiin uudella valtuudella. Liikenne- ja viestintävirasto voisi jatkossa antaa tarkempia määräyksiä käytännön järjestelyistä, joita liittyy tulkin käyttöön kuljettajantutkinnon kokeissa. Tulkin käyttäminen on tälläkin hetkellä sallittu kuljettajantutkinnon kokeissa, esimerkiksi silloin kun koetta ei tarjota ajokorttia suorittavan äidinkielellä eikä hän hallitse hyvin mitään tarjotuista kielistä tai jos suorittaja on lukutaidoton. Esityksellä nykytilaa selkeyttäisiin siten, että oikeus tulkin käyttöön todettaisiin lain tasolla 53 §:ään lisättävässä uudessa 4 momentissa. Määräyksenantovaltuus liittyisi kuljettajantutkinnon käytännön toteuttamiseen ja olisi vähäisiä yksityiskohtia koskevaa. Liikenne- ja viestintäviraston antamassa kuljettajantutkinnon teoriakoetta koskevassa voimassa olevassa määräyksessä määrätään tulkin käytöstä sekä menettelystä tilanteessa, jossa koulutettua tulkkia ei ole saatavilla. Määräystasoinen ohjeistus on ollut käytössä pitkään ja toiminut hyvin. Määräyksen täsmentäminen on hallinnollisesti suhteellisen kevyt ja vähän aikaa vievä prosessi, mikä mahdollistaa nopeamman reagoimisen muutostarpeisiin. Määräyksenantovaltuus on asiallisesti rajattu eikä anna viranomaiselle merkittävää harkintavaltaa. Tulkin käyttöä koskevan perussäännöksen lisääminen 53 §:n uuteen 4 momenttiin ja määräyksenantovaltuuden täsmentäminen selkeyttäisi lainsäädäntöä.

Ehdotetussa 56 a §:ssä säädettäisiin toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa havaituissa vilppitapauksissa. Pykälän 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vilpistä ja sen todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa vääriä kuvia omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Pykälän perusteluissa on annettu esimerkkejä vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta. Valmistelun aikana katsottiin välttämättömäksi ehdottaa säädettäväksi vilpin määritelmästä laissa melko yleisluonteisesti, koska vilpin konkreettiset tekotavat ovat luonteeltaan hyvin moninaisia ja jatkuvasti muuttuvia.

Vilpin ja sen tekotapojen yksityiskohtaisempi määrittely on tarkoituksenmukaista jättää määräystasolle, jotta viranomaisella on mahdollisuus täsmentää sääntelyä nopeasti, jos koetilanteissa huomataan, että sääntely ei ole riittävän kattavaa tai yksityiskohtaista. Valtuus antaa tarkempia määräyksiä vilpin todentamisesta, vilppiyrityksistä sekä menettelystä vilppitapauksissa katsottiin tärkeäksi, koska on todennäköistä, että erilaisten vilppikeinojen laaja ja jatkuvasti kehittyvä kirjo, mukaan lukien erilaisten teknologisten apuvälineiden käyttö, edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin. Määräyksenantovaltuus vilppitapauksia koskevista menettelytavoista on luonteeltaan vähäisiä yksityiskohtia koskevaa eikä anna viranomaiselle merkittävää harkintavaltaa. Liikenne- ja viestintävirastolla on vastaava määräyksenantovaltuus taksinkuljettajan kokeen ja taksiyrittäjäkokeen (ks. laki 299/2021 ja HE 176/2020 vp, sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräykset TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019 ja TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020) sekä ADR-

ajolupakokeen ja turvallisuusneuvonantajan kokeen osalta (ks. laki 541/2023 ja HE 220/2021 vp, sekä Liikenne- ja viestintäviraston määräys TRAFICOM/153236/03.04.03.00/2023).

12.8 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voi kuitenkin hoitaa vain viranomainen.

