

**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. Jos poikkeuslupaa ei pitäisi mukana ajettaessa, voitaisiin kuljettajalle määrätä liikennevirhemaksu.

Kuljettajaopetusta täydennettäisiin lisäämällä B-luokan ajokortin suorittajalta vaadittavan turvallisuuspainotteisen riskientunnistamiskoulutuksen vaatimuksia ja sen kestoja. Koulutuksen kesto olisi jatkossa kaksitoista tuntia. Lisäksi riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen antamista simulaattorilla koskevaa säännöstä selkeytettäisiin rajoittamalla simulaattoriopetuksen määrä enintään puoleen ajo-opetuksen määrästä.

Alaikäisen B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin kieltämällä yöaikainen ajaminen. Ajo-oikeus ei olisi voimassa yöaikaan kello 00:n ja 05:n välisenä aikana. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta, eli kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon ja määrättäisiin ajokieltoon. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslaissa.

Rajoituksen valvomiseksi alaikäisen kuljettajan olisi käytettävä autoon kiinnitettävää alaikäisen kuljettajan tunnusta. Seuraamukseksi velvollisuuden rikkomisesta voitaisiin määrätä liikennevirhemaksu.

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

Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutusta koskeva vaatimus ulotettaisiin koskemaan moottoripyörän ja henkilöauton ajokorttiluokissa ajokieltoon määrättyjen lisäksi mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajokorttiluokissa ajokieltoon määrättyjä kuljettajia. Lisäksi vaatimus ulotettaisiin mainituissa ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin kuljettajiin.

Esityksen mukaan vanhentuneen ajokortin palauttamista koskevasta velvollisuudesta luovuttaisiin ja mahdollistettaisiin eräiden Liikenne- ja viestintäviraston lupien esittäminen sähköisesti.

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

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 29.5.2026. Ehdotetun lain 35 §:n 2 momentti tulisi kuitenkin voimaan vasta 1.10.2026.

---

## SISÄLLYS

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....                                                     | 1  |
| PERUSTELUT .....                                                                          | 4  |
| 1 Asian tausta ja valmistelu .....                                                        | 4  |
| 1.1 Tausta .....                                                                          | 4  |
| 1.2 Valmistelu .....                                                                      | 4  |
| 2 Nykytila ja sen arviointi .....                                                         | 5  |
| 2.1 Tieliikenteen turvallisuuskehitys .....                                               | 5  |
| 2.2 Poikkeuslupa .....                                                                    | 12 |
| 2.3 Kuljettajaopetus, kuljettajantutkinto ja ajo-oikeuden laajuus .....                   | 13 |
| 3 Tavoitteet .....                                                                        | 17 |
| 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....                                                  | 18 |
| 4.1 Keskeiset ehdotukset .....                                                            | 18 |
| 4.2 Pääasialliset vaikutukset .....                                                       | 23 |
| 4.2.1 Liikenneturvallisuusvaikutukset .....                                               | 24 |
| 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset .....                                                     | 27 |
| 4.2.3 Ympäristövaikutukset .....                                                          | 31 |
| 4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset .....                    | 31 |
| 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....                                                       | 39 |
| 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....                                               | 39 |
| 5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....                      | 45 |
| 6 Lausuntopalaute .....                                                                   | 47 |
| 7 Säännöskohtaiset perustelut .....                                                       | 53 |
| 8 Lakia alemman asteinen sääntely .....                                                   | 60 |
| 9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset .....                                                 | 60 |
| 10 Toimeenpano ja seuranta .....                                                          | 61 |
| 11 Suhde muihin esityksiin .....                                                          | 61 |
| 11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä .....                                        | 61 |
| 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....                                       | 62 |
| 12.1 Johdanto .....                                                                       | 62 |
| 12.2 Oikeus elämään .....                                                                 | 62 |
| 12.3 Yhdenvertaisuus .....                                                                | 63 |
| 12.4 Omaisuudensuoja ja elinkeinovapaus .....                                             | 66 |
| 12.5 Ehdotettujen seuraamusten perustuslainmukaisuudesta .....                            | 69 |
| 12.6 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen .....                          | 75 |
| 12.7 Hallintotehtävän antaminen muulle kuin viranomaiselle .....                          | 76 |
| 12.8 Soveltaminen Ahvenanmaalla .....                                                     | 78 |
| LAKIEHDOTUS .....                                                                         | 79 |
| Laki ajokorttilain muuttamisesta .....                                                    | 79 |
| LIITTEET .....                                                                            | 85 |
| RINNAKKAISTEKSTI .....                                                                    | 85 |
| Laki ajokorttilain muuttamisesta .....                                                    | 85 |
| ASETUSLUONNOS .....                                                                       | 95 |
| Valtioneuvoston asetus ajokorteista annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta ..... | 95 |
| MUUT LIITTEET .....                                                                       | 96 |
| ASETUKSEN LIITE .....                                                                     | 96 |

## **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 säädöshankeprosessin 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 27.10.–14.12.2025. Esityksestä saatiin yhteensä 64 lausuntoa ja niistä on laadittu lausuntoyhteenvedo<sup>1</sup>.

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

---

<sup>1</sup> Yksi lausunnoista (Tyks Ajopoli) saapui teknisten ongelmien vuoksi liikenne- ja viestintäministeriöön vasta lausuntoyhteenvedon julkaisun jälkeen. Kyseistä lausuntoa ei ole huomioitu erillisessä yhteenvedossa.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Tieliikenteen turvallisuuskehitys

Suomessa suurimmat liikenneturvallisuushaasteet liittyvät tieliikenteeseen. Vuonna 2024 Suomen tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 181 ihmistä.<sup>2</sup> Kuolleiden vuosittainen määrä on ajanjaksolla 2015–2024 laskenut lähes 90 hengellä (2015: 270).<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup>

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.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

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.

---

<sup>2</sup> [Kuolleet ja vakavasti loukkaantuneet tieliikenteessä suhteessa tavoitteeseen | Tieto Traficom](#)

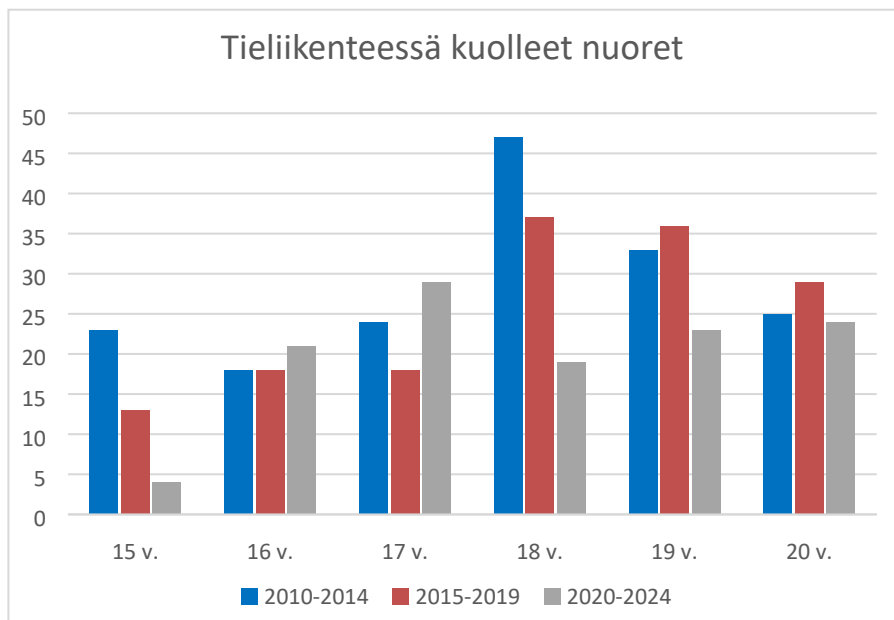
<sup>3</sup> [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

<sup>4</sup> [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

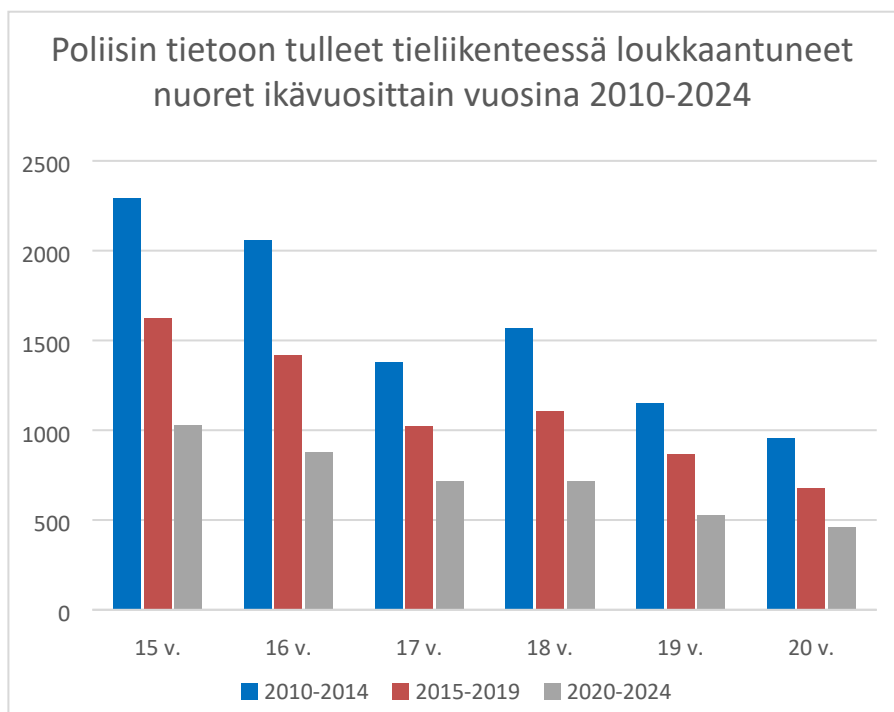
<sup>5</sup> [Tieliikenteen turvallisuustilanne | Tieto Traficom](#)

<sup>6</sup> [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026](#), s. 12

<sup>7</sup> [Uusien henkilöautonkuljettajien liikenneturvallisuus | Tieto Traficom](#), tiedot päivitetty 17.2.2025



Kuvaaja 1, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto

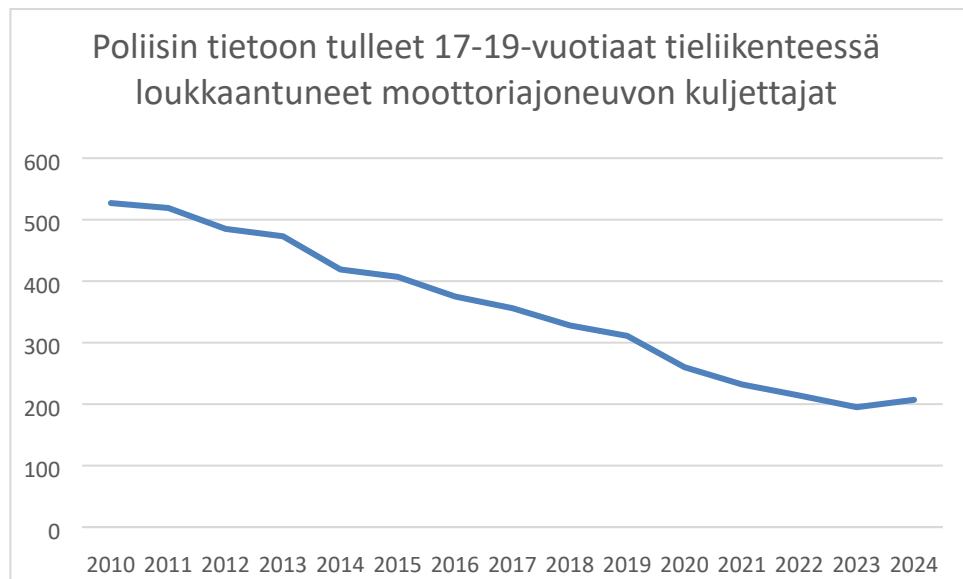


Kuvaaja 2, lähde: Tilastokeskus: tieliikenneonnettomuustilasto

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 onnettomuuksistaan<sup>8</sup>. Vuosina 2020–2024 17-vuotiaat henkilöautonkuljettajat olivat osallisena 401 poliisin tietoon tullessa, 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.

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 tapahtuneista kuolemaan johtaneista 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

---

<sup>8</sup> 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>



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 osat<sup>9</sup> 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

---

<sup>9</sup> 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).

suosimien ajoneuvojen, kuten mopojen ja mopoautojen, 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. Sittenmin ero on hiukan tasoittunut.

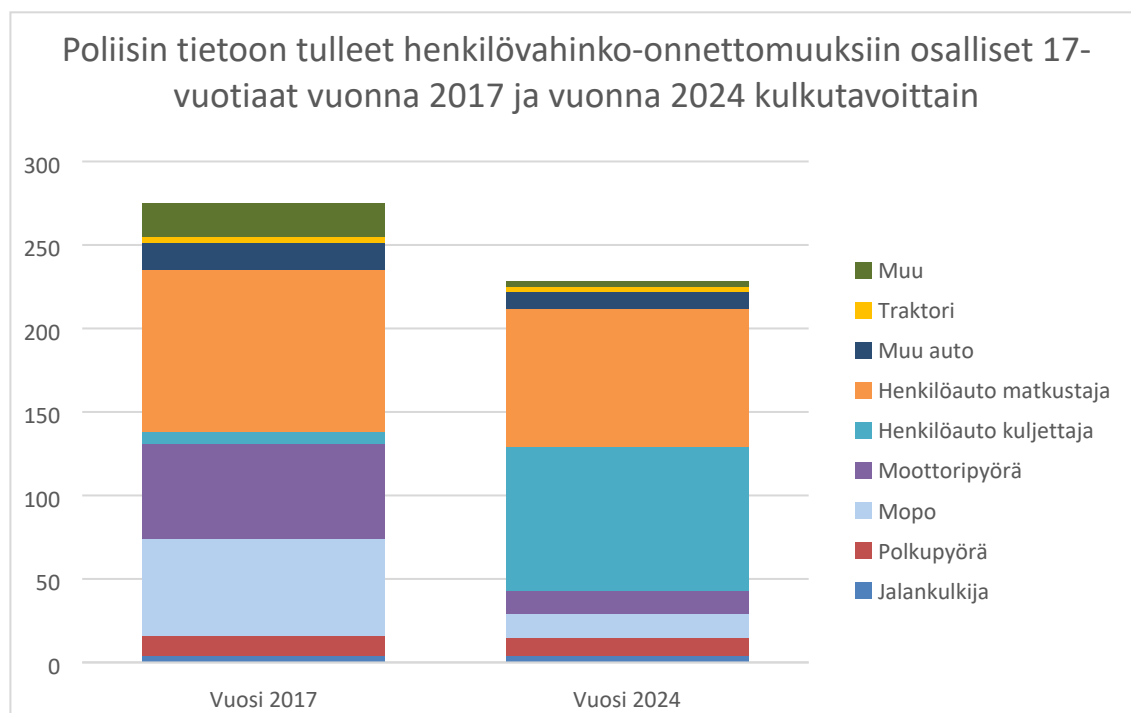
Tutkimuksen mukaan 17-vuotiaat menestyivät ajokokeessa kaikkein parhaiten, kun tarkastellaan kuljettajantutkinnon ajokokeessa menestymistä iän perusteella. Samalla kuitenkin 17-vuotiaat syyllistyvät suhteessa hieman useammin ajokieltorikoksiin kuin 18-vuotiaat tai 19-vuotiaat uudet henkilöauton kuljettajat. Tutkimuksen mukaan voidaan alustavasti todeta, että ajokieltokoulutuksella on voitu vaikuttaa nuorten, riskialttiisti käyttäytyneiden kuljettajien liikennekäyttäytymiseen. Tulosten mukaan 92 % ajokielttoon määrätystä uusista kuljettajista ei syyllisty 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 ajokielttoon kevätkesäaikaan kuin 18-vuotiaat. Kuukausittain tarkasteltuna ajokielttoon määräämiset painottuivat 17- ja 18-vuotiaiden osalta kesäkuukausille.

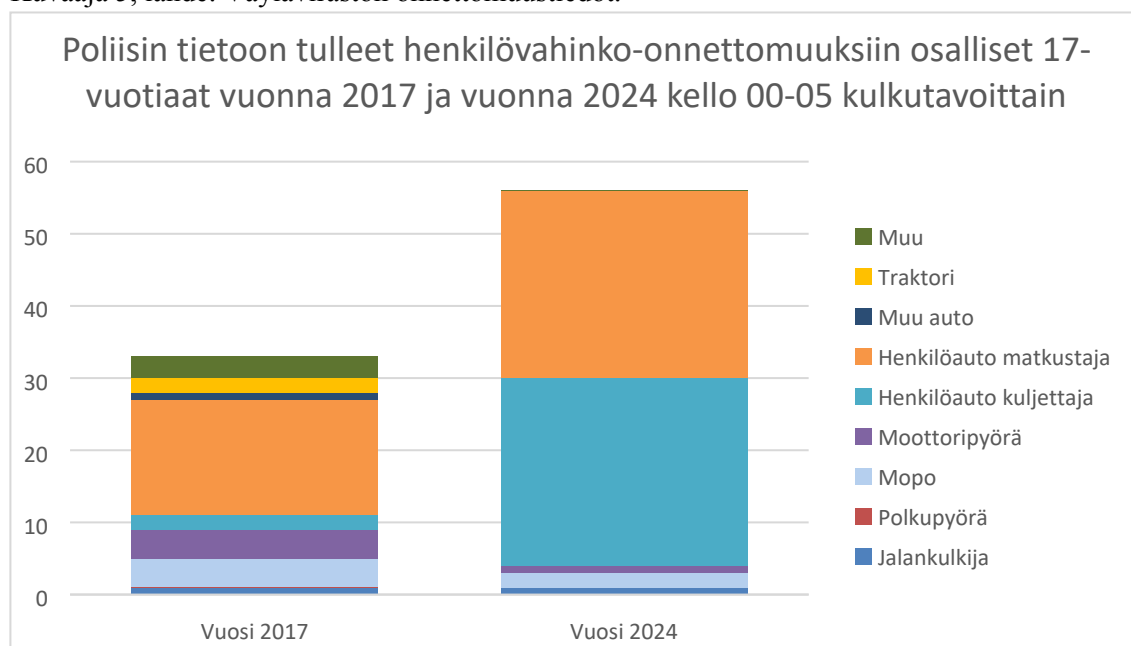
#### *17-vuotiaiden onnettomuudet eri ajoneuvoilla vuosina 2017 ja 2024*

Vuonna 2017 B-luokan ajokortin poikkeusluvat olivat hyvin harvinaisia. Kun verrataan 17-vuotiaiden osallisuutta henkilövahinko-onnettomuuksiin vuosina 2017 ja 2024, vuonna 2024 heitä oli vähemmän osallisena onnettomuuksiin (kuvaaja 5). Kun tarkastelu rajataan vain yöaikaan kello 00–05 (kuvaaja 6), 17-vuotiaiden onnettomuudet ovat lisääntyneet. Kulikutavoittain tarkasteltuna onnettomuudet henkilöauton kuljettajana ovat lähes kokonaan korvanneet mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet, kun tarkastellaan kaikkia vuorokaudenaikoja. Tämä ei kuitenkaan koske yöaikaa. Yöaikaan henkilöauto-onnettomuuksien lisäys on huomattavasti suurempi kuin mopo- ja moottoripyöräonnettomuuksien vähenemä.

Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet ovat vuosi vuodelta vähentyneet, ja siihen saattaa osasyynä olla, että poliisi käy aiempaa harvemmin tieliikenneonnettomuuspaikalla. Kuvaajan 5 onnettomuusvähenemä saattaa johtua tästä ja siksi kuvaajan 6 onnettomuuslisäys on erityisen huomiota herättävä.



Kuvaaja 5, lähde: Väyläviraston onnettomuustiedot.



Kuvaaja 6, lähde: Väyläviraston onnettomuustiedot.

## 2.2 Poikkeuslupa

Henkilöauton kuljettamiseen vaaditaan B-luokan ajokortti, jonka vähimmäisikävaatimus on Suomessa 18 vuotta. Ajokorttilain (386/2011) 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. Sen jälkeen, kun Liikenne- ja viestintävirasto otti käyttöön sähköisen palvelun poikkeuslupahakemuksen jättämiseksi vuonna 2021, on kuitenkin vakiintuneeksi käytännöksi (95 % hakemuksista) muodostunut, että huoltaja hakee poikkeuslupaa alaikäiselle. Lupaa hakee yksi virallinen huoltaja. Ajokorttilain 9 §:n 2 momentin mukaan, jos haetun ajokorttiluokan vähimmäisikävaatimus on alle 18 vuotta eikä hakija ole täyttänyt mainittua ikää, ajokortin saamiseksi vaaditaan huoltajan suostumus. 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.

Ajokorttilain mukaan erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä arvioitaessa voidaan ottaa huomioon myös ennalta arvaamattomat muutokset perheen tilanteessa sekä perheen toimentulon turvaamiseen ja välttämättömien asioiden hoitamiseen liittyvät tarpeet. Määriä tällä perusteella haetuista tai myönnettyistä poikkeusluvista ei ole saatavilla, koska niitä ei ole erikseen tilastoitu. Liikenne- ja viestintäviraston hakemusten käsittelyyn ja kokemukseen perustuvan tiedon mukaan valtaosa poikkeusluvista myönnetään edellä mainituin koulu-, työ- tai harrastusperustein. Muita syitä, kuten ennalta arvaamattomia muutoksia perheen tilanteessa ei ole sellaisenaan pidetty pääasiallisena poikkeuslupan myöntämisperusteena, vaan Liikenne- ja viestintävirasto huomioi näitä syitä arvioidessaan erityisiä kulkuyhteyksiin liittyviä syitä.

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 poikkeusluvan myöntämislle 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 poikkeusluvan 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 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 tienkäyttäjärühmien 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 vuorovaikutteisuuksia 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 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 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 liukkaalla kelin ajon. Sen sijaan maantiellä ja taajamassa tapahtuvan riskientunnistamiskoulutuksen osuuden ajokortin suorittajat pääasiassa ajavat liikenteessä autolla.<sup>10</sup>

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

---

<sup>10</sup> Uusien kuljettajien seurantatutkimus (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 15/2025), s. 28  
[Uusien kuljettajien seurantatutkimus 2024 .pdf](#)

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. Tuoreimman, vuoden 2024 aineistosta laaditun 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 kuljettajantutkimuksen 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 tyytymättömiimpiä saamiinsa valmiuksiin vaikeissa olosuhteissa ajamiseen sekä pimeän ja liukkaan kelin ajon harjoituksiin. Vastaajien antamassa sanallisessa palautteessa merkittävimmiksi teemoiksi nousivat toive korkeammista ajo-opetusmääristä sekä 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 päihteiden 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 riskikäyttäytyminen paremmin huomioivaksi.

#### *Vilpillinen toiminta kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa*

Kuljettajantutkintoon kuuluvan teoriakokeen järjestämisestä ja sen valvonnasta vastaa Suomessa Liikenne- ja viestintävirasto. Kuljettajantutkimuksen vastaanottajana toimii palvelun tuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 a §:n mukaisesti.

Virastolta saadun tiedon mukaan vilppitapaukset kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa ovat lisääntyneet. Tapausten määrän kasvua voi osin selittää vilpin aiempaa tehokkaampi havaitseminen. Koetiloissa on nykyisin käytössä kameravalvonta.

Kuljettajantutkimuksen 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 suoritavalla 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.

Ajokorttilaki ei mahdollista erityisten hallinnollisten seuraamusten määräämistä todennettuissa vilppitapauksissa ja tämän arvioidaan madaltavan kynnyistä 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 ja pitänyt sitä perusteltuna muun muassa teoriakokeen valvonnan luotettavuuden kannalta.

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 yhtä selkeää hyötyä kuin teoriakokeessa.

#### *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 liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista. 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 määrätystä uusista kuljettajista ei syylistynyt uudestaan ajokieltorikokseen. 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 ajokieltokoulutusten 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 ja vaikuttaa myönteisesti nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin.

Kuljettajantutkimuksen teoriakokeessa esiintyvään vilppiin puuttumisen tavoitteena on edesauttaa uusien kuljettajien osaamista ja edistää liikenneturvallisuutta. Ajokieltokoulutuksen suorittamisvelvoitteen 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**

#### *Poikkeusluvan ehtojen tarkentaminen*

Ajokorttilain 97 §:ssä säädettyjä ehtoja poikkeusluvan myöntämiselle esitetään tarkennettavan kokonaisvaltaisesti. 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 poikkeusluvan myöntämiselle.

Muutosten takia lupaehtot 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 koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistuksella toisen asteen opinnoista tai koulutuksen järjestäjän todistuksella taiteen perusopintoihin osallistumisesta. 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.

Lain 32 §:ään ehdotetaan tehtäväksi lainsäädäntöä johdonmukaistava muutos, jolla lain 97 §:ssä säädetty velvoite poikkeusluvan mukana pitämisestä ajettaessa ja sen esittämisestä siirrettäisiin 32 §:ään, jossa säädetään samansisältöisestä velvoitteesta myös muita lupia koskien. Luvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden laiminlyöntiin sovellettaisiin muihinkin 32 §:ssä tarkoitettuihin lupiin sovellettavaa lain 93 §:n 2 momentissa säädettyä mahdollisuutta määrätä kuljettajalle 40 euron liikennevirhemaksu. Muutos tukisi liikenteenvalvontaa.

#### *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-matriisiin<sup>11</sup> ylätasoin mukaisia elementtejä hyödyntäen. Ajokortin suorittajalle muutos mahdollistaisi erilaisten riskitilanteiden aiempaa laajemman pohtimisen jo ennen ajokortin saamista.

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 teoritunnilla. Koulutuksen tarjoaja voisi jakaa 12 tunnin riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen ja teoriaopetuksen osuudet myös muulla tavoin, kunhan vaatimus koulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen vähimmäismäärästä täyttyisi. Esitetyllä tuntimäärän kasvattamisella varmistettaisiin, että koulutuksen sisältöä koskevat vaatimukset ovat mahdollista toteuttaa käytännössä. Lisäksi varmistettaisiin, ettei koulutuksen kehittäminen tapahtuisi voimassa olevien koulutusvaatimusten ja -sisältöjen kustannuksella.

Lisäksi riskientunnistamiskoulutusta koskevaan säännökseen tarkennettaisiin, että riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla. Muutos laskisi simulaattoriopetuksen määrää nykyisestä alle kolmanneksella. Tällä hetkellä Liikenne- ja viestintävirasto on tulkinnut lakia ja sen nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista säädettyä niin, että riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta enintään kolme ja puoli tuntia voidaan antaa simulaattorilla. Jatkossa sallittu määrä olisi kaksi ja puoli tuntia. Riskientunnistamiskoulutuksen keston pidentyessä simulaattoriopetuksen suhteellinen osuus koulutuksen kokonaiskestosta pienenesi. Muutos selkeyttäisi sääntelyä ja sen tulkintaa, ja mahdollistaisi monipuolisemman riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen tarjoamisen B-luokan ajokorttia suorittaville.

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

#### *Yöaikaisen ajamisen kieltö*

---

<sup>11</sup> 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.

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. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että yöaikaisen ajamisen kieltö vähentäisi 17-vuotiaiden kuljettajien yöaikaan tapahtuvia henkilövahinko-onnettomuuksia ja ettei vastaavaa nuorten liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta voitaisi saavuttaa esimerkiksi pelkällä kuljettajakoulutuksen määrän lisäämisellä. Vuosina 2020–2024 20 prosenttia 17-vuotiaiden kuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtui kello 00–05 välisenä aikana.

Rajoituksen ajankohdalla pyritäisiin minimoimaan rajoituksen aiheuttamat kielteiset vaikutukset nuorille ja turvaamaan liikkumismahdollisuudet opintoihin, työhön ja harrastuksiin.

Esityksen jakson 2 alla kuvatut tilastot 17–19-vuotiaiden yöaikaisista onnettomuuksista puoltavat rajoituksen rajaamista vain 17-vuotiaisiin henkilöautonkuljettajiin. Onnettomuustilastojen mukaan 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien onnettomuudet painottuvat 18- ja 19-vuotiaita henkilöautonkuljettajia enemmän yöaikaan. 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.

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 erityisehtomerkintää. Komission mukaan kansallinen, lyhytkestoinen ajo-oikeuden rajoitus voitaisiin toteuttaa ilman ajokorttiin tehtävää erityisehtomerkintää. Ajo-oikeutta koskeva rajoitus ilmenisi ajokorttilaista eikä ajokorttirekisteriin tarvitsisi tehdä merkintää. 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 2026 erityisehdon muutoksen (ajokorttihakemuksen) hinta on 32 euroa). Lisäksi viraston järjestelmien kehittämiseksi tarvittavilta kustannuksilta säästyttyisiin, 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 noudattamiseksi ja sen vaikuttavuuden turvaamiseksi olisi rajoituksen vastaisesti ajamisesta voitava seurata rangaistus. Rajoituksen noudattaminen on tiiviissä yhteydessä rajoituksen tosiasialliseen vaikutukseen, kuten yöaikaan ajoittuvan riskikäyttäytymisen ja mahdollisten onnettomuuksien ehkäisemiseen. Esityksen valmistelussa arvioituja vaihtoehtoja rangaistussääntelyksi on kuvattu esityksen jaksossa 5.1.

Rajoituksen vastaisesti ajaminen ehdotetaan katsottavan ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudeksi. Seuraamuksena rajoituksen vastaisesti ajamisesta kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon sakkomenettelyssä ja määrättäisiin ajokieltoon, ellei rikosasiaa käsiteltäisi tuomioistuimessa rikosasian käsittelyjärjestyksessä. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslaissa (39/1889) ja sitä koskeva rangaistusasteikko on sakosta vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Alaikäisen kohdalla noudatetaan kuitenkin lievennettyä rangaistusasteikkoa eikä alaikäistä lähtökohtaisesti tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen.

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 määräytyksi tulemisen riski ohjaisi nuorten kuljettajien liikennekäyttäytymistä tehokkaasti liikenneturvallisempaan suuntaan.

Liikenneasioiden rekisterissä autolla tulee olla täysi-ikäinen omistaja tai haltija. Ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi säädetään ajokorttilaissa. Lain 33 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa luovuttaa sellaisen kuljetettavaksi, jolla ei ole tässä laissa tarkoitettua ajokorttia tai ajo-oikeutta. Ajoneuvon luovuttajan on ennen ajoneuvon luovuttamista toisen käyttöön varmistauduttava siitä, että kuljettajalla on vaadittu ajo-oikeus. Lain 93 §:n 1 momentin 3 kohdan nojalla ajokorttirikkomuksesta tuomitaan sakkoon se, joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo 33 §:n säännöstä ajoneuvon luovuttamisesta toisen kuljetettavaksi. Tältä osin esitys ei muuttaisi nykytilaa.

#### *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. Lisäksi ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään edistämään liikenneturvallisuutta vaikuttamalla nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä, kuten motivoimalla vastuuntuntoiseen ja muut huomioivaan liikennekäyttäytymiseen. Tutkimusten mukaan ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtuinta aikaa ja nuoren kuljettajan kypsymättömyys lisää onnettomuusriskiä.

Tunnuksella voitaisiin myös tukea muiden tienkäyttäjien ennakoivaa ajamista. Tunnus viestii siitä, että B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kuljettaa kokemattomampi, nuori kuljettaja. Ennakoivaa ajamista tukemaan on käytössä muitakin ajoneuvomerkintöjä, kuten opetuskolmio, koululaiskyydistä ilmaiseva tunnus ja tietyt aiemmin käytössä olleet nopeudenrajoittimesta ilmoittavat tunnuksset esimerkiksi linja-autoissa.

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. Tämä olisi perusteltua, koska 18 vuotta täytettyään kuljettaja saavuttaa EU:n ajokorttidirektiivin ja ajokorttilain mukaisen, B-ajokorttiluokkaa koskevan vähimmäisiän. Vähimmäisiän täyttäneisiin kuljettajiin ei Suomessa kohdistu ehdotetun kaltaisia lisävelvoitteita.

Tunnus kiinnitettäisiin ajoneuvon takaosaan ja sen voisi irrottaa siksi aikaa, kun toinen henkilö, esimerkiksi perheenjäsen, käyttää nuoren kuljettamaa ajoneuvoa.

Alaikäisen kuljettajan tunnuksen saatavuus ja valmistaminen tapahtuisi markkinaehtoisesti. Tunnuksen koosta ja ulkoasusta, kuten sen väriyuksestä, muodosta, koosta ja materiaalin heijastamattomuudesta 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 54 a § kuljettajantutkinnon teoriakokeessa todetusta vilpistä. Pykälässä määriteltäisiin, mistä vilpillisessä toiminnassa on kysymys ja säädettäisiin mahdollisuudesta määrätä hallinnollinen seuraamus kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle.

Kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen osallistuvan henkilön koe keskeytettäisiin ja koesuoritus hylättäisiin, jos kokeeseen osallistuvan henkilön havaittaisiin syyllistyneen kokeessa vilppiin. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kokeen suorittajan kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon osallistua kokeeseen. Ehdotettu määräaikaisen kiellon pituus vastaa pohjoismaista tasoa.

Pykälä sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana.

Uuden 54 a §:n takia myös kuljettajantutkinnon rakennetta ja toteuttamista koskevaa 53 §:ää ja muutoksenhakua koskevaa lain 95 §:ää tarkennettaisiin.

#### *Ajokieltokoulutuksen suorittamisvelvoitteen 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 vaatimus ehdotetaan laajennettavaksi

mainituissa ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin kuljettajiin. Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentamisella moottoripyörän ja henkilöauton ajo-oikeuden haltijoista mopon, kevyen nelipyörän ja traktorin ajo-oikeuden haltijoihin ja kaikissa näissä ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin 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 myöskään väliaikainen ajokielto ei olisi este kuljettajantutkimuksen suorittamiselle, jos tutkimoon 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 ja niihin liittyä erilaisia 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 ehdotukset yöaikaisen ajamisen kiellosta ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitteesta kohdistuisivat erityisesti muissa maakunnissa kuin Uudellamaalla asuviin nuoriin miehiin. Poikkeuslupan myöntämisehtojen tarkentamisen

arvioidaan taas vähentävän ikäpoikkeuslupia erityisesti kaupungeissa ja niiden lähiympäristössä, joissa joukkoliikennettä on enemmän.

Ehdotetuilla muutoksilla olisi joitakin taloudellisia vaikutuksia kotitalouksille, ja joitakin 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. Kulkutapasiirtymästä riippuen muutoksilla voisi joissakin tapauksissa olla myös kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Ehdotetut kiristykset luvan myöntämisen ehtoihin vähentäisivät poikkeuslupahakemusten ja poikkeusluvan saajien määrää. Valmistelussa on arvioitu, että hakemus- ja lupamäärät voisivat pienentyä noin kolmanneksella. 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. Lupien vähentyminen kolmanneksella tarkoittaisi lupamäärän pientymistä jopa 7 000:lla vuodessa. Viime vuosina lupia on myönnetty reilu 20 000:ta vuodessa. Vähenemän kokonaissuuruutta ei ole mahdollista arvioida varmuudella.

Liikenneturvallisuuden kannalta on keskeistä, millä kulkuvälineellä 17-vuotiaat, joiden kohdalla poikkeusluvan edellytykset eivät täyty, jatkossa liikkuisivat. Jos nuoret siirtyisivät kulkemaan matkat jalan, polkupyörällä, julkisilla kulkuvälineillä tai jonkun toisen kuljettaman henkilöauton kyydissä, olisivat liikenneturvallisuusvaikutukset todennäköisesti myönteisiä. Jos kulkutapasiirtymä johtaisi jonkin muun moottoriajoneuvon kuten mopon tai mönkijän käyttöön, voisivat vaikutukset olla kielteisiä, koska henkilöauton käyttö on tällaisten muiden moottoriajoneuvojen käyttöä turvallisempaa. Kielteistä vaikutusta pienentää se, että ajatut kilometrimäärät jäävät muilla moottoriajoneuvoilla todennäköisesti henkilöautoa pienemmiksi.

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 kehittäminen ja syventäminen voisi pitkällä aikavälillä vaikuttaa myönteisesti liikenneturvallisuuteen ja parantaa uusien kuljettajien valmiuksia eri olosuhteissa toimimiseen. 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. Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen simulaattorilla antamista koskevalla, lainsäädäntöä selkeyttävällä muutoksella arvioidaan olevan vähäisiä liikenneturvallisuutta edistäviä vaikutuksia, kun ajokorttia suorittavalle olisi jatkossa mahdollisuus tarjota yhä monipuolisempaa ajo-opetusta ja vuorovaikutus ajo-opettajan kanssa lisääntyisi. Liikenne- ja viestintäviraston uusien kuljettajien seurantatutkimuksessa ajokortin suorittajilta saadussa palautteessa nousi esiin toive korkeammista ajo-opetusmääristä ja simulaattoriopetuksen epärealistisuus. Muutoksen myötä mahdolliset eroavaisuudet ajokorttia suorittavien valmiuksissa voisivat jossain määrin tasoittua autolla ja simulaattorilla annettavien opetusmäärien lähentyessä toisiaan.



Ikäpoikkeuslupien yleistymisen myötä yöajan henkilöauto-onnettomuudet ovat yleistyneet 17-vuotiailla, toisin kuin muiden kellonaikojen onnettomuudet. Siksi yöaikaisen ajamisen kiellolla odotetaan olevan selvä myönteinen liikenneturvallisuusvaikutus. Yöaikaisen ajamisen kiellon tosiasialliset vaikutukset liikenneturvallisuuteen riippuvat kuitenkin rajoituksen noudattamisesta. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että valtaosa alle 18-vuotiaista B-luokan ajokortin haltijoista todennäköisesti noudattaisi esityksessä ehdotettua rajoitusta. 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.<sup>12</sup>

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 tutkimuksessa<sup>13</sup> asenteisiin vaikuttamisesta: nuorten antamien vastausten perusteella liikennesääntöjä koskevan tiedon jälkeen eniten heidän asenteisiinsa vaikuttivat valvonta ja rangaistukset. Esityksessä ehdotettuja toimia valvottaisiin muun liikennevalvonnan yhteydessä. 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 yöaikaisista 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 yöaikaan. On myös todennäköistä, että kiello osaltaan sulkisi pois alkoholiin ja 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

---

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

<sup>13</sup> Timo Lajunen ja Türker Özkan; Miten nuorten liikenneturvallisuusasenteita voitaisiin parantaa? Kirjallisuuskatsaus, asiantuntijahaastattelut ja kyselytutkimus. Suomalainen Liikennetutkimuskeskus Oy.

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, mikä lisäisi näiden muiden ajoneuvoluokkien onnettomuuksia. Ennen ikäpoikkeuslupien yleistymistä 17-vuotiaiden yöajan onnettomuusmäärä muilla moottoriajoneuvoilla oli kuitenkin selvästi nykyistä henkilöauto-onnettomuuksien määrää pienempi. Tämän perusteella näyttää todennäköiseltä, että yöajan ajokielto henkilöautolla vähentäisi onnettomuuksien kokonaismäärää, vaikka mopo- ja moottoripyöräonnettomuudet hieman lisääntyisivätkin.

Alaikäisen kuljettajan tunnus helpottaisi yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa ja yleisesti liikenteen valvontaa, jos sitä käytettäisiin säädetyllä tavalla. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen kohdistaminen 17-vuotiaisiin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajiin voisi parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. Ensimmäiset kaksi ajovuotta ovat uuden kuljettajan riskialtuinta aikaa ja nuoren kuljettajan kypsymättömyys lisää onnettomuusriskiä. Tunnus voisi motivoida nuorta ja uutta kuljettajaa ajamaan entistä vastuuntuntoisemmin ja muut paremmin huomioiden. Ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritäisiin vaikuttamaan kuljettajien arvoihin ja asenteisiin, ja hillitsemään riskinottoa liikenteessä. Toisaalta tunnuksen avulla uusi kuljettaja voitaisiin erottaa liikenteestä, mikä saattaisi lisätä esimerkiksi kuljettajan epävarmuutta liikenteessä. Tunnuksella voisi olla myönteinen ja ennakkointia 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. Valmistelussa on kuitenkin arvioitu, että suurin osa ikäpoikkeusluvalla ajo-oikeuden saaneista kuljettajista noudattaisi merkitsemisvelvoitetta, mikä alentaisi riskiä sille, ettei merkitsemisvelvoite palvelisi tarkoitustaan. Toisaalta, vaikka velvoitetta noudatettaisiin, on riskinä, ettei tunnuksen käyttö vaikuttaisi kuljettajan liikennekäyttäytymiseen ja ohjaisi nuorta toivotulla tavalla ajamaan turvallisesti. On myös mahdollista, että tunnuksella olisi tahattomia seurauksia, kuten huonontava vaikutus muiden tiellä liikkuvien käyttäytymiseen, ja että aiemman uuden kuljettajan 80 km/h nopeusrajoituksen (nk. 80-lätkä) tavoin, alaikäisen kuljettajan tunnus voisi lisätä epätoivottua liikennekäyttäytymistä. Muiden tienkäyttäjien epätoivottu liikennekäyttäytyminen kuten, esimerkiksi riskialttiit ohitukset, 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 pystytä varmuudella ennakoimaan.

Vilppiyritykset voisivat vähentyä ja kokeen suorittajien motivaatio opiskella teoriaopetuksen sisältöjä voisi kasvaa, jos vilpillisistä toiminnoista voitaisiin asettaa määräaikainen kielto osallistua kokeeseen. Hallinnollisella seuraamuksella voisi olla pidemmällä aikavälillä myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Ajokieltokoulutuksen suorittamista koskevan vaatimuksen laajentaminen AM- ja T-luokkaan sekä väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin 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-vuotiaiden kohdalla.

#### 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

##### *Vaikutukset kotitalouksiin*

Poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamisella ei lähtökohtaisesti arvioida olevan suoria taloudellisia vaikutuksia kotitalouksiin. Taloudellisia vaikutuksia voisi kuitenkin syntyä sellaisissa tapauksissa, joissa muutoksen takia nuori ei voisikaan tulevaisuudessa hyödyntää esimerkiksi perheen henkilöautoa koulumatkoihinsa ja nuoren kulkemiseksi tulisi hankkia vaihtoehtoinen kulkuneuvo. Poikkeusluvan ajettaessa mukana pitämistä koskevan velvoitteen rikkomisesta voitaisiin jatkossa määrätä muiden lupien tavoin 40 euron liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksulla olisi taloudellisia vaikutuksia velvoitetta rikkoneelle kuljettajalle.

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. Lisäksi simulaattoriopetusta koskevan rajoituksen arvioidaan nostavan koulutuksen hintaa nykyisestä keskimäärin noin 50 eurolla. Hallituksen esityksen kirjoitushetkellä riskientunnistamiskoulutuksen hinta on keskimäärin 200–360 euroa. Muutosten myötä riskientunnistamiskoulutuksen hinta nousisi arviolta 180–210 euroa ja koulutus maksaisi jatkossa noin 380–570 euroa. Tämän kuljettajakoulutuksen osan hinnannousu olisi suhteellisesti melko suuri, mutta euromääräisesti kuitenkin melko pieni. Ajokortin hinnan nousu koskisi sekä autokoulussa että opetusluvalla ajokortin suorittavia.

Esityksessä ehdotetaan, että riskientunnistamiskoulutusta koskevat muutokset tulisivat voimaan 1.10.2026. Muutosten voimaantuloa edeltävän useamman kuukauden siirtymäajan aikana riskientunnistamiskoulutuksen suorittamisen aloittaneilla olisi mahdollisuus koulutuksen loppuun suorittamiseen nykyisen lain ja määräyksen mukaisilla sisällöillä ja tuntimäärävaatimuksilla sekä ajokokeen suorittamiseen.

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 ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon, kuten henkilö- tai pakettiauton, yöaikainen kuljettaminen olisi sallittua. Yöaikaan kohdistuva ajo-oikeuden rajoitus mahdollistaisi yhä nuorten aamu-, päivä- ja iltapäivä-aikaisen liikkumisen työhön, opintoihin ja harrastuksiin.

Tilanteessa, jossa 17-vuotiaalla on tarve liikkua itsenäisesti myös yöaikaan, yöaikaisen ajamisen kieltä B-luokan ajo-oikeutta edellyttävällä autolla voisi luoda osalle kotitalouksia tarpeen hankkia tähän tarkoitukseen soveltuvan kulkuvälineen. Kustannukset esimerkiksi kevyen moottoroidun ajoneuvon hankkimisesta vaihtelisivat riippuen siitä, olisiko tarve satunnainen vai toistuva ja olisiko ajoneuvo hankittava omaksi. Tarve yöaikaan tapahtuvaa ajamista varten hankittavalle kulkuvälineelle olisi lyhytkestoinen päättyen siihen, kun nuori täyttää 18 vuotta. Tarve koskisi arviolta pientä osaa kotitalouksista, joissa nuoren kulkemistarpeeseen ei olisi mahdollista vastata muulla tavoin.

Rajoituksen rikkomisesta kuljettaja tuomittaisiin lähtökohtaisesti sakkoon ja määrättäisiin ajokieltoon. Sakolla, jonka suuruus olisi esityksen kirjoitushetkellä arviolta 60–120 euroa, olisi 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 olisi hankittava mainittu tunnus ja merkittävä 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. Ajoneuvon merkitsemisvelvoite ei edellyttäisi toisen ajoneuvon hankkimista kotitalouteen, sillä tunnus olisi tarpeen mukaan irrotettavissa nuoren kuljettamasta ajoneuvosta ja näin ajoneuvo olisi myös muiden henkilöiden käytettävissä.

Ajokieltokoulutuksen laajentaminen ajokieltoon määrättyihin AM- ja T-luokan ajo-oikeuden saaneisiin kuljettajiin ja väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin kuljettajiin ei lisäisi ajokortin hankkimisen kustannuksia. Ajokieltokoulutuksen kustannukset (keskimäärin 150 euroa) kohdistuisivat vain niille kuljettajille, jotka on määrätty ajokieltoon oman liikennekäyttämisen 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 riskikäyttämisen 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 poikkeuslupahakemusten, myönnettyjen poikkeuslupien ja siten 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.

Poikkeuslupan myöntämisehtoja koskevalla muutoksilla ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia nuorten liikkumistarpeen osoittavien todistusten antajille, eli koulutuksen järjestäjille, työnantajille tai lajiliitoille. Kyseiset tahot ovat antaneet vastaavia todistuksia resurssiensa puitteissa jo useamman vuoden ajan, eikä tehtävä olisi niille uusi. Poikkeuslupahakemusten vuosittaisen määrän laskiessa myös annettavien todistusten määrä laskisi. Todistusten antamista sujuvoitaisi ja tukisi jatkossakin Liikenne- ja viestintäviraston tarjoamat, vapaasti hyödynnettävissä olevat lomakepohjat.

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 tuloja, sillä koulutusta annettaisiin nykyistä enemmän, 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. Toisaalta samalla toimijoiden tulot lisääntyvät edellä kuvastui. Koulutusvaatimuksia koskevien muutosten vaikutuksia tasapainotettaisiin lisäksi siirtymäajalla.

Muutoksella, jonka mukaan riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla, olisi jonkin verran kielteisiä vaikutuksia niille riskientunnistamiskoulutuksen tarjoajille, jotka ovat investoineet simulaattoreihin ja niiden ohjelmistopäivityksiin. Kielteisiä vaikutuksia ei kuitenkaan arvioida merkittäviksi, sillä rajoitus vähentäisi simulaattoriopetusta nykyisestä alle kolmanneksella ja simulaattoreiden hyödyntäminen ajo-opetuksessa olisi yhä mahdollista sekä riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvässä ajo-opetuksessa että normaalissa ajo-opetuksessa. Myös normaalin ajo-opetuksen vähimmäismäärän ylittävät tunnit on mahdollista antaa simulaattorilla. Rajoituksen takia autokoulut voisivat joutua palkkaamaan lisää liikenneopettajia.

Alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevalla säännöksellä olisi vaikutuksia tunnuksen valmistamiseen ryhtyville yrityksille. Tunnuksen käyttövelvoite voisi koskea arviolta noin 14 000–20 000:tta 17-vuotiaasta kuljettajaa vuodessa. Arvio perustuu osin myönnettyjen poikkeuslupien määriin vuosina 2018–2024, ikäluokan kokoon ja tässä esityksessä ehdotettuihin poikkeuslupaehdojen 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 määrittämiseen liittyvän koulutuksen (ajokieltokoulutus) suorittamisvelvoitteen laajentamisella AM- ja T-luokkaan sekä väliaikaiseen ajokieltoon määrättyille arvioidaan olevan myönteinen vaikutus autokouluihin ja muihin Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiin ajokieltokoulutusta antaviin toimijoihin. Muutoksen myötä koulutuksen kysyntä 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 reaalityaloudellisia kustannuksia ja yksilön hyvinvoinnin heikkenemisen arvostus muutettuna raha-arvoiseksi. Reaalityaloudellisia kustannuseriä ovat muun muassa poliisin, pelastustoimen ja sairaanhoidon kustannukset, kuntoutus ja yksilön työpanoksen menetys. Yksilön aineellisen hyvinvoinnin menetyksen arvostus mittaa ansioiden ja kulutuksen menetyksiä ja yksilön aineettoman hyvinvoinnin menetyksiä, 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).<sup>14</sup> 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 kattamattomia lisäkustannuksia ovat siten lähinnä palo- ja pelastuslaitoksen kustannukset onnettomuustilanteessa ja sen jälkeen sekä mahdolliset infrastruktuurivauriot.

Esityksen taloudellisia vaikutuksia viranomaisten toimintaan on arvioitu tarkemmin vaikutukset viranomaisiin -otsikon alla.

Esityksen 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. Esityksessä todetut taloudelliset vaikutukset rahoitetaan asianomaisen viranomaisen kehityksestä.

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

---

<sup>14</sup> 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](https://aineistot.vayla.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2024-44v2_hankearvioinnin_yksikkoarvot_2022_web.pdf)

koskevan menettelyn muutos vähentäisi viraston vuosittaisia kustannuksia nykyisestä arviolta noin 280 000 eurolla. Tämä vähennys hyödynnettäisiin virastolle osoitettujen resursoimattomien lainsäädäntövelvoitteiden kattamiseen. Poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin esitetyt kiristykset voisivat vähentää Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupahakemuksista saamia tuottoja nykyisen maksuasetuksen hinnalla 889 000 euroa vuodessa.

Poliisihallitus on arvioinut esitettyjen muutosten takia liikenteenvalvonnan tehostamiseen vaadittavien resurssilisäysten (13–15 henkilötyövuotta) kustannuksiksi 975 000–1 125 000 euroa vuodessa, ja ajokieltorikosten ja ajokieltojen käsittelyyn vaadittavien resurssilisäysten (7 henkilötyövuotta) kustannuksiksi 500 000 euroa vuodessa. Resurssilisäyksille ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2026 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2026–2029.

Oikeusrekisterikeskuksen mahdolliset lisäresursointitarpeet arvioidaan vähäisiksi. Esityksellä voisi olla myös vähäisiä taloudellisia vaikutuksia tuomioistuimiin niiden työmäärän lisääntyessä.

#### 4.2.3 Ympäristövaikutukset

Esityksen ympäristövaikutukset olisivat kokonaisuudessaan vähäiset.

Riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettavat muutokset lisääisivät 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 ikäpoikkeuslupien ja 17-vuotiaana B-luokan ajo-oikeuden suorittavien määrä ja siten heidän henkilöautoilla ajamansa kilometrit kokonaisuutena vähenisivät. Valmistelussa on arvioitu, että myönnettyjen ikäpoikkeuslupien määrän laskun vuoksi 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien liikennesuorite voisi vähentyä noin 15–25 %:a.

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. Myönteisiä ympäristövaikutuksia voisi vähentää myös se, jos nuoria kyydittäisiin koulu-, harrastus- tms. paikkoihin esim. vanhempien toimesta ja kodin ja kohdepaikan välisiä matkoja syntyisi kaksi (vienti- ja hakumatka erikseen) sen sijaan, että nuoret ajaisivat kohdepaikkaan itse.

#### 4.2.4 Muut ihmisiin kohdistuvat ja yhteiskunnalliset vaikutukset

##### *Vaikutukset perusoikeuksiin*

Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla on perusoikeusvaikutuksia.

Poikkeuslupan myöntämisehtojen tiukentamisella sekä yöaikaisen ajamisen kiellolla ja vaatimuksella alaikäisen kuljettajan tunnuksista pyritään vaikuttamaan myönteisesti nuorten ja

muiden tienkäyttäjien perustuslain (731/1999) 7 §:ssä turvattuun oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojelemaan heidän oikeuttaan elämään. Myös riskientunnistamiskoulutuksen ja ajokieltokoulutuksen suorittamisvelvoitteen laajentamisella arvioidaan olevan oikeutta elämään turvaava vaikutus.

Yöaikaisen ajamisen kiellon vastaisesti ajamisesta, eli kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta, kuljettaja tuomittaisiin pääsääntöisesti sakkoon ja määrättäisiin ajokieltoon. Rikoslain mukaan kulkuneuvon kuljettamista oikeudetta koskeva rangaistusasteikko on sakosta vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi. Rangaistus alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta tuomitaan lievennetyltä rangaistusasteikolta rikoslain 6 luvun 8 §:n mukaisesti.

Lievennetystä rangaistusasteikosta huolimatta 17-vuotiaan kuljettajan oikeudettomaan kulkuneuvon kuljettamiseen sovellettava rangaistusasteikko sisältäisi myös vankeusuhan. On kuitenkin syytä huomata, että rikoslain 6 luvun 9 §:n mukaan alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta ei saa tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen, elleivät painavat syyt sitä vaadi. Ehdotetulla seuraamuksella on perusoikeusvaikutuksia. Sakkorangaistus merkitsee kajoamista tuomitun perustuslain 15 §:ssä turvattuun omaisuuteen ja vankeusrangaistus perustuslain 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen vapauteen (PeVL 23/1997 vp, s. 2).

#### *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).<sup>15</sup>

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 edellä liikenneturvallisuusvaikutuksia käsittelevän jakson alla on arvioitu. Koska vastaavaa sääntelyä ei ole ollut Suomessa aiemmin, sääntelyn noudattamista ja sen liikenneturvallisuusvaikutuksia ei voida arvioida varmuudella.

Rajoituksen kohdistaminen yöaikaan mahdollistaisi jatkossakin nuorten itsenäisen henkilöautolla liikkumisen harrastuksiin, oppilaitoksiin ja työpaikalle, sillä mainitut menot

---

<sup>15</sup> Esa Iivonen ja Kirsi Pollari, Lapsivaikutusten arvioinnin käsikirja lainvalmistelijoille. Valtioneuvoston kanslian julkaisuja 2021:5, s. 26.



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 suosittuimpia, esimerkiksi Pohjanmaalla, ja henkilöauto on mahdollisesti yksi ainoista turvallisista tavoista itsenäiseen liikkumiseen. Rajoituksen vaikutus pääkaupunkiseudulla 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. Tunnus voisi vaikuttaa myönteisesti myös 17-vuotiaiden B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden arvoihin ja asenteisiin sekä muiden tienkäyttäjien ennakoitumahdollisuuksiin. Toisaalta 17-vuotiaat kuljettajat voisivat kokea tunnuksen leimaavana.

Yöaikaisen ajamisen kiellolla on tunnistettu olevan mahdollisesti myös kielteisiä vaikutuksia. Yksi tällainen olisi vaikutukset nuorten sosiaaliselle kanssakäymiselle, etenkin seuduilla, joissa etäisyydet ovat pitkät ja julkiset liikenneyhteydet puutteellisia. Nuorelle voi kiristysten myötä myös jäädä saamatta palkkatuloa, työkokemusta ja tärkeää harrastustoimintaa.

Ehdotuksilla 17-vuotiaiden yöaikaisen ajamisen kiellosta ja ajokieltokoulutuksen suorittamisvelvoitteen laajentamisesta halutaan turvata nuorten kuljettajien henkeä ja terveyttä. Ehdotusten tavoite on lapsen edun ensisijaisuuden mukainen. Lapsivaikutusten näkökulmasta esitys yöaikaisen ajamisen kiellosta on syrjimätön, sillä se koskee koko 17-vuotiaiden ikäluokkaa. Rajoitus on voimassa verrattain lyhyen aikaa alkaen siitä, kun 17-vuotias saa B-luokan ajo-oikeuden ja päättyen siihen, kun hän täyttää 18 vuotta.

Myös ikäpoikkeuslupan ehtojen tarkentamista ja muuttamista koskevan ehdotuksen lähtökohtana on lapsen edun ensisijaisuus. Ehdotuksen mukaisesti ikäpoikkeuslupaa haettaisiin lapsen omaan liikkumistarpeeseen. Valmistelussa on arvioitu, että ikäpoikkeuslupan perusteena ei tulisi olla tilanne, jossa 17-vuotias nuori hankkisi ajokortin kuljettaakseen perheenjänsiään tai muita läheisiään. Vastuuta muiden henkilöiden kulkemistarpeiden täyttämisestä ei pidä asettaa alaikäiselle. Tästä syystä perhesyyt eivät enää ehdotuksen mukaan lukeutuisi ikäpoikkeuslupan myöntämisperusteisiin.

Ehdotuksen mukaisesti ikäpoikkeuslupaa hakisi jatkossa huoltaja, nuoren puolesta. Ikäpoikkeuslupahakemuksia jätetään nykytilassa pääsääntöisesti sähköisesti (95 %) ja hakemuksen jättäminen edellyttää sähköistä tunnistautumista. Tälläkin hetkellä huoltaja toimii luvan hakijana, myös ajokorttilupahakemuksissa silloin, kun ajokortin suorittaja on vielä alaikäinen. Huoltaja jättää ikäpoikkeuslupahakemuksen nuorta kuultuaan ja siten nuori saa vaikuttaa itseään koskevan hakemuksen jättämiseen. Tiedossa ei ole tilanteita, joissa hakemus olisi jätetty nuoren oman tahdon vastaisesti.

Kun hakemusta haetaan muuten kuin sähköisesti, nykytilassa sen allekirjoittavat ja sillä annetut tiedot oikeaksi vakuuttavat sekä huoltaja että nuori. Sähköisellä hakemuksella ei nykytilassa pyydetä huoltajalta vakuutusta nuoren kuulemisesta. Tämänlainen kohta olisi kuitenkin mahdollista lisätä hakemukseen.