Perustuslain 124 §:n sanamuodolla korostetaan perustuslain esitöiden mukaan sitä, että julkisten hallintotehtävien hoitamisen tulee pääsääntöisesti kuulua viranomaisille ja että tällaisia tehtäviä voidaan antaa muille kuin viranomaisille vain rajoitetusti (HE 1/1998 vp, s. 179/I.). Säännöksen tarkoituksena on rajoittaa julkisten hallintotehtävien osoittamista varsinaisen viranomaiskoneiston ulkopuolelle (PeVM 10/1998 vp, s. 35/II, HE 1/1998 vp, s. 178/II.).

Perustuslain 124 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana on, että julkisen hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säädetään lailla. Koska etenkin julkisten palvelutehtävien hoitaminen on kuitenkin voitava järjestää joustavasti eikä tällaisten tehtävien antamisesta ole sääntelyn tavoitteiden kannalta tarpeen edellyttää säädettäväksi yksityiskohtaisesti lailla, voidaan hallintotehtävän antamisesta muulle kuin viranomaiselle säätää tai päättää myös lain nojalla. Tehtävän antamiseen oikeuttavan toimivallan on tällöinkin perustuttava lakiin (HE 1/1998 vp, s. 179/I.).

Julkinen hallintotehtävä voidaan perustuslain 124 §:n mukaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi. Perustuslakivaliokunta on painottanut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus on oikeudellinen edellytys, jonka täyttyminen jää tapauskohtaisesti arvioitavaksi (ks. PeVL 26/2017 vp, s. 49 ja siinä viitatus lausunnot, ks. myös HE 1/1998 vp, s. 179). Tarkoituksenmukaisuusarvioinnissa tulee hallinnon tehokkuuden ja muiden hallinnon sisäisiksi luonnehdittavien tarpeiden lisäksi kiinnittää erityistä huomiota yksityisten henkilöiden ja yhteisöjen tarpeisiin (ks. HE 1/1998 vp, s. 179, PeVL 8/2014 vp, s. 3, PeVL 16/2016 vp, s. 3). Myös hallintotehtävän luonne on otettava huomioon (ks. HE 1/1998 vp, s. 179, ks. esim. PeVL 6/2013 vp, s. 2, PeVL 65/2010 vp, s. 2, PeVL 57/2010 vp, s. 5). Perustuslakivaliokunta on viimeisimmässä käytännössään todennut, että tarkoituksenmukaisuusvaatimus voi palveluiden tuottamiseen liittyvien tehtävien kohdalla täytyä helpommin kuin esimerkiksi yksilön tai yhteisön keskeisiä oikeuksia koskevan päätöksenteon kohdalla (PeVL 33/2021 vp, s. 2 ja siinä viitatus HE 1/1998 vp, s. 179, PeVL 8/2014 vp, s. 4). Lisäksi perustuslakivaliokunta on arvioidessaan tarkoituksenmukaisuuskriteerin täyttymistä kiinnittänyt huomiota muun muassa tehtävissä tarvittavaan erityisosaamiseen tai resursseihin (PeVL 33/2021 vp, s. 2, PeVL 29/2013 vp, s. 2, PeVL 37/2010 vp, s. 5).

Edellytyksenä julkisen hallintotehtävän antamiselle muulle kuin viranomaiselle on perustuslain 124 §:n mukaan lisäksi se, ettei hallintotehtävän antaminen saa vaarantaa perusoikeuksia, oikeusturvaa eikä muita hyvän hallinnon vaatimuksia. Säännös korostaa sen perustelujen mukaan julkisia hallintotehtäviä hoitavien henkilöiden koulutuksen ja asiantuntemuksen merkitystä sekä sitä, että näiden henkilöiden julkisen valvonnan on oltava asianmukaista (HE 1/1998 vp, s. 179/II.).

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä

edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Lakiehdotukseen sisältyy ehdotus uudesta 56 a §:stä. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja todennetun vilpin seuraamuksesta. Koska kuljettajantutkinnon teoriakokeen järjestäjänä toimii palvelun tuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 a §:n mukaisesti ja palvelun tuottaja voisi tehdä alustavan arvioinnin vilpistä, on ehdotusta syytä tarkastella perustuslain 124 §:n kannalta.