Ikäpoikkeuslupan myöntämisehtojen tarkentaminen vaikuttaisi käytännössä niin, että ne nuoret, joilla kuljettava matka on pisin ja matkoja useimmin, saisivat todennäköisesti jatkossakin ikäpoikkeuslupan. Sen sijaan nuoret, joilla matkustustarve olisi pienempi, eivät enää saisi

ikäpoikkeuslupaa. Ikäpoikkeuslupien arvioidaan vähentyvän erityisesti kaupungeissa ja niiden lähiympäristössä, joissa joukkoliikennettä on enemmän.

### *Sukupuolivaikutukset*

Tämän esityksen kirjoitushetken 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.

### *Vaikutukset nuorten työllistymiseen ja opiskeluun*

Poikkeusluvan myöntämisperusteiden tiukentaminen voi jonkun verran vaikuttaa 17-vuotiaiden mahdollisuuteen liikkua itsenäisesti. Jatkossa todennäköisesti nykyistä harvempi nuori täyttäisi tiukentuvat poikkeusluvan 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. Kulkemisen vaikeutuminen voisi tällaisissa tapauksissa myös viivästyttää opiskelua tai edellyttää toiselle alalle siirtymistä.

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 kieltö saattaa jossain määrin vaikeuttaa 17-vuotiaiden opiskelijoiden liikkumista koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois esimerkiksi tilanteissa, joissa työaika päättyisi puoliltaöin. Kiellosta voisi seurata vastaavia kulkemishaasteita myös muiden sellaisten alojen opiskelijoille, joilla työtehtäviä voidaan tehdä esimerkiksi myöhäiseen ajankohtaan, kuten sosiaali- ja terveysala. Lähtökohtaisesti osaamisen hankkimisen ajoittuminen ja sovellettava työaika voitaisiin

kuitenkin sopia niin, ettei yöaikaisen ajamisen kieltäminen vaikuttaisi kielteisesti ammatillisen koulutuksen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Näillä perustein ajamisen kieltämisellä kello 00–05 välisenä aikana ei arvioida olevan merkittävästi haittaa nuorten mahdollisuuksiin kulkea opintoihin, ammatilliseen koulutukseen tai siihen sisältyvään työpaikalla järjestettävään koulutukseen, tai työtehtäviin, jotka sisältävät ajamista. On syytä huomata, että kulkeminen koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille on järjestynyt myös ennen nykyistä lainsäädäntöä, jolloin 17-vuotiailla ei ollut yhtä laajaa mahdollisuutta B-luokan ajo-oikeuden suorittamiseen. Esimerkiksi vuonna 2017 poikkeuslupia myönnettiin vain 11.

17-vuotiaiden työssäkäynnistä ei ole olemassa tarkkaa tilastotietoa, mutta toisen asteen opiskelijoista lähes neljännes käy töissä opiskeluiden ohella.<sup>16</sup> Yöaikaisen ajamisen 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 aamuvuorua. 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 ajokielillä 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.

#### *Vaikutukset tietosuojaan ja -turvallisuuteen*

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

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

#### *Vaikutukset viranomaisiin*

Poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin esitettyjen kiristysten arvioidaan vähentävän hakemusten määrää vuosittain kolmanneksella (noin 7000). Jos hakemukset vähenisivät kolmanneksella, pienenesi Liikenne- ja viestintäviraston poikkeuslupahakemuksista saamat tuotot nykyisen maksuasetuksen hinnalla 889 000 euroa vuodessa.

---

<sup>16</sup> 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=alue-886778.&column=vuosi-952479.&column=ka-987496.987707.&column=taustatekija-888288&column=sp-888243.&fo=1#](https://sampo.thl.fi/pivot/prod/fi/ktk2/nuoret/fact_ktk2_nuoret?row=952513L&row=952810L&column=alue-886778.&column=vuosi-952479.&column=ka-987496.987707.&column=taustatekija-888288&column=sp-888243.&fo=1#).

Liikenne- ja viestintäviraston olisi ohjeistettava palvelun tuottajaa tarkennetuista poikkeuslupaehdoista ja 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 syyllistyä 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. Poliisihallituksesta saadun arvion mukaan tämä edellyttäisi 13–15 henkilötyövuoden resurssilisäystä valtakunnallisesti. Valvontaa toteutettaisiin taajamien lisäksi vähemmän liikennöidyillä ja harvaan asutuilla 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, määrittämisellä 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 vuositasona Poliisihallitus arvioi noin 700–1 100 asiaa.<sup>17</sup> Osa liikenne rikoksista

---

<sup>17</sup> Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisun (Kuljettajaopetuksen ja -tutkinon uudistus vuonna 2018) mukaan noin 3,3 prosenttia ikäpoikkeuslupan saaneista määrättiin ajokieltoon B-luokan ajo-oikeuden saatuaan.

voitaisiin käsitellä sakon ja rikesakon määräämisestä annetun lain (754/2010) mukaisessa sakkomenettelyssä, mutta esimerkiksi törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen edellyttäisi vähintään suppeaa esitutkintaa. Lisäksi liikennetorikoksiin liittyy olennaisesti väliaikainen ajokielto ja määräaikainen ajokielto, jos esitutkinnassa tutkittava liikennetorikos on ajokielto-rikos.

Ajokielto-rikosten esitutkinnasta syntyisi poliisille Poliisihallituksen arvion mukaan seitsemän henkilötyövuoden resurssivaikutus.<sup>18</sup> 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 ajokielto-rikoksen että ajokieltoasian käsittelyyn menee tyypillisesti aikaa 12 tuntia per asia.

Poliisihallitus on arvioinut liikenteenvalvonnan tehostamiseen vaadittavien resurssilisäysten (13–15 henkilötyövuotta) kustannuksiksi 975 000–1 125 000 euroa vuodessa, ja ajokielto-rikosten ja ajokieltojen käsittelyyn vaadittavien resurssilisäysten (7 henkilötyövuotta) kustannuksiksi 500 000 euroa vuodessa. Resurssilisäyksille ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2026 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2026–2029. Esityksessä ehdotettujen toimien valvonta toteutettaisiin muun liikenteenvalvonnan yhteydessä. 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.

Ajoneuvon merkitsemisvelvollisuutta koskevan ehdotuksen ja sen laiminlyöntiin liittyvän liikennevirhemaksun arvioidaan vaikuttavan vähäisessä määrin myös Oikeusrekisterikeskuksen toimintaan. Oikeusrekisterikeskus vastaa voimassa olevan ajokorttilain 93 §:n 2 momentin mukaisen liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta ja siihen esitettävä lisäys uudesta liikennevirhemaksusta aiheuttaisi henkilötyötä täytäntöönpanovaiheessa muun muassa asiakasyhteydenottojen, täytäntöönpanoon liittyvien virhetilanteiden selvittämisen ja ulosottoon siirtyneiden saatavien valvonnan takia. Lakimuutoksen seurauksena määrättävien liikennevirhemaksujen määrää ei kuitenkaan arvioida merkittäväksi. Ikäpoikkeusluvan mukana pitämistä koskevan velvoitteen ja siihen kytkeytyvän liikennevirhemaksun vaikutus arvioidaan myös vähäiseksi.

Ajokieltokoulutuksen laajentamisella AM- ja T-luokkaan ja väliaikaiseen ajokieltoon määrätyleille 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 suorittamisvelvoitteen laajentaminen ei edellyttäisi järjestelmämuutoksia eikä sillä arvioida olevan muita vaikutuksia viranomaisten toimintaan.

---

<sup>18</sup> 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.

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, 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.

Ehdotettu sääntely voisi lisätä jossain määrin myös tuomioistuinten työmäärää. Valitusasioiden kasvu hallinto-oikeuksissa ja mahdollinen epäilyjä nuoria rikoksentekijöitä koskevien rikosprosessien lisääntyminen arvioidaan vähäiseksi, sillä suurin osa nuorista todennäköisesti noudattaisi ehdotettua yöaikaisen ajamisen kielloa ja siihen liittyvää velvoitetta merkitä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Myöskään vilppiin liittyvän uuden hallinnollisen seuraamuksen ei arvioida lisäävän merkittävästi valitusasioiden määrää. Esimerkiksi taksinkuljettajankokeissa vuonna 2025 todetuista vilppitapauksista on Liikenne- ja viestintävirastosta saadun tiedon mukaan tehty kaksi oikaisuvaatimus päätöistä, joista kumpikaan ei johtanut valitukseen hallinto-oikeuteen.

Myöskään poikkeuslupan myöntämisehtojen tarkentamisen ei arvioida kasvattavan valitusasioiden määrää nykyisestä. Nykyisen menettelyn aikana, vuodesta 2018 lähtien, poikkeuslupaan liittyviä valituksia on tehty vuosittain noin kymmenen kappaletta. Jatkossa poikkeuslupan myöntämisehtoja entisestään selkeytettäisiin ja muutoksen myötä sekä ikäpoikkeuslupahakemusten että myönnettyjen lupien määrän arvioidaan laskevan lähes kolmanneksella. Laskun arvioidaan heijastuvan pitkällä aikavälillä myös valitusasioiden määrään ja määrän vähentyvän. Ehdotuksilla ei olisi Liikenne- ja viestintäviraston tiedonhallintamallin vastuisiin kohdistuvia merkittäviä muutoksia. Viraston järjestelmät ja niihin kohdistuvat muutokset tietoturvatestataan 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 – kuljettajantutkinnon 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**

Esityksen mukaisia liikenneturvallisuutta parantavia muutoksia olisi ollut mahdollista ehdottaa tämän esityksen sijasta loppuvuodesta 2025 käynnistetyin uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeen yhteydessä. Muutosehdotusten lykkääminen täytäntöönpanohankkeeseen olisi viivästyttänyt niillä tavoiteltavia myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia joillakin vuosilla.

#### *Poikkeuslupa*

Esityksessä ehdotetaan muutoksia lain 97 §:ssä säädettyihin poikkeuslupan myöntämisen ehtoihin. Ehdotuksessa ehtoja 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 alaikäisten nuorten liikkumismahdollisuuksiin ja voimakkaimmin siellä, missä joukkoliikennedytydet ovat puutteelliset tai niitä ei ole. Muutos todennäköisesti ohjaisi nuoria kulkemaan ajoneuvoilla, jotka olisivat liikenneturvallisuudeltaan autoa turvattomampia, kuten mopoilla, mönkijöillä ja mopautoilla. Nuorten kulkutapasiirtymä tällaisista ajoneuvoista henkilöautoihin on myötävaikuttanut merkittävästi liikenneturvallisuuteen, joten paluu aiemmin vallinneeseen tilanteeseen, jossa B-luokan ajokortti 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.

Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen simulaattorirajoitusta koskevan ehdotuksen sijasta rajoitus olisi voinut olla erisuuruinen tai se olisi voitu jättää lisäämättä esitykseen. Esitysluonnoksesta saadun lausuntopalautteen ja sitä tukevan kuljettajaopetuksesta saadun palautteen perusteella ehdotettu rajoitus kuitenkin arvioitiin tarkoituksenmukaiseksi ja kohtuulliseksi.

Kuljettajaopetuksen mahdollisia laajempia muutostarpeita tarkasteltaisiin ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä.

#### *Yöaikaisen ajamisen kiello*

Esityksen valmistelussa arvioitiin myös vaihtoehtoja, joissa 17-vuotiaiden henkilöauton kuljettajien yöaikaista ajamista ei kiellettäisi, vaan nuorten liikenneturvallisuutta pyrittäisiin edistämään muilla keinoin.

Yöaikaisen ajamisen kiellon sijasta harkittiin esimerkiksi kuljettajakoulutuksen vaatimusten lisäämistä esityksessä ehdotettua laajemmin. Pelkkää koulutusvaatimusten lisäämistä ei kuitenkaan arvioitu riittäväksi liikenneturvallisuutta parantavaksi ja nuorten tieliikenneonnettomuuksia ennaltaehkäiseväksi toimeksi. Koulutusvaatimusten lisääminen ei todennäköisesti estäisi yhtä tehokkaasti usein yöaikana tapahtuvaa riskialtista liikennekäyttäytymistä, kuten vapaa-ajan ajoja, joihin voi liittyä esimerkiksi alkoholin käyttöä tai omien rajojen testaamista (esimerkiksi ylinopeus). Jos koulutusvaatimuksiin tehtäisiin merkittäviä muutoksia, heijastuisi tämä myös ajokortin hintaan sitä nostavasti, mikä voisi käytännössä rajoittaa nuorten liikkumista epätarkoituksenmukaisella tavalla, kun hinnan nousun vuoksi osalla nuorista ei olisi varaa B-luokan ajokortin suorittamiseen. Tällöinkin riskinä olisi, että B-luokan ajokortin suorittamisen sijasta 17-vuotiaat siirtyisivät enenevässä määrin käyttämään muita nuorten suosimia, turvattomampia ajoneuvoja, tai jatkaisivat niiden käyttöä.

Kuljettajakoulutukseen kuuluvan ajo-opetuksen tai sen osan edellyttämistä ajoharjoitteluradalla ei myöskään pidetty varteenotettavana vaihtoehtona yöaikaisen ajamisen kiellolle. Rataverkoston kattavuudessa on alueellisia eroja ja tästä syystä kaikilla ajokorttia suorittavilla ei olisi yhtäläisiä mahdollisuuksia päästä harjoittelemaan ajoharjoitteluradalle. Alueellisista eroista ja pitkistä etäisyyksistä johtuen ajokortin hinta voisi muodostua osalle ajokortin suorittajista kalliimmaksi, mikä olisi yhdenvertaisuuden kannalta kielteinen muutos.

Valmistelussa harkittiin myös eri vaihtoehtoja yöaikaisen ajamisen kiellon kohderyhmäksi. Vaikka liikenneturvallisuutta lisäävä vaikutus voisi olla sitä 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.

Tällaisella rajoituksella olisi myös 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. Lisäksi on huomioitava, että täysi-ikäisiä kuljettajia työskentelee maanpuolustuksessa sekä muissa kriittisessä huoltovarmuutta tukevassa infrastruktuurissa. Toteuttamisvaihtoehto ei siten olisi Suomen maanpuolustuksen ja turvallisuuden kannalta mahdollinen.

Jos taas 17-vuotiaiden ajaminen yöaikaan myös muilla nuorten suosimilla ajoneuvoilla kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävillä ajoneuvoilla kiellettäisiin, tarkoittaisi tämä heidän yöaikaisen, moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtävän liikkumisensa kieltämistä kokonaan. Näin laajalle kiellolle tulisi olla painavat perusteet ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta tulisi arvioida, olisiko kiello 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 kielloa 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 todenmukaista kuvaa nuoren kyvystä toimia vastuullisena kuljettajana.

Ajo-oikeuden rajoituksen keston suhteen valmistelussa 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 onnettomuustietojen<sup>19</sup> 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

---

<sup>19</sup> Poliisin tietoon tulleet onnettomuudet, Väyläviraston onnettomuusrekisteri.

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.

Ikäpoikkeusluvan saaneiden ajamisen rajoittaminen yleisesti todennäköisesti vähentäisi liikenneonnettomuuksia, mutta vaikutus ei kohdistuisi yöaikaiseen ajamiseen, joka on tilastollisesti tarkasteltuna riskialtointia. Rajoituksen valvonnan ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta yhtäläinen tiettyyn aikaan kohdistettu rajoitus on valmistelussa arvioitu parhaaksi vaihtoehdoksi. Ajamisen rajaaminen tiettyyn tarkoitukseen, kuten koulumatkaan tai harrastukseen kulkemiseen, ei olisi valvonnallisesti toimiva ratkaisu, koska ikäpoikkeusluvasta ei ilmene sen myöntämisperuste. Nuoren kulkemistarve voi myös ikäpoikkeusluvan voimassaoloaikana muuttua, jos esimerkiksi harrastuspaikka muuttuu, hän muuttaa tai saa työpaikan. Ikäpoikkeuslupahakemuksen jättämisen jälkeisiä muutoksia ei ilmoiteta luvan myöntävälle Liikenne- ja viestintävirastolle. Luvan saaneen tilanteen uudelleen arviointi ei ole tarkoituksenmukaista luvan verrattain lyhyt voimassaoloaika huomioiden.

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.

#### *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 kieltä. 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 euron kertaluontoiset kustannukset 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. Rikoslain 6 luvun 9 §:n mukaan alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta ei saa tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen, elleivät painavat syyt sitä vaadi. Käytännössä vankeus tulee kyseeseen tapauksissa, joissa kulkuneuvon kuljettamisesta 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 epäjohtonmukaisena sitä, ettei muistakaan lain 93 §:ssä säädettyistä 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 liikennetikosten 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 määrättäisi 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 arvioidut 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 tunnuksen.

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 tunnuksen 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 tunnuksen 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 liikenneturvallisuusnäkökulmasta 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.<sup>20</sup> Myönnettyihin ajokortteihin sovelletaan kahden vuoden koeaikaa.<sup>21</sup> 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 ole tilastoja 17-vuotiaille myönnettyistä ajokorteista, mutta niiden määrän arvellaan olevan vähäinen.<sup>22</sup>

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 kyydissään on nimetty henkilö ajoneuvon kuljetustilanteessa.<sup>23</sup> Nimettyinä henkilönä voi toimia useampikin luonnollinen henkilö edellyttäen, että he täyttävät tietyt vaatimukset, kuten 30 vuoden iän.<sup>24</sup> 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 liikenne rikkomusten määrää merkittävästi. Vaikutus huomattiin myös pitkällä aikavälillä. Tuoreet kuljettajat, joita seuranta-

<sup>20</sup> Körtorsförförordning (1998:980), 8 luku 9 § 2 ja 3 mom.

<sup>21</sup> Körtorslag (1998:488), 18 §.

<sup>22</sup> Sveriges Radio: <https://sverigesradio.se/artikel/6116578>

<sup>23</sup> BF17, [www.bf17.de/en/](http://www.bf17.de/en/) ja The International Commission for Driver testing: [www.cieca.eu/news/623](http://www.cieca.eu/news/623)

<sup>24</sup> Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr Fahrerlaubnis-Verordnung 2019.

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.<sup>25</sup>

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.<sup>26</sup> Tanskan kokeilu arvioitiin vuonna 2020 tehdyssä tutkimuksessa, jossa todettiin pilotointiin osallistuneiden käyttäjäkokemusten olleen pääasiassa myönteisiä, 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 valoisana aikana (klo 05–20). Ehto nimetystä henkilöstä pätee yhä ilta- ja yöaikaan (klo 20–05).<sup>27</sup> 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 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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup> Ensimmäisen ajokorttinsa suorittaneelle myönnetään aloittelijan ajokortti, joka on voimassa viisi vuotta.<sup>30</sup> Tänä aikana liikennerikkomukset kerryttävät virhepisteitä, jotka voivat johtaa ajokortin menetykseen, jos kuljettaja tuomitaan

---

<sup>25</sup> ECTS, PIN Flash 41, Reducing Road Deaths Among Young People Aged 15 to 30 (2021).