Ehdotuksen mukaan palvelun tuottajan tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta ja tarvittavat asiaa koskevat selvitykset Liikenne- ja viestintävirastolle. Vilpillinen toiminta määriteltäisiin lain tasolla, ehdotetussa 56 a §:ssä ja vilpillisestä toiminnasta määrättäisiin yksityiskohtaisemmin Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä. Vilpillisen toiminnan lopullinen arviointi kuuluisi Liikenne- ja viestintävirastolle, joka tekisi tarvittaessa päätöksen kokelaan tai tulkin asettamisesta määräaikaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen tai toimia kokeessa tulkkina.

Vilpistä seuraavan määräaikaisen kiellon pituus vastaa pohjoismaista tasoa ja vilpin toteamista koskeva menettely voimassa olevaa, liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 145 §:ssä säädettyä menettelyä. Lakiehdotuksen 56 a §:ää ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

12.10 Soveltaminen Ahvenanmaalla

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä.

Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan ajokorttilain (386/2011) 25 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 938/2018,
muutetaan 6 §:n 3 momentin 4 kohta, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §:n 4 momentti, 54 §:n 2 momentti, 93 §, 95 §:n otsikko, 97 §
sellaisina kuin niistä ovat 93 § laeissa 999/2016, 734/2018 ja 465/2025, 54 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §:n 4 momentti, sekä 97 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019 sekä 95 §:n otsikko laissa 1510/2019, sekä
lisätään lakiin uusi 5 a, 6 §:n 3 momenttiin uusi 4 kohta, uusi 51 a, 53 §:ään sellaisena kuin se on laissa 938/2018 uusi 4 momentti, jolloin muutettu 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, 56 a § seuraavasti:

5 a §

Alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeus

Alle 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.

6 §

Ajo-oikeus

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

3) ajo-oikeutta C- tai D-luokan ajoneuvon kuljettamiseen muissa kuin 5 §:n 4 momentissa tarkoitetuissa ajoissa ei ole ennen kuin säädetyt ikävaatimukset muuten täyttyvät;

4) ajo-oikeutta B-luokan ajoneuvon kuljettamiseen 5 a §:ssä tarkoitettuna ajankohtana ei ole ennen kuin 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetty vähimmäisikävaatimus täyttyy.

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Ajokorttia ei luovuteta, jos:

1) ajokorttilupa on peruutettu;

2) ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen on ilmennyt este ajokorttiluvan myöntämiselle;

3) ajokorttiluvan haltija on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. Jos postitse toimitettavan ajokortin saajalla on ennestään ajokortti, hänen on tuhottava se postilähetyksen mukana saapuvan ohjeistuksen mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisesta noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista.

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 tarkoitetulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä valvomaan määräämälle. Opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa ja liikenneopettajalupa saadaan esittää myös sähköisesti.

35 §

Ryhmän 1 ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta riskien tunnistamisesta ja liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen, sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvistä erityispiirteistä. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on kaksitoista tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään AM-, T- tai B-ajokorttiluokan ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikennetrikkeleistä tai toistuvista liikennetrikkeleistä ajokieltoon taikka poliisin määräämään väliaikaiseen ajokieltoon,

ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksestä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen mainitussa momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Koulutuksen tulee olla suoritettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Todistus on toimitettava siitä ajokorttiluokasta, jolla ajokieltoon määrääminen on tapahtunut.

51 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias kuljettaja, on merkittävä tunnukseksi, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §

Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen

Kokeen suorittaja voi käyttää tulkkia kuljettajantutkinnon kokeissa, jos se on tarpeen kokeen suorittamiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä, tulkin käyttöön kokeissa liittyvistä käytännön järjestelyistä ja kokeiden käytännön toteutuksesta.

54 §

Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä ajokielto tai väliaikainen ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon pääsyyllä ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

56 a §

Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi

Jos 53 §:ssä tarkoitettuun kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuva henkilö tai kokeessa toimiva tulkki toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelyistä vilppitapauksissa.

93 §

Ajokorttirikkomus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

1) 16 §:ssä tarkoitettua ajokorttiin tai ajokorttilupaan liitettyä ehtoa tai rajoitusta,

2) 75 §:n säännöstä ajokortin luovuttamisvelvollisuudesta tai

3) 33 §:n säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi,
on tuomittava *ajokorttirikkomuksesta* sakkoon.

Ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

1) 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan, voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu;

2) 51 a §:ssä säädettyä velvollisuutta alaikäisen kuljettajan ajoneuvon merkitsemisestä, voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä ja tiedoksiannosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

95 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

97 §

Ikäpoikkeuslupa

Lain 5 §:n 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B-luokassa on 17 vuotta, jos Liikenne- ja viestintävirasto on harkinnan perusteella erityisistä syistä myöntänyt poikkeusluvan B-luokan ajokortin suorittamiseksi.

Ikäpoikkeuslupa voidaan myöntää seuraavien edellytysten täyttyessä:

1) poikkeuslupaa hakee huoltaja alaikäiselle huolettavalleen;

2) huoltaja on hakemuksella vakuuttanut, että säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa ylittää yhteen suuntaan kävelen 7 kilometrin matkan eikä joukkoliikenneyhteyksiä ole käytettävissä matkan kulkemiseksi tai matka joukkoliikenteellä kestää vähintään 1 h 30 min;

3) hakemukseen on liitetty kulkemistarvetta osoittamaan jokin seuraavista todistuksista

- a) oppilaitoksen läsnäolotodistus toisen asteen opinnoista
 - b) oppilaitoksen tai työnantajan todistus ammatilliseen opiskeluun liittyvästä työharjoittelusta
 - c) työsopimus vähintään kahden kuukauden määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta
 - d) lajiliiton todistus tavoitteellisesta harjoittelusta
 - e) oppilaitoksen todistus taiteen perusopintojen suorittamisesta
 - f) lääkärintodistus nuoren terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät kulkemista;
 - 4) luvan saaja on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen;
 - 5) luvan saaja ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.
- Poikkeuslupapäätös on pyydettyäessä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .
Tämän lain 35 §:n 2 momentin mukaisia koulutusvaatimuksia sovelletaan 1 päivästä lokakuuta 2026 alkaen.
Mitä 5 a §:ssä säädetään rajoituksesta alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen, koskee myös henkilöitä, jotka ovat tämän lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen tämän lain voimaantuloa:
1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan nojalla; tai
2) sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.
Mitä 51 a §:n 1 momentissa säädetään alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä, koskee myös tämän siirtymäsäännöksen 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.
Ennen tämän lain voimaantuloa vireille tulleisiin poikkeuslupahakemuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 97 §:ää.
Muutoksenhaussa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 97 §:n nojalla annettuun poikkeuslupapäätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta lakia.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

Laki

ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:
kumotaan ajokorttilain (386/2011) 25 §:n 2 momentti sellaisena kuin se on laissa 938/2018,
muutetaan 6 §:n 3 momentin 4 kohta, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §:n 4 momentti, 54 §:n 2 momentti, 93 §, 95 §:n otsikko, 97 §
sellaisina kuin niistä ovat 93 § laeissa 999/2016, 734/2018 ja 465/2025, 54 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §:n 4 momentti, sekä 97 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019 sekä 95 §:n otsikko laissa 1510/2019, sekä
lisätään lakiin uusi 5 a, 6 §:n 3 momenttiin uusi 4 kohta, uusi 51 a, 53 §:ään sellaisena kuin se on laissa 938/2018 uusi 4 momentti, jolloin muutettu 4 momentti siirtyy 5 momentiksi, 56 a § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

5 a §

Alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeus

Alle 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.

6 §

6 §

Ajo-oikeus

Ajo-oikeus

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

Lisäksi ajo-oikeutta koskevat seuraavat rajoitukset:

3) ajo-oikeutta C- tai D-luokan ajoneuvon kuljettamiseen muissa kuin 5 §:n 4 momentissa tarkoitetuissa ajoissa ei ole ennen kuin säädetyt ikävaatimukset muuten täyttyvät.

3) ajo-oikeutta C- tai D-luokan ajoneuvon kuljettamiseen muissa kuin 5 §:n 4 momentissa tarkoitetuissa ajoissa ei ole ennen kuin säädetyt ikävaatimukset muuten täyttyvät;

4) ajo-oikeutta B-luokan ajoneuvon kuljettamiseen 5 a §:ssä tarkoitettuna ajankohtana ei ole ennen kuin 5 §:n 1

momentin 5 kohdassa säädetty
vähimmäisikävaatimus täyttyy.

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Ajokorttia ei luovuteta, jos:
1) ajokorttilupa on peruutettu;
2) ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen on ilmennyt este ajokorttiluvan myöntämiselle;
3) ajokorttiluvan haltija on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

Jos hakijalla on ennestään Suomessa, Ahvenanmaa mukaan lukien, tai ulkomailla annettu ajokortti, hänen on palautettava se uutta ajokorttia luovutettaessa, jollei toisin säädetä. Jos ajokorttia ei voida palauttaa sen anastamisen, tuhoutumisen tai katoamisen takia, siitä on annettava selvitys. Jos ajokortti myöhemmin löytyy, se on palautettava Liikenne- ja viestintävirastolle.

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista sekä hakijalla ennestään olevan ajokortin palauttamisesta viranomaiselle.

32 §

25 §

Ajokortin luovuttamisen esteet

Ajokorttia ei luovuteta, jos:
1) ajokorttilupa on peruutettu;
2) ajokorttiluvan myöntämisen jälkeen on ilmennyt este ajokorttiluvan myöntämiselle;
3) ajokorttiluvan haltija on ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.
(kumotaan)

26 §

Ajokortin luovuttaminen

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuteen tai tässä laissa säädettyyn tehtävään liittyvästä syystä ole mahdollista, ajokortin luovuttaa Liikenne- ja viestintävirasto. *Jos postitse toimitettavan ajokortin saajalla on ennestään ajokortti, hänen on tuhottava se postilähetysten mukana saapuvan ohjeistuksen mukaisesti.* Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä ajokorttien postitse toimittamisen esteistä, postittamisessa noudatettavasta menettelystä ja muista postittamisen vaatimuksista.

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 rajavartiolaitokselle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitettulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenne- ja viestintäviraston 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 rajavartiolaitokselle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitettulle liikenne- ja viestintäministeriön tai Liikenne- ja viestintäviraston liikennettä valvomaan määräämälle. *Opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa ja liikenneopettajalupa saadaan esittää myös sähköisesti.*

35 §

35 §

*Ryhmän I ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset**Ryhmän I ajokorttia koskevat koulutusvaatimukset*

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvien erityispiirteiden ja riskien tunnistamisesta, kuten tienpinnan liukkauden vaikutuksesta ajoneuvon hallintaan sekä ajonopeuden, turvallisuusvälin ja oikean havainnoinnin merkityksestä kuljettajan toimintamahdollisuuksiin ja nopeuden vaikutuksista jarrutusmatkaan ja ajoneuvon

Auton B-luokan ajokorttia suorittavan on ennen kuljettajantutkintoa saatava koulutus, jolla lisätään valmiuksia vaikeissa olosuhteissa ajamisessa ja tuetaan muutenkin sääntöjä noudattavan turvallisen ja vastuullisen ajotavan omaksumista. Koulutuksessa on erityisesti vahvistettava valmiuksia tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita ja tekijöitä, jotka kuljettajan ajokykyä heikentämällä voivat lisätä onnettomuusriskiä. Koulutukseen on sisällytettävä opetusta *riskien tunnistamisesta ja liikennetilanteista, jotka liittyvät kuljettajan riskikäyttäytymiseen, sekä pimeällä ja liukkaalla ajamiseen liittyvistä erityispiirteistä.* Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettynä ajamisen näytteinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla

hallittavuuteen. Liukkaalla ajamisen ajo-opetus voidaan toteuttaa myös järjestettyinä ajamisen näyttöinä ja harjoituksina, jolloin ne on toteutettava ajoharjoitteluradalla tai muulla vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on kahdeksan tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

vastaavalla alueella, jota ei käytetä yleiseen liikenteeseen. Koulutuksen kesto on *kaksitoista* tuntia ja siihen on sisällytettävä teoriaopetusta ja ajo-opetusta, joka voidaan osin antaa simulaattorilla.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksona.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta.