<sup>26</sup> Færdselsstyrelsen: Kørekort til 17-årige, [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

<sup>27</sup> 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/>

<sup>28</sup> Estonian Transport Administration (Transpordiamet), [transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive](https://transpordiamet.ee/en/categories-and-conditions-right-drive)

<sup>29</sup> [2toDrive](https://www.2toDrive.nl/)

<sup>30</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/wat-is-het-beginnersrijbewijs>

rikkomuksista kahdesti aloittelijan ajokortin voimassaoloaikana. Kuljettajan menettäessä ajokorttinsa hänen ajotaitonsa testataan uudelleen, ja mikäli kuljettajan ajotaito katsotaan riittämättömäksi, voi hän menettää ajo-oikeutensa lopullisesti.<sup>31</sup> 2toDrive -ohjattuun ajoon osallistuneiden ja muilla tavoin ajokortin hankkineiden kuljettajien välillä ei ole havaittu merkittäviä eroja kolaritilastoissa.<sup>32</sup>

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.<sup>33</sup> 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 nollavisioita 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 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.<sup>34</sup>

## **6 Lausuntopalaute**

Luonnoksesta hallituksen esitykseksi oli mahdollista antaa lausuntoja lausuntopalvelu.fi-sivustolla 27.10.–14.12.2025. Esitysluonnos oli avoimesti lausuttavana, minkä lisäksi lausuntopyyntö lähetettiin keskeisimmille viranomaisille ja sidosryhmille. Lausuntoja saatiin yhteensä 64, joista yksityishenkilöiden lausuntoja oli 16.

Saadut lausunnot ja lausuntoyhteenveto on julkaistu valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksilla [LVM024:00/2025](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet) (Hallituksen esitys ajokorttilain muuttamisesta).

---

<sup>31</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijbewijs/vraag-en-antwoord/welke-straftbare-feiten-tellen-mee-voor-het-beginnersrijbewijs>

<sup>32</sup> Het effect van begeleid rijden (2toDrive) op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen: swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2015-11a.pdf, s. 34.

<sup>33</sup> Yöajamisen rajoitukset Yhdysvalloissa (kesäkuu 2025), The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS): [www.iihs.org/topics/teenagers/graduated-licensing-laws-table](http://www.iihs.org/topics/teenagers/graduated-licensing-laws-table).

<sup>34</sup> Forskrift om trafikopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) Kapittel 29. Generelt om førerprøven.

Yksi lausunnoista (Tyks Ajopoli) saapui teknisten ongelmien vuoksi liikenne- ja viestintäministeriöön vasta lausuntoyhteenvedon julkaisun jälkeen. Kyseistä lausuntoa ei ole huomioitu erillisessä yhteenvedossa.

### *Lausunnoista yleisesti*

Lausunnoissa kannatettiin laajasti esityksen tavoitetta nuorten liikenneturvallisuuden edistämisestä. Lausunnoissa suhtauduttiin pääosin myönteisesti riskientunnistamiskoulutusta koskeviin muutosehdotuksiin sekä kuljettajantutkinnon teoriakokeesta tehdystä vilpistä säättämiseen. Lausunnoissa kannatettiin myös ehdotusta ajokieltokoulutuksen ulottamisesta alempiin ajokorttiluokkiin ja väliaikaiseen ajokieltoon määrättyihin sekä ehdotusta aiemman ajokortin palauttamisvelvoitteesta luopumisesta.

Lausunnonantajien näkemykset jakautuivat erityisesti poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamisesta, yöaikaista ajamista koskevasta kiellosta ja siihen liittyvästä alaikäisen kuljettajan tunnuksesta. Ehdotuksia pitivät lähtökohtaisesti perusteltuina muun muassa sisäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, Poliisihallitus, lapsiasiavaltuutettu, Liikenneturva, Suomen Autokoululiitto ry, Suomen Liikennelääketieteen yhdistys, Suomen Taksiliitto ry ja Tyks Ajopoli. Ehdotuksia eivät kannattaneet muun muassa Autoliitto ja Nuorisola ry. Suomen Lukiolaisten Liitto ei kannattanut poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamista ja yöaikaisen ajamisen kieltoa, mutta piti alaikäisen kuljettajan tunnusta perusteltuna. Pelkästään poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamista vastustivat CAP-Group Oy, Datadrivers Oy ja Epic Autokoulu Oy.

Eroavia näkemyksiä avataan teemoittain alempana tässä jaksossa.

Usea lausunnonantaja arvioi muutosehdotusten parantavan nuorten liikenneturvallisuutta. Onnettomuustietoinstituutti OTI:n mukaan ehdotetut muutokset kohdentuvat hyvin onnettomuustutkinnassa todettuihin keskeisiin riskitekijöihin.

Oikeusministeriön lausunnon mukaan esityksen säätämisyjärjestysperustelut ovat monelta osin asianmukaisesti laaditut. Oikeusministeriö piti kuitenkin tärkeänä tiettyjen muutosehdotusten perusteluiden tarkentamista ja täsmentämistä. Tällaisia ehdotuksia ovat yöaikaisen ajamisen kiello, alaikäisen kuljettajan tunnus ja säännös vilpistä kuljettajantutkinnon teoriakokeesta.

Liikenne- ja viestintäviraston mukaan useat muutosehdotukset vähentävät viraston hallinnollista taakkaa ja selkeyttävät viranomaistoimintaa. Oikeusrekisterikeskus huomautti lausunnossaan viitaten ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen rikkomisesta määrättävään liikennevirhemaksuun, ettei esitysluonnokseen sisälly arvioita siitä, kuinka paljon liikennevirhemaksuja määrättäisiin vuositasolla ja että tämä vaikeuttaa mahdollisten lisäresurssitarpeiden arviointia. Käytössä olevien tietojen perusteella Oikeusrekisterikeskus kuitenkin arvioi, että lisäresursoinnin tarvetta aiheutuu vain vähäisissä määrin. Tuomioistuinvirasto ja Itä-Suomen hallinto-oikeus toivat lausunnoissaan esiin eräiden muutosehdotusten mahdolliset työmäärää ja resurssitarvetta lisäävät vaikutukset tuomioistuimille.

Esityksen jatkovalmistelussa perusteluita ja vaikutusarviointeja täydennettiin ja täsmennettiin.

Esityksessä esiin tuotuja poliisin resurssitarpeita koskien sisäministeriö piti tärkeänä, ettei poliisin valvontavastuuta laajennettaisi ilman poliisin tosiasiallisia mahdollisuuksia suorittaa valvontaa. Poliisihallitus totesi lausunnossaan, että sen arvioimat, esityksessä esiin tuodut



resurssilisäystarpeet tulee varmistaa poliisille. Yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaan käytettävissä olevien resurssien määrä vaikuttaa suoraan kiellon tehokkuuteen.

Valtiovarainministeriö totesi lausunnossaan, että talouspoliittisen ministeriövaliokunnan helmikuussa 2024 tekemän linjauksen mukaisesti myös kansallisesta lainsäädännöstä tulevat uudet tehtävät tulisi resursoida luopumalla olemassa olevista tehtävistä tai tehostamalla nykyisten tehtävien hoitamista. Kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintamenoihin, tulisi esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulisi käsitellä raha-asiaivaliokunnassa. Esityksen valtiontaloudellisten vaikutusten tulee olla yhteneväiset budjettiesityksen kanssa.

Esityksen jatkovalmistelussa julkistaloudellisia vaikutuksia koskevaa arviota täsmennettiin.

#### *Poikkeuslupan myöntämisehtojen tarkentaminen*

Opetus- ja kulttuuriministeriö esitti lausunnossaan terminologisia muutoksia ikäpoikkeuslupaa koskevaan 97 §:ään ja poikkeuslupahakemuksen liitteeksi vaadittavien koulutuksen järjestäjän antamien todistusten tietosisällön selkeyttämistä. Liikenne- ja viestintävirasto esitti poikkeuslupan aikaisimmasta hakuajankohdasta säätämistä 97 §:ssä ja viraston määräyksenantovaltuuden poistamista tarpeettomana sekä säännöskohtaisten perusteluiden täsmentämistä.

Koneyrittäjät ry:n mukaan poikkeuslupan myöntämisen perusteena olevaa vaatimusta kuljettavan matkan pituudesta tai ajallisesta kestosta ei tulisi kiristää, koska se voisi vaikeuttaa konetyöalojen koulutuksen toteuttamista. Autoliitto ry piti yleisesti myöntämisehtojen kiristämistä tarpeettomana, mutta kannatti sitä, ettei väliaikaiseen ajokieltoon tai ajokieltoon määrätylle myönnettäisi poikkeuslupaa. Autoliitto ry:n mukaan on todennäköistä, että muutosehdotusten takia nuoret siirtyisivät käyttämään henkilöautoa turvattomampaa ajoneuvoa ja liikenneturvallisuus ennemmin heikkenisi kuin paranisi.

Suomen 4H-liitto ry lausui perusteluiden ja vaikutusarvioinnin olevan puutteellinen mitä tulee pykäläluonnoksen lajiliiton todistusta koskevaan kohtaan. Suomen 4H-liiton mukaan todistusten myöntämismahdollisuus tulisi säilyttää paikallistasolla ja määritellä tavoitteellisuuden kriteerit niin, että ne huomioivat myös tavoitteellisen järjestö- ja harrastustoiminnan.

Nuorisola ry ja Suomen Lukiolaisten Liitto lausuiivat ehdotetun kilometrimäärän olevan kohtuuton ja perusteeton, ja edellytyksen kulkemistarpeen säännöllisyydestä voivan rajoittaa tavoitteellisen harrastamisen perusteella myönnettäviä lupia ikäryhmässä, jossa harrastepudokkuus on suurta. Suomen Autokoululiitto ry:n mukaan vaatimus 1 tunnin ja 30 minuutin matka-ajasta tulisi lyhentää tuntiin ja tämän ajan tulisi sisältää myös matka-aika kotoa joukkoliikenteen lähtöpaikkaan. Lisäksi hakemus tulisi voida jättää jo 16 vuoden ja kuuden kuukauden iässä.

Nuorisola ry huomautti nuorten lyhyistä työsuhteista ja kommentoi, että esityksen tulisi varmistaa, että myös lyhemmat työssäoppimisjaksot täyttävät kriteerit, jos ne ovat osa nuoren tutkintoa. Poliisihallituksen mukaan edellytys vähintään kahden kuukauden mittaisesta työsuhteesta on lyhyt verrattuna aikaan, jonka poikkeusluvalla saanut nuori saa kuljettaa B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa, ja esitti harkittavaksi edellytystä esimerkiksi kuuden kuukauden työsuhteesta. Lisäksi lausunnossa esitettiin perusteluihin maininnan

lisäämistä siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto tarkistaa hakemuksen käsittelyn yhteydessä sen tietojen ja liitteiden paikkansapitävyyden.

Opetushallitus lausui pitävänsä tärkeänä, että nuorten opiskeluun tai työhön liittyvä liikkuminen ei hankaloituisi säädosmuutoksen takia ja johtaisi nuorten liikkumisen siirtymiseen turvattomampiin vaihtoehtoihin. Nuorisola ry lausui mahdollisuuden omaehtoiseen liikkumisen olevan nuorille tärkeää. Nuorisola ry:n mukaan rajoitusten sijaan on tärkeää panostaa riittävään ajo-opetukseen ja riskientunnistamiskoulutukseen.

Poliisihallituksen mukaan velvollisuusikäpoikkeusluvan mukana pitämiselle ajettaessa ja sanktio mukana pitämisen tai esittämisen laiminlyönnille tulisi lisätä säännöksiin.

Jatkovalmistelussa 97 §:n muotoiluja ja sitä koskevia perusteluja täsmennettiin ja täydennettiin. Lisäksi 97 §:ään sisällytetty velvoite ikäpoikkeusluvan mukana pitämisestä ajettaessa siirrettiin johdonmukaisuuden vuoksi 32 §:ään. Velvoitteen rikkomisesta määrättävästä liikennevirhemaksusta säädetään lain 93 §:n 2 momentissa.

#### *Yöaikaisen ajamisen kieltä ja alaikäisen kuljettajan tunnus*

Poliisihallitus kannatti lausunnossaan yöaikaisen ajamisen kiellosta esitettyjä seuraamuksia ja esitti joitakin huomioita asiaa koskeviin säännösluonnoksiin.

Useassa lausunnossa kommentointiin yöaikaisen ajamisen kieltä ammatillisen koulutuksen näkökulmasta. Opetus- ja kulttuuriministeriö toi esiin, että yöaikaista ajamista koskevalla kiellolla voi olla vaikutuksia joidenkin alojen työpaikalla järjestettävän koulutuksen toteuttamiseen. Lausunnon mukaan pääsääntöisesti koulutus- ja oppisopimuksissa työajasta voitaneen kuitenkin sopia siten, että käytännön työtehtäviä pystyy tekemään muulloin kuin yöaikaan. Opetushallitus esitti, että opiskelun toteuttamisen edellyttämät poikkeukset sellaisissa tilanteissa, joissa toimitaan lain nuorista työntekijöistä (998/1993) mukaisesti, sallittaisiin ja mahdollistettaisiin ajaminen poikkeavien yöaika rajojen mukaan.

Logistiikan työelämätoimikunta, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry lausuiivat yöaikaista ajamista koskevan kiellon ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen kielteisistä vaikutuksista ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleville ja esittivät, ettei mainittuja toimia sovellettaisi ajokorttilain 5 §:n 6 momentin nojalla saaneisiin 17-vuotiaisiin ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin kuljettajiin. Suomen Taksiliitto ry esitti, ettei aikarajoitusta sovellettaisi ammattiin opiskeleviin nuoriin heidän palatessaan työssäoppimispaikalta kotiin. Koneyrittäjät ry lausui kannattavansa ehdotuksia eikä katso niillä olevan merkittäviä vaikutuksia ammatillisen koulutuksen kannalta. Myös Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry kannatti ehdotuksia ja esitti, että yöaikaisen ajamisen kieltä jatkuisi aamukuuteen.

Autoliitto ry nosti lausunnossaan esiin rajoituksen mahdolliset kielteiset vaikutukset nuorten harrastus- ja työssäkäyntimatkoihin. Datadrivers Oy ehdotti, että esityksessä sallittaisiin nuoren ajaa pakottavat harrastukseen tai työhön liittyvät yöaikaan ajoittuvat matkat joko ilman matkustajia tai vain vanhemman mukana ollessa.

Autokatsastajat AK ry esitti lausunnossaan esityksessä ehdotettua laajempaa yöaikaisen ajamisen kieltä, joka kohdistuisi jossakin muodossa kaikkiin alaikäisiin moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajiin.

Jatkovalmistelussa uutta 5 a §:ää koskevaa vaikutusarviota tarkennettiin. Esitykseen ei lisätty arviota siitä, kuinka suureen määrään opiskelijoita yöaikaista ajamista koskeva kieltö voisi vaikuttaa, koska tarkkaa arviota määrästä ei ole saatavilla. Nuorista työntekijöistä annettu laki sääntelee nuoren työajan sijoittamista ja pääsääntönä on työajan sijoittaminen klo 6–22 väliselle ajalle. Tietyin edellytyksin ammattikoulutuksen saamiseen liittyvää kaksivuorotyötä saa kuitenkin tehdä enintään kello 24:ään asti. Ministeriö katsoo, ettei ehdotettua sääntelyä ole tarkoituksenmukaista muuttaa kyseisen suhteellisen poikkeuksellisen tilanteen vuoksi, jonka ei arvioida koskevan merkittävää määrää nuoria. Kuten opetus- ja kulttuuriministeriön lausunnossa tuotiin esiin, työajasta voitaisiin tarpeen mukaan sopia niin, ettei rajoitus muodostuisi ongelmaksi.

Alaikäisen kuljettajan tunnusta pidettiin lähtökohtaisesti kannatettavana ja yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa tukevana toimenä, mutta tunnus sai myös kritiikkiä. Poliisihallitus esitti, että tunnusta koskevaan säännökseen täsmennettäisiin, että tunnuksen kiinnittämisestä ajoneuvon on vastuussa ajoneuvon kuljettaja eli alaikäinen henkilö. Suomen Lukiolaisten Liitto piti tunnusta perusteltuna ja katsoi, että sillä voitaisiin tiedottaa muita kuljettajia kuljettajan kokemattomuudesta. Autoliitto ry:n mukaan on kuitenkin vaarana, että 80-lätkän tavoin tunnus voisi johtaa uusiin kuljettajiin kohdistuvaan epätoivottuun käytökseen joidenkin tienkäyttäjien osalta. Myöskään Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry ei kannata tunnusta ja kaikkien nuorien kuljettajien merkitsemistä sillä. Eräässä yksityishenkilön lausunnossa pidettiin yksityisyyden suojan kannalta arveluttavana sitä, että alle 18-vuotiaan kuljettajan on pidettävä ajoneuvon ulkopuolella ikää osoittavaa merkintää.

Lapsiasiavaltuutettu katsoi, että lapsivaikutusten arviointia on perusteltua täydentää siltä osin, miten tunnistettuja kielteisiä vaikutuksia (esimerkiksi yöaikaisen ajokiellon vaikutukset mahdollisuuteen liikkua opiskelun, työn tai harrastuksen vuoksi ja alaikäisen ajoneuvon tunnusta koskien) olisi mahdollista poistaa tai lieventää.

Kuluttajaliitto ry painotti lausunnossaan, että muutokset tulee suunnitella siten, etteivät ne tarpeettomasti heikennä kuluttajien liikkumismahdollisuuksia, lisää taloudellista taakkaa tai aiheuta kohtuutonta eriarvoisuutta eri väestöryhmien tai alueiden välille. Kuluttajaliitto ry esitti vaikutusarvioiden tarkentamista läpinäkyvyyden takaamiseksi ja muutosten systemaattista seurantaa.

Jatkovalmistelussa ehdotusten perusteluita ja vaikutustenarviointeja täydennettiin.

#### *Riskientunnistamiskoulutus*

Riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettuja muutoksia sen vaatimusten ja keston lisäämisestä kannatettiin laajasti, muun muassa Liikenneturva, Nuorisola ry ja Suomen Lukiolaisten Liitto.

Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opeuksen määrä jakoi mielipiteitä. Liikenneturvan mukaan ajo-opetuksen lisäys on vähäinen. Sen sijaan Koneyrittäjät ry:n lausunnossa riskientunnistamiskoulutuksen määrän lisäämistä pidettiin sen kustannusvaikutuksen takia liiallisena. Suomen Lukiolaisten Liitto totesi, että kuljettajakoulutuksen hinnan kasvu voi asettaa esteitä pienituloisen nuoren ajokortin hankkimiselle. Autoliitto ry piti ongelmallisena riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettujen lisävaatimusten määrittelyä ja piti niitä turhan ylätasoisina.

Epic Autokoulu Oy esitti, että riskientunnistamiskoulutukseen ehdotetut neljä lisätuntia jaettaisiin puoliksi niin, että niin teoriaopetusta kuin ajo-opetusta tulisi kaksi tuntia lisää. Esityksen jatkovalmistelussa todettiin, että esityksen liitteenä olevan, ajokortteja koskevan

asetusluonnoksen säännöksellä asetetaan vain riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen vähimmäismäärä. Siitä, miten koulutuksen sisältö viime kädessä jaetaan, päättää koulutusta antava taho.

Useissa lausunnoissa otettiin kantaa simulaattorin käyttöön ajo-opetuksessa. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan simulaattoria tulisi käyttää vain siihen mikä on turvallisuus- tai tarkoituksenmukaisuussyistä välttämätöntä ja rajata käyttö enintään kahteen tuntiin. Valox Oy lausui Poliisihallituksen kanssa yhtenevästi. Liikenneturva ja Ajovarma esittivät, että riskientunnistamiskoulutukseen ehdotettu yksi lisätunti ajo-opetukseen ei olisi suoritettavissa simulaattorilla, vaan ajo-opetuksena liikenteessä.

Autokatsastajat AK ry ja Suomen Autokoululiitto ry esittivät, että sääntelyä täsmennettäisiin niin, että riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta enintään puolet voidaan antaa simulaattorilla. Autokoulu Lahtonen Oy:n mukaan simulaattoreilla ei tulisi suorittaa liikenneajotunteja. Myös Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry esitti harkittavaksi ajo-opetuksen suorittamisen vaatimista oikealla ajoneuvolla.

UAR Finland Oy, Riihimäen seudun ajoharjoitteluratasäätiö sr ja kaksi yksityishenkilöä esittivät, että riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvä liukkaalla ajamisen ajo-opetus edellytettäisiin suoritettavaksi ajoharjoitteluradalla, jos etäisyys radalle on enintään 80 kilometriä.

Jatkovalmistelussa ehdotusta muutettiin tarkentamalla enimmäismäärää, joka riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta saadaan antaa simulaattorilla.

#### *Muut huomiot*

Jatkovalmistelussa 54 a §:ää vilpistä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa muutettiin rajaamalla se koskemaan vain vilppiin syyllistyneitä teoriakokeen suorittajia. Vilpillisesti toiminutta tulkkia koskevaa hallinnollista seuraamusta ei arvioitu ensivaiheessa välttämättömäksi, koska kokeessa toimiva tulkki ei toimi yksin, vaan vilpilliseen toimintaan kytkeytyy lähtökohtaisesti aina myös kokeen suorittajan vilppi (esim. vilpistä yhdessä sopiminen), johon ehdotetulla sääntelyllä jo puututtaisiin. Säännöksen toimivuutta seurattaisiin ja sitä voitaisiin tarvittaessa arvioida uudelleen uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanon yhteydessä. Muutokseen liittyen muutettiin myös 53 §:ää.

Ajokortin palauttamisvelvoitteesta luopumiseen liittyen Poliisihallitus esitti huomioitavaksi sisäministeriössä valmisteilla olevan säädöshankkeen ja siinä mahdollisesti tehtävät muutokset, ja tarkennuksia muutoksen perusteluihin. Poliisihallitus esitti tarkennuksia myös ajokieltokoulutuksen laajentamista koskevaan ehdotukseen, jota totesi kannattavansa, ja muihin säännösluonnoksiin.

Useissa lausunnoissa, muun muassa sisäministeriö, Liikenneturva ja Dignita Systems Suomi Oy, ehdotettiin muutoksia, jotka tulevat tarkasteltavaksi ja arvioitavaksi uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeen yhteydessä. Lausunnoissa ehdotettiin esimerkiksi laajempia muutoksia ajokorttikoulutukseen ja poikkihallinnollisen ajokieltotyöryhmän ehdottamien muutosten toteuttamista. Suomen liikennelääketieteen yhdistys toi esiin ajoterveyteen liittyviä huomioita.

Lisäksi lausunnoissa ehdotettiin muutoksia esimerkiksi opetuslupaopetusta koskien. Muun muassa Autokatsastajat AK ry, Autokoulu Lahtonen Oy, Datadrivers Oy, Epic Autokoulu Oy, Rahtarit ry ja Suomen Autokoululiitto ry esittivät, että opetuslupaopettajan teoriakoevaatimus

palautettaisiin. Autokatsastajat AK ry:n mukaan vaatimuksen poistamisen myötä kokelaiden liikennesääntöjen tuntemus on heikentynyt huomattavasti. Autoliitto ry huomautti lausunnossaan, että opetusluvalla ajokortin suorittaneet pärjäävät niin ajokokeessa kuin teoriakokeessa paremmin kuin autokoulussa ajokortin suorittaneet, ja totesi väitteiden opetuslupaopettajien huonomuudesta olevan perusteettomia.

Jatkovalmistelussa todettiin, että Liikenne- ja viestintäviraston ajo- ja teoriakoetilastojen<sup>35</sup> mukaan opetusluvalla B-luokan ajokortin suorittavat läpäisevät kuljettajantutkinnon ajo- ja teoriakokeet ensimmäisellä yrityskerralla useammin kuin autokoulussa B-luokan ajokorttia suorittavat. Opetuslupaopettajien teoriakoevaatimuksen palauttaminen ei tällä hetkellä ole perusteltua tutkintotilastojen näkökulmasta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toi esiin tarpeen muun muassa kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyyden koemallin tarkastelulle.

## 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 oikeudesta 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 oikeudesta. 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 neljänestä rikoksesta säädetyn vankeus- tai sakkorangaistuksen enimmäismäärästä ja vähintään rikoksesta säädetyn rangaistuslajin vähimmäismäärän. Sakko mitattaisiin siten asteikolla 1–90 päiväsakkoa. Sakon määräämisestä sakkomenettelyssä säädetään sakon ja rikesakon määräämisestä annetussa laissa (754/2010).

---

<sup>35</sup> <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ajo-ja-teoriakoetilastot>

Rikoslain 6 luvun 4 §:ssä säädetyn rangaistuksen mittaamisen yleisperiaatteen mukaan rangaistus on mitattava niin, että se on oikeudenmukaisessa suhteessa rikoksen vahingollisuuteen ja vaarallisuuteen, teon vaikuttamiin sekä rikoksesta ilmenevään muuhun tekijän syyllisyyteen. Rikoslain 6 luvun 9 §:n mukaan alle 18-vuotiaana tehdystä rikoksesta ei saa tuomita ehdottomaan vankeusrangaistukseen, elleivät painavat syyt sitä vaadi.

**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 maininta velvollisuudesta pitää ikäpoikkeuslupa ajettaessa mukana ja esittää se momentissa tarkoitettulle liikenteen valvontatehtävässä toimivalle. Säännös sisällytettäisiin johdonmukaisuuden vuoksi lain 32 §:ään lain 97 §:n sijasta. Velvollisuus ei koskisi ikäpoikkeusluvalla B-luokan ajokortin saanutta kuljettajaa enää sen jälkeen, kun hän on saavuttanut B-luokan ajokortin vähimmäisiän, eli täyttänyt 18 vuotta.

Momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan opetusluvan, moottoripyörän harjoitusluvan, ikäpoikkeusluvan ja liikenneopettajaluvan voisi esittää sähköisesti. Lupa esitettäisiin Suomi.fi -sovelluksesta, Suomi.fi -sivustolta tai Traficomin OmaAsiointin kautta. Muutos selkeyttäisi nykytilaa, jossa jo nyt esimerkiksi ikäpoikkeuslupa ja opetuslupa toimitetaan luvansaajalle sähköisesti.

Seuraamuksesta, joka voidaan määrätä tämän pykälän mukaisen velvollisuuden rikkomisesta, säädetään ajokorttilain 93 §:n 2 momentissa.

Lisäksi 1 momenttia muutettaisiin poistamalla siitä vanhentunut viittaus tieliikennelain 97 §:ään. Jatkossa ajokortti ja muu lupa tai todistus olisi yhä vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle.

**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. Riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvän ajo-opetuksen vähimmäismäärästä säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella ajokorteista, jota muutettaisiin huomioimaan ehdotettu lakimuutos.

Lisäksi 2 momenttiin tehtäisiin koulutuksen kestoa koskevan säännöksen tulkintaa selventävä tarkennus, jonka mukaan riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla. Tämä tarkoittaisi, että vähintään toinen puolikas riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen vähimmäismäärästä olisi annettava simulaattorin sijasta autolla. Ajo-opetuksen vähimmäismäärän muuttuessa viiteen tuntiin, olisi puolet opetuksesta kaksi ja puoli tuntia.

**37 §.** Uuden kuljettajan ajokieltoon määräämiseen liittyvä koulutus ja ajokortin palauttaminen ajokiellon jälkeen. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin laajentamalla ajokieltokoulutuksen suorittamisvaatimus koskemaan ajokieltoon määrättyjen A-, A1- ja A2- ja B-luokan ajo-oikeuden haltijoiden lisäksi ajokieltoon määrättyjä 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 saamista seuraavan kahden vuoden aikana tehdyistä liikenne rikoksista tai toistuvista liikenne rikkomuksista ajokieltoon.

Lisäksi pykälän 1 momenttia muutettaisiin lisäämällä kyseisissä ajokorttiluokissa väliaikaiseen ajokieltoon määrättyille kuljettajille vaatimus suorittaa ajokieltokoulutus. Väliaikaiseen ajokieltoon määrätyn kuljettajan olisi tarkoituksenmukaista suorittaa ajokieltokoulutus tapauksissa, joissa ajokiellon nimikettä ei muutettaisi. Tällaisesta tapauksesta olisi kyse esimerkiksi silloin, kun kuljettaja on määrätty väliaikaiseen ajokieltoon, mutta ajokiello 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 todistus ajokieltokoulutuksen saamisesta olisi esitettävä ajokortin palauttamiseksi myös väliaikaisen ajokiellon jälkeen. Lisäksi momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan ajokieltokoulutus olisi suoritettava jokaisen 1 momentissa tarkoitetun ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen jälkeen. Aiemmin suoritettua ajokieltokoulutusta ei olisi siis mahdollista hyödyntää ajokortin palauttamiseksi vaan koulutus olisi suoritettava uudelleen jokaisen ajokieltoon tai väliaikaiseen

ajokieltoon määräämisen jälkeen. Mahdollisesti vuosia aikaisemmin käydyn 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. Aiemman ajokiellon takia suoritettu 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.

Momentin tarkoituksena ei kuitenkaan ole, että kuljettaja joutuisi suorittamaan koulutuksen samasta teosta kahdesti, ensin väliaikaiseen ajokieltoon määräämiseen jälkeen ja sitten määräaikaista ajokieltä koskevan päätöksen jälkeen, jos molemmat ajokiellot tulisivat kyseeseen.

Lisäksi momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan koulutusta ei tarvitsisi suorittaa eikä todistusta koulutuksen saamisesta esittää, jos ajo-oikeuden haltijan tekemäksi epäillyn rikoksen tai rikkomuksen takia määrätty väliaikainen ajokielto olisi päätetty poliisin toimesta lain 72 §:n 5 momentin mukaisesti.

**51 a §.** *Alaikäisen kuljettajan tunnus.* Lain 4 lukuun lisättäisiin uusi 51 a §. Pykälän 1 momentin mukaan B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon alle 18-vuotiaan kuljettajan olisi merkittävä kuljettamansa ajoneuvo tunnuksella. Alaikäisen kuljettajan tunnus kiinnitettäisiin ajoneuvon takaosaan näkyvälle paikalle. 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 ajoneuvon 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 tunnuksen koosta ja ulkoasusta.

**53 §.** *Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen.* Pykälä annettaisiin kokonaan uudestaan. Sen 1 ja 2 momentteihin lisättäisiin lainsäädännön tasolle kokeiden suorittamisen käytäntöihin liittyviä keskeisiä asioita. Pykälän 1 momenttiin sisällytettäisiin säännös henkilöllisyyden osoittamisesta ennen kuljettajantutkintoon sisältyvän kokeen alkua ja tarvittaessa sen aikana. On selvää, että kuljettajantutkinnon suorittaminen on henkilökohtainen suoritus, eikä sitä voida tehdä toisen puolesta. Henkilöllisyyden tarkistaminen liittyy myös uuteen 54 a §:ään, jossa säädetään vilpistä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Käytännössä on ilmennyt tapauksia, joissa koetta on tullut suorittamaan toinen henkilö kokelaan asemesta.

Toiseen momenttiin lisättäisiin maininta siitä, että teoriakoe suoritetaan muistinvaraisesti ilman apuvälineitä, kuten internetiin yhteydessä olevia laitteita, tai muistiinpanoja. Lisäksi momenttiin lisättäisiin yleinen säännös siitä, että koetilaan saa viedä ainoastaan terveydentilan tai uskonnollisen vakaumuksen edellyttämät tavarat, välineet ja asusteet. Esimerkiksi ulkovaatteet on jätettävä tutkintotilan ulkopuolelle. Säännöksillä on yhteys ehdotettavaan 54 a §:ään, jossa on kysymys teoriakokeesta tehtävästä vilpistä, sillä niiden avulla myös varmistetaan, ettei



kokeeseen osallistuva vie koetilaan tahallisesti tai tahattomasti tavaroita tai välineitä, joita voitaisiin mahdollisesti hyödyntää teoriakoetta tehtäessä.

Pykälän 3 *momentti* vastaisi täysin voimassa olevaa 3 *momenttia*.

Pykälän 4 *momentin* asetuksenantovaltuutta koskevaan kohtaan tehtäisiin teknisluonteinen muutos, jolla ”annetaan säännökset” korvattaisiin ”säädetään” muotoilulla.

**54 §.** *Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset.* Pykälän 2 *momenttia* muutettaisiin lisäämällä momenttiin maininta väliaikaisesta ajokiellosta. Muutoksen myötä ajokorttilupaa ei vaadittaisi eikä myöskään väliaikainen ajokielto olisi esteenä kuljettajantutkinnon suorittamiselle, jos tutkintoon tulevalle olisi uuden ajokokeen suorittamista koskeva poliisin määräys. Muutoksella mahdollistettaisiin nykyistä laajemmin kuljettajan ajokyvyn varmistaminen sekä sujuvoitettaisiin ja yhtenäistettäisiin poliisin käytäntöjä. Poliisi voi määrätä kuljettajan ajokokeeseen ajokyvyn selvittämiseksi, mutta nykyisellään ajokoetta ei ole ollut mahdollista suorittaa väliaikaisen ajokiellon aikana. 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 väliaikaiseen ajokieltoon määrätty kuljettajat olisi mahdollista ottaa tutkintoon poliisin määräämänä ja varmistaa heidän ajokykynsä.

**54 a §.** *Vilppi kuljettajantutkinnon teoriakokeessa.* Lain 9 lukuun lisättäisiin uusi 54 a §. Pykälässä säädettäisiin vilpistä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa sekä sen seurauksista. Uusi sääntely vastaisi sekä pohjoismaisia menettelyitä että liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen ja vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetun lain 145 §:n karenssisääntelyä, mutta olisi kuitenkin niitä tarkempaa.

Ehdotettavan 1 *momentin* mukaisesti vilpistä on kyse silloin, kun epärehellisen teon tai laiminlyönnin avulla pyritään antamaan väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta. Vilpin kuvaamista tarkennettaisiin säännöksessä siten, että siinä lueteltaisiin vilpiksi katsottaviksi teoiksi lunttaaminen, kokeen suorittaminen toisen puolesta, vastausten antaminen toiselle tai pyytäminen toiselta kokeen aikana sekä kokeen taikka sen osien kopiointi tai tallentaminen millä tahansa tavalla. Luettelo ei ole täysin tyhjentävä, koska vilpin tekemisen muodot ovat hyvin moninaisia ja saattavat muuttua nopeastikin. Silti on oletettavaa, että lähes kaikki kuviteltavissa olevat teot mahtuvat jonkin luettelossa esimerkkinä mainitun teonkuvauksen alle. Vilppiä olisi myös näiden tekojen yrittäminen tai valmistelu. Tällöin on esimerkiksi tärkeää, ettei kokeeseen osallistuva saa vietyä koetilaan sellaisia esineitä tai välineitä, joita voitaisiin mahdollisesti käyttää vilpin tekemiseen. Ehdotettavilla 53 §:n 1 ja 2 *momenttiin* tehtävillä lisäyksillä on siten yhteys vilpin tekemisen ennalta ehkäisemiseen. Koska menettely on summaarista, katsottaisiin esimerkiksi kiellettyjen tavaroiden tai välineiden vieminen koetilaan vilpiksi riippumatta siitä, aikoiko kokeeseen osallistuva käyttää niitä vilpin tekemiseen.

Kuljettajantutkinnon vastaanottajana toimii palvelun tuottaja, jolle Liikenne- ja viestintävirasto on kilpailutuksen perusteella antanut vastuun kokeen järjestämisestä kuljettajantutkintotoiminnan järjestämisestä annetun lain (535/1998) 3 a §:n mukaisesti. Kuljettajantutkinnon vastaanottaja määrittää ajokorttilain 3 §:n 4 kohdassa. Pykälän 2 *momentin* mukaan kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilpillisesti toimineen koesuoritus olisi keskeytettävä ja hylättävä. Kokeen keskeyttäisi ja hylkäisi kuljettajantutkinnon vastaanottaja, jonka olisi ilmoitettava vilpistä sekä sen johdosta tekemistään toimista Liikenne- ja viestintävirastolle. Koesuoritus voitaisiin hylätä myös jälkikäteen Liikenne- ja viestintäviraston

toimesta, jos vilppi ilmenee vasta koesuorituksen jälkeen. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan ja Liikenne- ja viestintäviraston tekemään päätökseen saisi hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta 95 §:n mukaisesti.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa vilpillisesti toimineelle henkilölle kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen.

Kiellon alkamisaika laskettaisiin siitä päivästä, kun vilpillinen toiminta todettiin. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi päätöksen kiellon asettamisesta saatuaan tiedon ja selvityksen vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon vastaanottajalta.

Liikenne- ja viestintäviraston päätökseen määräaikaisesta kiellosta voisi vaatia oikaisua siten kuin 95 §:n 1 momentissa säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen ajokorttilain 95 §:n 2 momentin mukaisesti. Ehdotetun 54 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.

Momentin säännöksellä ei poikettaisi oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 123 §:n säännöksistä, vaan muutoksenhakutuomioistuimien voisi määrätä täytäntöönpanokelpoisuudesta toisin.

Pykälän 4 momentissa olisi määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle. Valtuus mahdollistaisi määräyksen antamisen vilpin estämiseksi tarvittavista toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana. Säännöksellä on yhteys 53 §:ssä olevaan määräyksenantovaltuuteen, sillä osa yleisistä kokeen käytännön toteutukseen liittyvistä järjestelyistä voi myös estää vilpin tekemistä kokeessa. Samalla poistetaan mahdollisuus siihen, että tahattomia tekoja tulkittaisiin vilppiyrityksiksi, esimerkiksi kiellettyjen tavaroiden tai välineiden epähuomiossa koetilaan viemisen muodossa. Valtuus antaa määräyksiä vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä on tärkeä, koska vilpillisen toiminnan muodot saattavat muuttua esimerkiksi teknologian kehittymisen myötä, ja tämä edellyttää sääntelyn tarkistamista säännöllisin väliajoin. Määräyksenantovaltuus olisi ehdotettavalla tavalla hyvin tarkkarajainen, eikä kohdistuisi asioihin, jotka edellyttäisivät korkeampaa säädöstasoa.

**65 §. Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella.** Pykälän 2 momenttiin tehtäisiin kielellinen korjaus muuttamalla ”kolmasti” muotoon ”kolmesti”. Lisäksi lain ruotsinkielisen version 65 §:n 2 momentin käännösvirhe korjattaisiin vastaamaan suomenkielistä säännöstä.

**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*.

Pykälän *1 momenttia* täsmennettäisiin lisäämällä siihen maininta oikaisuvaatimusmahdollisuudesta Liikenne- ja viestintäviraston 54 a §:n nojalla antamaan päätökseen. Oikaisua vaadittaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Täsmennys tehtäisiin uuden ehdotetun 54 a §:n vilppisääntelyn takia. Muutos selkeyttäisi oikaisuvaatimusta koskevaa sääntelyä vilppitapauksissa.

Vilppitapauksissa oikaisua olisi siis mahdollista vaatia sekä kuljettajantutkinnon teoriakokeen keskeyttämisestä koskevasta päätöksestä että määrääikaista kieltoa kokeeseen osallistumisesta koskevasta päätöksestä.

**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. Momentissa sallittaisiin ikäpoikkeusluvan hakeminen aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.

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. Säännös ikäpoikkeusluvan hakemisesta ei muuttaisi jo useamman vuoden voimassa ollutta menettelyä, jossa poikkeusluvan hakija on alaikäisen huoltaja.