37 §

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen

Jos kuljettaja määrätään *AM-, T- tai B-ajokorttiluokan* ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon *taikka poliisin määräämään väliaikaiseen ajokieltoon*, ajokortin palauttamisen edellytyksenä ajokiellon päättymisen jälkeen on, että hän on saanut riskikäyttäytymistä ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen käsittelevän lisäkoulutuksen. Säännöstä sovelletaan myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaan, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ensimmäisen ajo-oikeuden saamisesta. Jos tässä momentissa tarkoitetut seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksona.

Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen *mainitussa* momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. *Koulutuksen tulee olla suoritettu ajokieltoon määräämisen jälkeisenä aikana. Todistus on toimitettava siitä ajokorttiluokasta, jolla ajokieltoon määrääminen on tapahtunut.*

(uusi)

51 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo, jota kuljettaa alle 18-vuotias kuljettaja, on merkittävä tunnuksella, joka on kiinnitettävä ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tunnuksesta ja sen käytöstä.

53 §

53 §

*Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen**Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen*

(uusi)

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä ja käytännön toteutuksesta.

Kokeen suorittaja voi käyttää tulkkia kuljettajantutkinnon kokeissa, jos se on tarpeen kokeen suorittamiseksi.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan säännökset ajokokeen kestosta sekä ajokokeen vastaanottamisesta ja poikkeuksista poljinvaatimukseen. Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä teoriakokeesta, tutkintoajoneuvoista ja muista kuljettajantutkinnon vaatimuksista. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä teoriakokeiden, ajokokeiden ja käsittelykokeiden sisällöstä, tulkin käyttöön kokeissa liittyvistä käytännön järjestelyistä ja kokeiden käytännön toteutuksesta.

54 §

54 §

*Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset**Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset*

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty toistaiseksi ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä ajokielto tai väliaikainen ajokielto ole esteenä tutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalla on poliisin määräys uuden ajokokeen suorittamiseksi. Jos henkilö on määrätty ajokieltoon sillä perusteella, että hän ei enää täytä ajokorttiluvan terveysvaatimuksia, ajokielto ei myöskään ole esteenä tutkintoon

Voimassa oleva laki

Ehdotus

esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

(uusi)

56 a §

Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todettu vilppi

Jos 53 §:ssä tarkoitettuun kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuva henkilö tai kokeessa toimiva tulkki toimii vilpillisesti kokeessa, kokeen järjestäjän on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Koesuoritus on myös hylättävä, jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen. Vilpiksi katsotaan epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen tai toimia siinä tulkkina henkilölle, joka on toiminut vilpillisesti. Määräaika lasketaan siitä koepäivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta tapahtui. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa. Kokeen järjestäjän on ilmoitettava ja annettava selvitys todetusta vilpistä Liikenne- ja viestintävirastolle.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset vilpilliseksi katsottavasta toiminnasta ja vilpin todentamisesta sekä menettelystä vilppitapauksissa.

93 §

Ajokorttirikkomus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

93 §

Ajokorttirikkomus

Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

1) 16 §:ssä tarkoitettua ajokorttiin tai ajokorttilupaan liitettyä ehtoa tai rajoitusta,
 2) 75 §:n säännöstä ajokortin luovuttamisvelvollisuudesta tai
 3) 33 §:n säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi, on tuomittava ajokorttirikkomuksesta sakkoon.

Ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan.

Liikennevirhemaksun määräämisestä ja tiedoksiannosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

95 §

Muutoksenhaku

97 §

Poikkeuslupa

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää poikkeuksen B-luokan ajokorttilupaa ja ajokorttia koskevasta vähimmäisikävaatimuksesta. Erityisinä syinä hakijan ajokorttitarvetta arvioitaessa voidaan ottaa huomioon pitkät etäisyydet, käytettävissä olevat joukkoliikenneyhteydet ja mahdollisuudet niiden käyttöön sekä muut kulkuyhteyksiin liittyvät syyt, jotka ovat esteenä työssäkäyntiin, työharjoitteluun ja opiskeluun liittyvien tai muiden vastaavien välttämättömien matkojen tekemiseksi. Erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen

1) 16 §:ssä tarkoitettua ajokorttiin tai ajokorttilupaan liitettyä ehtoa tai rajoitusta,
 2) 75 §:n säännöstä ajokortin luovuttamisvelvollisuudesta tai
 3) 33 §:n säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi, on tuomittava ajokorttirikkomuksesta sakkoon.