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

Alaikäisen huollettavan säännöllinen kulkemistarve osoitettaisiin 2 momentin 3 kohdassa tarkoitetulla todistuksella: koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistuksella toisen asteen opinnoista, koulutuksen järjestäjän todistuksella ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta (koulutus- tai oppisopimus), vähintään kahden kuukauden mittaisella määräaikaisella tai toistaiseksi voimassa olevalla työsopimuksella, lajiliiton todistuksella tavoitteellisesta harjoittelusta, koulutuksen järjestäjän todistuksella taiteen perusopintoihin osallistumisesta taikka lääkärintodistuksella nuoren terveydentilasta. Lajiliitolla tarkoitettaisiin opetus- ja kulttuuriministeriön valtionavustuskelpoista lajiliittoa. Liikenne- ja viestintävirasto tarjoaisi pohjan lomakkeelle, jota lajiliitto voisi halutessaan hyödyntää, kun se laatii todistuksia. Täytetty lomake tai muu vastaavat tiedot sisältävä asiakirja toimisi lajiliiton todistuksena. Myös koulutuksen järjestäjä voisi antaa hakijalle todistuksena täytetyn Liikenne- ja viestintäviraston lomakkeen F129 (Oppilaitoksen todistus) tai muun todistuksen, josta käy ilmi vastaavat tiedot.

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, kuten on myös niissä muissa ajokorttiluokissa, joissa edellytetään lain 53 §:ssä tarkoitetun ajokokeen suorittamista. Ikäpoikkeuslupapykälän 1 momentissa säädettäisiin siis ikäpoikkeusluvan aikaisimmasta mahdollisesta hakuajankohdasta ja 2 momentin 4 kohdassa ikäpoikkeusluvan aikaisimmasta myöntämisajankohdasta.

2 momentin 5 kohtaan lisättäisiin ikäpoikkeusluvan myöntämisen edellytykseksi se, että alaikäinen, jolle lupaa haetaan, ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. Aiemmalla liikenne- ja viestintäviraston alustalla voi olla vaikutusta henkilön ajokäyttäytymiseen henkilöautolla ajaessa, minkä vuoksi ikäpoikkeusluvan saaminen ei olisi mahdollista.

## **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 tarvittavin osin. 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 tunnuksen koosta ja ulkoasusta.

Uuden 54 a §:n 4 momenttiin sisältyisi Liikenne- ja viestintäviraston määräysvaltuus. Valtuuden nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana.

Ajokorttilakiin ehdotettujen muutosten takia Liikenne- ja viestintävirasto tekisi muutoksia voimassa olevaan kuljettajaopetuksesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen ja kuljettajantutkinnon teoriakokeesta annettuun Liikenne- ja viestintäviraston määräykseen.

Lain 97 §:n muutosten takia poikkeusluvan hakemisesta annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys kumoutuisi.

## **9 Voimaantulo ja siirtymäsäännökset**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 29.5.2026.

Tämän lain 35 §:n 2 momentti tulisi kuitenkin voimaan vasta 1.10.2026. Kuljettajaopetusta koskevalla myöhemmällä voimaantuloajankohdalla varmistettaisiin koulutusta tarjoavien tahojen, autokoulujen ja muiden Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymien riskientunnistamiskoulutusta antavien toimijoiden, mahdollisuus päivittää tarjoamansa riskientunnistamiskoulutus asianmukaisella tavalla. Myöhempi voimaantulo tarjoaisi joustoa

myös niille B-luokan ajokortin suorittajille, joilla riskientunnistamiskoulutuksen suorittaminen olisi kesken.

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 ikäpoikkeusluvan 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 tunnuksella 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 tulleisiin 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.

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

## **12 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys**

### **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 seurantatutkimuksen (2020–2022) tuloksista nousi esiin 17-vuotiaiden kuljettajien suurempi osuus liikennerikoksista, joiden seuraamuksena on ajokielto, verrattuna 18- ja 19-vuotiaisiin kuljettajiin. Esityksen mukaan jatkossa ikäpoikkeuslupaa 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.

Seurantatutkimuksen 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.

Nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi esityksessä ehdotetaan, että 17-vuotiaat eivät saisi ajaa henkilöautoa tai muuta B-luokan ajo-oikeutta edellyttävää ajoneuvoa kello 00–05 välisenä aikana. 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 valmistelussa arvioitiin, ettei yöaikaisen ajamisen kieltä vastaavaa yöaikaisia vaaratilanteita ehkäisevää vaikutusta olisi saavutettavissa vaihtoehtoisin keinoin. Toteuttamisvaihtoehtoja on arvioitu esityksen jaksossa 5.1. Lisäksi valmistelussa arvioitiin, että nuorten kuljettajan, hänen mahdollisten matkustajiensa ja muiden tielläliikkujien hengen, terveyden ja turvallisuuden suojelulle on painava yhteiskunnallinen tarve ja sen täyttämiseksi yöaikaisen ajamisen kiellon rikkominen on tarpeen sanktoida (ehdotettujen seuraamusten peruslainmukaisuutta käsitellään tarkemmin jaksossa 12.5).

Vaikka onnettomuustilastojen mukaan 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.

Yöaikaisen ajamisen kiellolla vaikutettaisiin myönteisesti kaikkien liikenteessä liikkuvien oikeuteen henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja suojeltaisiin perustuslain 7 §:ssä turvattua oikeutta elämään. Näiden oikeuksien turvaamiseksi väliaikainen, yöaikaista ajamista koskeva ajo-oikeuden rajoitus on täsmällinen ja tarkkarajainen keino.

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. Yöaikaista ajamista koskevan kiellon valvonnan tukemisen lisäksi tunnuksella pyritäisiin myönteisesti vaikuttamaan nuoren kuljettajan arvoihin ja asenteisiin liikenteessä. Esityksen valmistelussa on arvioitu, että 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 pyritään siis viime kädessä turvaamaan sekä kuljettajan, hänen kuljettamiensa matkustajien että muiden liikenteessä liikkuvien henkilöiden oikeutta elämään ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen, ja suojaamaan heidän terveyttään.

Poikkeuslupan 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 kieltö 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 poikkeusluvan myöntämisehtojen 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. Poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentaminen on tarkoituksenmukainen keino poikkeusluvan perusteena olevan jatkuvan ja olennaisen liikkumistarpeen täsmällisemmäksi varmistamiseksi.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että alaikäisten B-luokan ajo-oikeutta rajoitettaisiin yöaikaan. Rajoituksesta säädettäisiin 5 a §:ssä. Rajoitus koskisi kaikkia 17-vuotiaita B-luokan ajo-oikeuden haltijoita, myös niitä, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen lain voimaantuloa. Rajoitus olisi voimassa siihen asti, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Rajoitus ei siis koskisi säädetyt 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, joihin suuntautuvia matkoja ei ole yöaikaan, ei yöaikaisen ajamisen kiellon katsota puuttuvan olennaisesti 17-vuotiaiden olemassa olevaan oikeuteen. Jo voimassa olevan ajokorttilain 97 §:n nojalla poikkeuslupapäätökseen olisi voitu liittää ehto kuljetuksista, joihin poikkeuslupa oikeuttaa ennen säädetyt vähimmäisikävaatimuksen täyttymistä. Käytännössä lupa olisi voinut oikeuttaa esimerkiksi vain koulumatkoihin, jolloin myös yöaikainen ajaminen olisi automaattisesti rajautunut luvan ulkopuolelle. Tällaisia ehtoja ei ole tähän mennessä asetettu muun muassa siksi, että säännölliseen kulkemiseen liittyvät erityiset syyt (esim. opiskelu tai työpaikka) voivat luvan myöntämisen jälkeen vaihtua ja siten myöntämishetken tietoihin sidottu lupapäätös vaatisi päivittämistä tai uuden luvan myöntämistä. Koska mahdollisuus ehtojen asettamiseen kuitenkin sisältyy jo lakiin, ei yöaikaista ajamista koskevaa kieltä pidetä ongelmallisena myöskään luottamuksensuojan näkökulmasta. 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 hyväksyttävinä ja painavina 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.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että perusoikeuksien rajoitusten on oltava suhteellisuusvaatimuksen mukaisia. Rajoitusten tulee olla välttämättömiä hyväksyttävän tarkoituksen saavuttamiseksi. Jokin perusoikeuden rajoitus on sallittu ainoastaan, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin. Rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään (PeVM 25/1994 vp, s. 5.) 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. Lisäksi ajoneuvon merkitsemisvelvoitteella pyritään edistämään liikenneturvallisuutta vaikuttamalla nuorten kuljettajien arvoihin ja asenteisiin liikenteessä. 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 turvatun yhdenvertaisuusperiaatteen vastaisia.

#### **12.4 Omaisuuden suoja ja elinkeinovapaus**

Esityksessä ehdotetaan ajokorttilain 35 §:n 2 momenttia muutettavaksi siten, että riskientunnistamiskoulutukseen sisältyvästä ajo-opetuksesta enintään puolet voitaisiin antaa simulaattorilla. Käytännössä tämä tarkoittaisi kahta ja puolta ajotuntia. Simulaattoriopetus on lisääntynyt ja alan toimijat ovat investoineet simulaattoreihin erityisesti vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen. Tällä hetkellä ajokorttilain mukaan riskientunnistamiskoulutuksen neljän tunnin ajo-opetus voidaan osin antaa simulaattorilla. Liikenne- ja viestintävirasto on tulkinnut lakia ja sen nojalla valtioneuvoston asetuksessa ajokorteista säädettyä niin, että opetuksesta kolme ja puoli ajotuntia voidaan antaa simulaattorilla.

Ehdotusta on tarkasteltava perustuslain 15 §:ssä säädetyn omaisuuden suojaan ja 18 §:ssä säädetyn elinkeinovapauden kannalta.

Perustuslain 15 §:n omaisuuden suoja säännöksen 1 momenttiin sisältyy omaisuuden suojan yleislauseke, jonka perusteella arvioidaan muun muassa omistajan käyttövapauden erilaisten rajoitusten sallittavuutta. Perustuslain 15 §:n 2 momentti taas koskee pakkolunastustilanteita, joissa pääsääntöisesti varallisuus oikeudellinen etuus siirtyy subjektilta toiselle. Tiettyjen lähtökohtaisesti käyttörajoituksen muodossa säädettyjen omaisuuden suojan rajoitusten kohdalla perustuslakivaliokunta on pitänyt omaisuuden käyttörajoitusta niin merkittävänä, että

se on katsonut sen tosiasiallisilta vaikutuksiltaan rinnastuvan pakkolunastukseen (PeVL 55/2018 vp).

Omaisuuksensuojasta on määräyksiä myös Euroopan ihmisoikeussopimuksen ensimmäisessä lisäpöytäkirjassa. Sen 1 artiklan mukaan jokaisella luonnollisella tai oikeushenkilöllä on oikeus nauttia rauhassa omaisuudestaan. Kenenkään omaisuutta ei saa riistää, paitsi julkisen edun nimissä, laissa määrättyjen ehtojen ja kansainvälisen oikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti. Omaisuuksensuojaa koskevan määräyksen on Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen käytännössä katsottu antavan suojaa paitsi muodollista pakkolunastusta myös tosiasiallista omaisuuden pakko-ottoa vastaan (PeVL 7/2018 vp).

Perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että perustuslain 15 §:n pakkolunastussäännöksen soveltamisala ei rajoitu ainoastaan sellaisiin tilanteisiin, joissa omistusoikeus siirtyy subjektilta toiselle. Niinpä omaisuuden käyttörajoitus voi olla niin merkittävä, että se rinnastuu tosiasiallisilta vaikutuksiltaan pakkolunastukseen. Tällöin sitä on arvioitava perustuslain 15 §:n 2 momentin kannalta (ks. esim. PeVL 7/2018 vp, PeVL 32/2010 vp, PeVL 38/1998 vp.). Tällainen tilanne on käsillä erityisesti silloin, kun käyttörajoitus estää kokonaan omaisuuden käyttämisen pääasialliseen käyttötarkoitukseensa (PeVL 35/2020 vp). Valiokunta on myös todennut oikeustieteessä katsotun, ettei kysymystä siitä, merkitseekö jokin rajoitustoimenpide omaisuuden tosiasiallista pakkolunastusta, voida ratkaista minkään selkeän säännön pohjalta. Kyseessä on kokonaisvaltainen harkinta, jossa merkityksellisiä seikkoja voivat olla muun muassa, kuinka erityisestä rajoitustoimenpiteestä on kyse, kuinka kokonaisvaltaiseksi rajoituksesta aiheutuva omaisuuden arvonmenetys muodostuu sekä kuinka ekologisesti haitallisen tai muutoin vahingollisen toiminnan rajoittamisesta on kysymys. Lisäksi harkinnassa voi olla merkitystä myös esimerkiksi toimenpiteen kohtuullisuudella sekä sen tarkoituksen painavuudella, jonka vuoksi rajoitus asetetaan (PeVL 8/2017 vp.). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan pakkolunastukseen vertautuva tilanne on kyseessä erityisesti silloin, kun käyttörajoitus estää kokonaan omaisuuden käyttämisen pääasialliseen käyttötarkoitukseensa (ks. esim. PeVL 35/2020).

Käyttörajoituksiin liittyvän korvausvelvollisuuden osalta perustuslakivaliokunta on katsonut, ettei perustuslain 15 §:n 1 momentin säännöksestä johdu vaatimusta korvata omistajalle mitä tahansa käyttörajoitusta eikä myöskään täyden korvauksen vaatimusta korvauksia myönnettäessä (PeVL 55/2018 vp.).

Elinkeinovapauteen kohdistuvien rajoitusten oikeasuhtaisuuden suhteen perustuslakivaliokunnan käytännössä on usein toistettu seikka, että yritykset ja muut elinkeinon harjoittajat eivät voi perustellusti odottaa elinkeinotoimintaansa sääntelevän lainsäädännön pysyvän muuttumattomana (PeVL 55/2018 vp.). Hiilen energiakäytön kieltämistä koskevasta esityksestä antamassaan lausunnossa perustuslakivaliokunta piti tärkeänä, että rajoitus kohdistui kaikkiin energialaitoksiin yleisesti (PeVL 55/2018 vp.). Lisäksi perustuslakivaliokunta on pitänyt esityksiä puoltavana seikkana sääntelylle asetettuja siirtymäaikoja (ks. esim. PeVL 32/2010 vp.). Siirtymäaika mahdollistaa toiminnan uudelleenjärjestämisen ennen rajoitusten voimaantuloa (PeVL 55/2018 vp.).

Omaisuuksensuojan suojaan liittyy olennaisesti myös luottamuksensuoja. Luottamuksensuojaperiaate sisältyy hallintolakiin, sen hallinnon oikeusperiaatteita koskevaan 6 §:ään. Luottamuksen suojaamisen keskeisenä sisältönä on, että yksityisten tulee voida luottaa viranomaisten toiminnan oikeellisuuteen ja virheettömyyteen sekä viranomaisten tekemien hallintopäätösten pysyvyyteen. Periaatteen soveltamisessa on kysymys siitä, millä edellytyksillä yksityinen oikeussubjekti voi luottaa julkista valtaa käyttäen tehdyn päätöksen pysyvyyteen, ja minkälainen turva tällä on viranomaisten toiminnan odottamattomia muutoksia vastaan.

Luottamuksensuojan periaate rajoittaa edunsvovien päätösten peruuttamista taannehtivin vaikutuksin ja yleensäkin päätösten muuttamista yksityiselle haitalliseen suuntaan ilman lainsäädännön antamaa valtuutta. Suojaamisen kohteena olevat odotukset on kuitenkin voitava perustaa viime kädessä oikeusjärjestykseen, lähinnä lainsäädäntöön, yleisiin oikeusperiaatteisiin tai kansainvälisiin sopimuksiin. Luottamuksensuojan arviointi perustuu viime kädessä tapauskohtaiseen harkintaan, jossa yksityisen luottamusta tulee punnita suhteessa julkiseen etuun (HE 72/2002 vp, s. 61).

Ehdotusta on syytä tarkastella myös 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 vapauten kohdistuu runsaasti oikeudellisia rajoituksia. Perustuslain 18 §:n 1 momenttiin sisältyvillä sanoilla *lain mukaan* viitataan mahdollisuuteen rajoittaa säännöksessä turvattua oikeutta lailla (HE 309/1993 vp, s. 67, PeVL 9/2005 vp, s. 2). Toisaalta niillä viitataan lailla säättämisen 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).

Vuoden 2018 lakimuutoksen jälkeen autokoulutoimijat ovat tehneet investointeja simulaattoreihin. Investointeja tehdessään toimijat ovat luottaneet viranomaisen toimintaan ja lainsäädännön pysyvyyteen. Ehdotuksella simulaattoreiden käyttöä riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksessa rajoitettaisiin nykyisestä alle kolmanneksella. Ehdotettu rajoitus kohdistuisi kaikkiin kuljettajakoulutusta tarjoaviin toimijoihin tasapuolisesti, vaikkakin sen taloudelliset vaikutukset kohdistuisivat erityisesti simulaattori-investointeja tehneisiin toimijoihin. Ehdotettua sääntelyä tasapainottaisi ehdotus sen myöhemmästä voimaantuloajankohdasta. Siirtymäaika antaisi toimijoille lain vahvistamisesta useamman kuukauden aikaa valmistautua muutoksiin ja tarvittaessa tehdä muutoksia toimintaansa.

Esityksen tavoitteena on edistää erityisesti nuorten liikenneturvallisuutta. Ehdotetun rajoituksen ja sitä kautta henkilöautolla annettavan ajo-opetuksen määrän lisääntymisen ja riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen monipuolistumisen arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta. Simulaattoreiden käytön rajoittaminen nykyisestä on suhteutettava esityksellä tavoiteltaviin liikenneturvallisuuteen, hengen ja terveyden suojelemiseen liittyviin ja perustuslain 7 §:ään kiinnittyviin tavoitteisiin. Huomioiden esityksen painavat tavoitteet ja se, ettei ehdotuksella estettäisi simulaattorien käyttämistä kategorisesti, ei ehdotukseen sisältyvää simulaattorien käyttörajoitusta pidetä kohtuuttomana ja perustuslain 15 §:n kannalta ongelmallisena.

Ehdotukseen sisältyvä simulaattoreiden käyttöä koskeva rajoitus olisi täsmällinen ja tarkkarajainen ja sen olennainen sisältö ilmenisi laista. Rajoitusta ei pidetä ratkaisevana toimijoiden toimeentulon hankkimisen kannalta. Vaikka muutoksesta tunnustetaan aiheutuvan jonkin verran kielteisiä taloudellisia vaikutuksia erityisesti simulaattoreihin investoineille toimijoille, ei se rajoittaisi alan toimijoiden perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädettyä oikeutta työhön ja elinkeinovapautta.

Myös ehdotusta poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamisesta ja 17-vuotiaiden yöaikaisen ajamisen kiellosta B-luokan ajokorttia edellyttävällä ajoneuvolla on tarkasteltava elinkeinovapauden kannalta.

Poikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentaminen johtanee poikkeuslupien määrän vähenemiseen. Muutoksen takia alle 18-vuotiaiden henkilöiden mahdollisuus liikkua töihin tai opiskeluihin saattaa jossain määrin vaikeutua. Ne nuoret, jotka eivät voisi jatkossa saada poikkeuslupaa, joutuisivat etsimään ja hyödyntämään muita liikkumismuotoja, kuten esimerkiksi kävely, pyöräily, toisen kyydissä kulkeminen tai muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttö. Joukkoliikenteen käyttäminen voi myös olla mahdollista. Muutoksen ei arvioida merkittävästi rajoittavan elinkeinovapautta. Muutoksella 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 ehdotettuja rajoituksia ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisina ja ne täyttävät Euroopan ihmisoikeussopimuksesta ja muista Suomea sitovista kansainvälisistä ihmisoikeusvelvoitteista sekä EU:n perusoikeusvelvoitteista johtuvat vaatimukset.