Ajoneuvon kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo

1) 32 §:ssä säädettyä velvollisuutta pitää asiakirja ajettaessa mukanaan, voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu;

2) 51 a §:ssä säädettyä velvollisuutta alaikäisen kuljettajan ajoneuvon merkitsemisestä, voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä ja tiedoksiannosta säädetään tieliikennelaissa. Liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään sakon täytäntöönpanosta annetussa laissa (672/2002).

95 §

Oikaisuvaatimus ja muutoksenhaku

97 §

Ikäpoikkeuslupa

Lain 5 §:n 1 momentin 5 kohdasta poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B-luokassa on 17 vuotta, jos Liikenne- ja viestintävirasto on harkinnan perusteella erityisistä syistä myöntänyt poikkeusluvan B-luokan ajokortin suorittamiseksi.

Ikäpoikkeuslupa voidaan myöntää seuraavien edellytysten täytyessä:

1) poikkeuslupaa hakee huoltaja alaikäiselle huolettavalleen;

2) huoltaja on hakemuksella vakuuttanut, että säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa ylittää yhteen suuntaan kävellen 7 kilometrin matkan eikä joukkoliikenneyhteyksiä ole käytettävissä matkan kulkemiseksi tai matka

tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet.

Poikkeuslupaa haetaan hakijan ja hänen huoltajansa yhteisellä hakemuksella. Poikkeuslupa saadaan myöntää aikaisintaan kolme kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta. Kuljettajantutkintoon pääsyn vähimmäisikä on 17 vuotta.

Poikkeuslupapäätökseen voidaan liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyn vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Poikkeuslupapäätös on pidettävä ajettaessa mukana ja pyydettyä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

joukkoliikenteellä kestää vähintään 1 h 30 min;

3) hakemukseen on liitetty kulkemistarvetta osoittamaan jokin seuraavista todistuksista

a) oppilaitoksen läsnäolotodistus toisen asteen opinnoista

b) oppilaitoksen tai työnantajan todistus ammatilliseen opiskeluun liittyvästä työharjoittelusta

c) työsopimus vähintään kahden kuukauden määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta

d) lajiliiton todistus tavoitteellisesta harjoittelusta

e) oppilaitoksen todistus taiteen perusopintojen suorittamisesta

f). lääkärintodistus nuoren terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät kulkemista;

4) luvan saaja on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen;

5) luvan saaja ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

Poikkeuslupapäätös on pyydettyä esitettävä poliisille tai muulle liikenteen valvojalle.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä ikäpoikkeusluvan hakemisesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

Valtioneuvoston asetus

ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Valtioneuvoston päätöksen mukaisesti
poistetaan ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen (423/2011) 8 § sellaisena kuin se on asetuksessa 1367/2015,
muutetaan 14 § sellaisena kuin se on asetuksessa 433/2018, sekä
lisätään 26 a § seuraavasti:

14 §

B-luokan riskientunnistamiskoulutus

Ajokorttilain 35 §:n 2 momentissa tarkoitettu koulutuksesta vähintään viisi tuntia on annettava ajo-opetuksena. Todistus koulutuksen saamisesta on esitettävä kuljettajantutkinnon ajokokeeseen tultaessa.

26 a §

Alaikäisen kuljettajan tunnus

Ajokorttilain 51 a §:ssä tarkoitetun tunnuksen on oltava asetuksen liitteessä olevan mallin mukainen, vihreä-keltainen ja kuusikulmion muotoinen. Tunnuksen halkaisijan on oltava vähintään 15 cm ja enintään 20 cm. Tunnuksen on oltava heijastamatonta materiaalia ja värityksen on vaihduttava tunnuksen keskeltä.

Muut liitteet
Asetuksen liite



kuvateksti: Alaikäisen kuljettajan tunnus. Halkaisija 15–20 cm.