## **12.5 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 epäillyn 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 kieltä olisi perusteltu liikenneturvallisuuskäytännöstä. 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 henkilöauton ajokortin saaneet ovat perustelleet tarvettaan ajokortille lähtökohtaisesti säännöllisillä koulu-, työ- ja harrastusmatkoilla, jotka eivät ajoitu yöaikaan. Yöaikaan henkilöautolla ajettavat matkat ovat 17-vuotiailla pääsääntöisesti siis muita kuin poikkeuslupan perusteena olevia matkoja, ja niihin voi myös muiden tienkäyttäjien vähäisen määrän takia liittyä erinäistä riskikäyttäytymistä.

Ehdotetulla ajo-oikeuden rajoituksella voitaisiin vähentää nuorten kuljettajien vaaratilanteita yöaikaan ja niistä potentiaalisesti seuraavia onnettomuuksia. Riskikäyttäytyminen aiheuttaa vaaraa ajoneuvon kyydissä olevien henkilöiden lisäksi myös muille tienkäyttäjille, kuten toisille moottoriajoneuvon kuljettajille, pyöräilijöille ja kävelijöille. Vaikka liikenne ei pääsääntöisesti ole yöaikaan yhtä vilkasta kuin päivällä, on vaara silti olemassa. Valmistelussa on arvioitu, että muilla keinoin, esimerkiksi ehdotettua laajemmilla muutoksilla kuljettajakoulutukseen, ei voitaisi edistää nuorten liikenneturvallisuutta yhtä tehokkaasti kuin ajo-oikeuteen kohdistetulla rajoituksella. 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.

Sakkorangaistus on perustuslain 15 §:ssä turvatun omaisuuden suojan kannalta merkityksellinen: (PeVL 23/1997 vp, s. 2) - sakkorangaistus tarkoittaa kajoamista tuomitun omaisuuteen. Esitetyt perusteet rangaistavuudelle ovat yhteiskunnallisesti painavat ja suhteellisuusvaatimuksen täyttävät. Alaikäistä kuljettajaa koskevalla yöaikaisen ajamisen kiellon rikkomisesta ehdotetulla sakkorangaistuksella ei puututtaisi perustuslain turvaaman omaisuudensuojan ydinalueeseen.

Perustuslain 8 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää lain täsmällisyyteen kohdistuvan erityisen vaatimuksen. Sen mukaan kunkin rikoksen tunnusmerkit 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 kuvatuksi.

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, vilpillisestä toiminnasta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa ja ikäpoikkeusluvan mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomisesta*

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 hyväksyttävyyksivaatimuksen 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 säädettäessä 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 tunnuksella ja velvollisuudesta merkitä ajoneuvo tunnuksella. Toisena 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. Kolmantena esityksen 32 §:n 1 momentissa edellytettäisiin ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneilta kuljettajilta ikäpoikkeuslupan mukana pitämistä ajettaessa. Velvollisuuden laiminlyöntiin sovellettaisiin lain 93 §:n 2 momentissa säädettyä mahdollisuutta määrätä kuljettajalle 40 euron liikennevirhemaksu.

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 varsin 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 velvoitteen noudattamisen turvaamiseksi ja sitä kautta yöaikaisen ajamisen kiellon valvonnan helpottamiseksi ja nuorten kuljettajien asenteisiin ja arvoihin vaikuttamiseksi. Velvoitteella ja siihen kytkeytyvällä seuraamuksella tavoitellaan nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien hengen ja terveyden suojaamista ja liikenneturvallisuuden edistämistä, ja niitä 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 ehdotettu ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneiden velvollisuus pitää ikäpoikkeuslupa mukana ajettaessa ja sen rikkomiseen lain 93 §:n 2 momentissa säädetyn hallinnollisen seuraamuksen soveltaminen johdonmukaistaisi voimassa olevaa sääntelyä. Vastaavaa hallinnollista seuraamusta sovelletaan myös muiden lupien, esimerkiksi opetuslupa,

mukana pitämistä koskevan velvollisuuden rikkomiseen. Ikäpoikkeusluvan ajettaessa mukana pitämistä koskeva velvollisuus ja sitä koskeva seuraamus edistäisivät liikenneturvallisuutta tukemalla liikenteenvalvontaa. Velvoite ei luonnollisesti koskisi alun perin ikäpoikkeusluvalla ajokortin saanutta enää sen jälkeen, kun hän on täyttänyt 18 vuotta. Olemassa oleva 40 euron liikennevirhemaksu on tarkkarajainen ja kohtuullinen. Sen soveltaminen myös ikäpoikkeusluvalla ajokortin saaneisiin tasapuolistaisi eri luvanhaltijoiden välistä asemaa, kun huomioidaan, että osaan luvanhaltijoista kohdistuu jo mainittu velvollisuuden rikkomiseen liittyvä seuraamus.

Esityksessä ehdotetaan lakiin lisättäväksi uusi 54 a §. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja hallinnollisesta seuraamuksesta vilppiin syylistymisen seurauksena. Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syylistyneen henkilön kuuden kuukauden mittaiseen määräaikaaiseen kieltoon osallistua kokeeseen.

Ehdotuksen mukaan vilpilliseksi toiminnaksi katsottaisiin epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Vilpillä tarkoitettaisiin esimerkiksi lunttaamista, kokeen suorittamista toisen puolesta, vastausten antamista toiselle tai pyytämistä toiselta kokeen aikana sekä kokeen taikka sen osien kopiointia ja tallentamista millä tahansa tavalla. Vilppiä olisi myös näiden tekojen yritys tai valmistelu. Liikenne- ja viestintävirastolle säädettäisiin määräystenantovaltuus vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana.

Ehdotettu sääntely vastaisi pääpiirteittäin liikenteen palveluista annetun lain 246 a §:ssä säädettyä taksikuljettajan kokeen karenssisääntelyä, joka tuli voimaan 1.5.2021, mutta olisi sitä tarkempaa. Liikenne- ja viestintävaliokunta piti liikenteen palveluista annetun lain muuttamista koskevassa mietinnössään LiVM 8/2021 vp tarpeellisena ja oikeasuhtaisena, että taksikuljettajan kokeessa vilppiin syylistyneelle 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 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 (Liikenne- ja viestintävirasto, kuljettajantutkinnon teoriakoemääräys 2021).

Kuljettajantutkinnon tarkoitus huomioiden on merkityksellistä, että teoriakoetilanteita valvotaan niin, ettei vilppiä pääse tapahtumaan. Lisäksi on tärkeää, että vilppitapauksien vaikutuksista, kuten kokeen keskeytymisestä ja hylkäämisestä, on säädetty laissa täsmällisesti ja oikeusturvanäkökohdat huomioon ottaen. Ehdotettu kuuden kuukauden määräaikainen kielto osallistua kuljettajantutkinnon teoriakokeeseen olisi tarkkarajainen. Sääntelyllä olisi ennalta estävää vaikutusta ja sitä pidetään suhteellisuusperiaatteen mukaisena.

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 määräämisestä. 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 54 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.

## **12.6 Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen**

Ehdotukseen sisältyisi valtioneuvoston asetuksenantovaltuus (uusi 51 a §:n 2 momentti) ja määräysenantovaltuus (54 a §:n 4 momentti). Lakiehdotusta on tarkasteltava asetuksenantovaltuuden ja määräysenantovaltuuden osalta suhteessa perustuslain 80 §:ään.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan tasavallan presidentti, valtioneuvosto ja ministeriö voivat antaa asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. 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 tarkoitetun erityisen syyn (ks. HE 1/1998 vp, s. 133/II). Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muulle viranomaiselle annettavan määräysenantovaltuuden tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Rajauksella voidaan tarkoittaa esimerkiksi ajallista tai asiallista rajausta.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna määräysenantovaltuuksiin kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (esimerkiksi PeVL 46/2001 vp, s. 3/I ja PeVL 16/2002 vp, s. 2/I).

Lakiin (51 a §) lisättävä valtuus antaa valtioneuvoston asetus koskee alaikäisen kuljettajan tunnuksen kokoa ja ulkoasua.

Ehdotetussa 54 a §:ssä säädettäisiin toiminnasta kuljettajantutkiminnon teoriakokeessa havaituissa vilppitapauksissa. Pykälän 1 momentin mukaan vilpiksi katsottaisiin epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen henkilön osaamisesta. Lisäksi momentissa on annettu luettelo vilpilliseksi katsottavista toimista. Luettelo ei ole täysin tyhjentävä, koska vilpin tekemisen muodot saattavat muuttua ajan kuluessa. Pykälän 4 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä vilpin tekemisen estämiseksi tarvittavista käytännön toimista. Ehkäisevät toimet tehdään pääosin ennen koetilanteen alkua, mutta kyse voi olla myös kokeen aikana tehtävistä asioista. Toimet, joilla pyritään esimerkiksi viemään koetilaan luntauksen mahdollistavia tavaroita tai välineitä voivat vaihdella muun muassa teknisen kehityksen edistyessä, minkä takia niistä säätäminen on tarkoituksenmukaista tapahtua määräystasolla.

Ehdotettu määräyksenantovaltuus liittyy siten kokeiden käytännön järjestelyihin. Se on luonteeltaan tekninen, ja koskee yksityiskohtia, eikä anna viranomaiselle harkintavaltaa asioissa, jotka kuuluisivat ylemmälle säädöstasolle.

Ehdotetut valtuussäännökset asetuksen ja erityisesti määräyksen antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Asetuksenanto- ja määräyksenantovaltuuteen liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Alaikäisen kuljettajan tunnukseen liittyvää asetuksenantovaltuutta koskeva lainsäätös sisältyy lakiehdotuksen 51 a §:ään ja kuljettajantutkiminnon teoriakokeen vilppiin liittyvää määräyksenantovaltuutta koskeva lainsäätös sisältyy lakiehdotuksen 53 §:ään. Ehdotettuun asetuksen- ja määräyksenantovaltuuteen ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulisi säätää lailla. Esitettävissä valtuussäännöksissä on kyse lakia tarkentavien säännösten ja määräysten antamisesta. Valtuuksien voidaan katsoa edellä kerrotuin perustein olevan sopuosinnassa perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin kanssa.

## **12.7 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 viitattut 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 viitattut 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 54 a §:stä. Pykälässä säädettäisiin kuljettajantutkimnon teoriakoesuorituksessa todetusta vilpistä ja todennetun vilpin seuraamuksesta. Koska kuljettajantutkimnon vastaanottajana, eli myös 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, on ehdotusta syytä tarkastella perustuslain 124 §:n kannalta.

Vilpin tekeminen tai sen yrittäminen tai valmistelu havaitaan useimmiten jo kokeen aikana. Tällöin on välttämätöntä, että kuljettajantutkimnon vastaanottaja voi reagoida välittömästi ja keskeyttää kokeen ehdotetun 54 a §:n 2 momentin mukaisesti. Samalla koesuoritus hylätään. Vilpillinen toiminta määriteltäisiin lain tasolla, ehdotetussa 54 a §:n 1 momentissa. Kuten kohdassa todetaan, myös vilpin yritys tai valmistelu katsotaan vilpiksi. Koska menettely on summaarinen, pelkästään kiellettyjen välineiden tai tavaroiden vieminen koetilaan johtaa kokeen keskeyttämiseen ja hylkäämiseen.

Ehdotuksen mukaan palvelun tuottajan tulisi lähettää tiedot havaitusta vilpillisestä toiminnasta ja tarvittavat asiaa koskevat selvitykset Liikenne- ja viestintävirastolle. Lain 95 §:n 1 momentissa säädetään oikaisuvaatimuksen tekemisen mahdollisuudesta, mikä jatkossa kohdistuisi myös vilpin johdosta tapahtuvaan kokeen keskeyttämiseen ja hylkäämiseen. Vilpillisen toiminnan lopullinen arviointi kuuluisi siten tapauskohtaisesti Liikenne- ja viestintävirastolle. Myös tapauksissa, joissa vilppi havaittaisiin jälkikäteen esimerkiksi

koetilanteesta tehdyn nauhoituksen perusteella, päätöksen kokeen hylkäämisestä tekisi Liikenne- ja viestintävirasto.

Vilpistä saattaisi olla myös seuraamuksena kokelaan asettaminen määräaikaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen ehdotetun 54 a §:n 3 momentin mukaisesti. Päätöksen kiellosta tekisi Liikenne- ja viestintävirasto, ja siihen saisi myös hakea oikaisua 95 §:n mukaisesti.

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 kuitenkin tarkennetussa muodossa. Lakiehdotuksen 54 a §:ää ei pidetä perustuslain kannalta ongelmallisena.

## **12.8 Soveltaminen Ahvenanmaalla**

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat tieliikennettä. Esityksen alaan kuuluvat säännökset kuuluvat maakunnan lainsäädäntövaltaan.

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 3 kohta, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §, 54 §:n 2 momentti, 65 §:n 2 momentti, 93 §, 95 §:n otsikko ja 1 momentti sekä 97 §  
sellaisina kuin niistä ovat 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti sekä 53 ja 97 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019, 54 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 65 §:n 2 momentti laissa 70/2015, 93 § laissa 999/2016, 734/2018 ja 465/2025 sekä 95 §:n otsikko ja 1 momentti laissa 1510/2019, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 5 a §, 6 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 563/2020, uusi 4 kohta sekä lakiin uusi 51 a ja 54 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 (39/1889) 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.
- 

#### **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, 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, 97 §:ssä tarkoitettu ikäpoikkeuslupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle. Opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, ikäpoikkeuslupa 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. Ajo-opetuksesta enintään puolet voidaan antaa simulaattorilla.

---

## 37 §

### *Uuden kuljettajan ajokieltoon määrittämiseen 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 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 tarkoitettu seuranta-ajat ovat päällekkäiset tai seuraavat toista keskeytyksettä, seuranta-aikoja pidetään yhtenä seurantajaksena.



Ajokortin palauttamisen edellytyksenä 1 momentissa tarkoitetun ajokiellon ja väliaikaisen ajokiellon jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen mainitussa momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. Koulutus on suoritettava jokaisen mainitussa momentissa tarkoitetun ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon määrittämisen jälkeen. Koulutusta ei tarvitse suorittaa eikä todistusta esittää, jos ajo-oikeuden haltijan tekemäksi epäillyn rikoksen tai rikkomuksen takia määrätty väliaikainen ajokielto on päätetty poliisin toimesta 72 §:n 5 momentin mukaisesti.

---

#### 4 luku

### Kuljettajaopetus

#### 51 a §

##### *Alaikäisen kuljettajan tunnus*

B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon alle 18-vuotiaan kuljettajan on merkittävä ajoneuvo sen takaosaan näkyvälle paikalle kiinnitettävällä tunnuksella.

Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tunnuksen koosta ja ulkoasusta.

#### 53 §

##### *Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen*

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitetussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitetun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe. Kuljettajantutkintoon sisältyvään kokeeseen osallistuvan on osoitettava henkilöllisyytensä ennen kokeen alkamista ja tarvittaessa myös kokeen aikana.

Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että ajokortin luokkaa ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava teoriakoe on suoritettu. Teoriakoe suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston aineistoa käyttäen ilman apuvälineitä tai muistiinpanoja. Teoriakoetta suoritettaessa koetilaa saa viedä ainoastaan terveydentilan tai uskonnollisen vakaumuksen edellyttämät välttämättömät tavarat, välineet ja asusteet.

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava ajokokeen vastaanottajaa varten ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin. Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään 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.

#### 54 §

##### *Kuljettajantutkintoon pääsemisen edellytykset*

---

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto tai väliaikainen 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 esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

---

#### 54 a §

##### *Vilppi kuljettajantutkinnon teoriakokeessa*

Edellä 53 §:ssä tarkoitetussa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa tehdyksi vilpiksi katsotaan apuvälineiden tai muistiinpanojen käyttäminen kokeen aikana, kokeen suorittaminen toisen puolesta, vastausten antaminen toiselle tai pyytäminen toiselta kokeen aikana sekä kokeen taikka sen osien kopiointi tai tallentaminen millä tahansa tavalla sekä muu epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta. Vilpiksi katsotaan myös tällaisen teon yritys tai sen valmistelu.

Jos teoriakokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti, kuljettajantutkinnon vastaanottajan on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on tehtävä ilmoitus havaitusta vilpistä ja sen johdosta tehdyistä toimenpiteistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen, koesuorituksen hylkää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on syyllistynyt vilppiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Määräaika lasketaan siitä päivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta on todettu. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana.

#### 65 §

##### *Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*

---

Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmesti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta.

---

#### 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 kuljettavaksi, 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*

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen ja Liikenne- ja viestintäviraston 54 a §:n nojalla antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

-----

## 97 §

### *Ikäpoikkeuslupa*

Edellä 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetystä poiketen vähimmäisikä ajokortin saamiseksi B-luokassa on 17 vuotta, jos Liikenne- ja viestintävirasto on harkinnan perusteella erityisistä syistä myöntänyt poikkeuslupan B-luokan ajokortin suorittamiseksi (*ikäpoikkeuslupa*). Ikäpoikkeuslupaa voi hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.

Ikäpoikkeuslupan myöntäminen edellyttää, että

- 1) lupaa hakee huoltaja alaikäiselle huollettavalleen;
- 2) huoltaja vakuuttaa, että huollettavan säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa ylittää yhteen suuntaan kävellen seitsemän kilometrin matkan eikä joukkoliikenneyhteyksiä ole käytettävissä matkan kulkemiseksi tai yhdensuuntainen matka joukkoliikenteellä kestää vähintään yhden tunnin ja 30 minuuttia;
- 3) hakemukseen on liitetty alaikäisen huollettavan kulkemistarpeen osoittamiseksi jokin seuraavista:
  - a) koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistus alaikäisen huollettavan toisen asteen opinnoista;
  - b) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta;
  - c) alaikäisen huollettavan työsopimus vähintään kahden kuukauden määräaikaista tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta;
  - d) lajiliiton todistus alaikäisen huollettavan tavoitteellisesta harjoittelusta;
  - e) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan taiteen perusopintoihin osallistumisesta;
  - f) lääkärin todistus alaikäisen huollettavan terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät hänen kulkemistaan;
- 4) alaikäinen huollettava on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen; ja
- 5) alaikäinen huollettava ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

---

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 35 §:n 2 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä lokakuuta 2026.

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 pykälän 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Ennen tämän lain voimaantuloa vireillä olleisiin 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 olleita säännöksiä.

---

Helsingissä 19.2.2026

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

## **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 3 kohta, 26 §:n 1 momentti, 32 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti, 53 §, 54 §:n 2 momentti, 65 §:n 2 momentti, 93 §, 95 §:n otsikko ja 1 momentti sekä 97 §  
sellaisina kuin niistä ovat 26 §:n 1 momentti, 35 §:n 2 momentti, 37 §:n 1 ja 2 momentti sekä 53 ja 97 § laissa 938/2018, 32 §:n 1 momentti laissa 15/2019, 54 §:n 2 momentti laissa 387/2018, 65 §:n 2 momentti laissa 70/2015, 93 § laeissa 999/2016, 734/2018 ja 465/2025 sekä 95 §:n otsikko ja 1 momentti laissa 1510/2019, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 5 a §, 6 §:n 3 momenttiin, sellaisena kuin se on osaksi laissa 563/2020, uusi 4 kohta sekä lakiin uusi 51 a ja 54 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:n ja 05:n välisenä aikana. Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ssä.*

6 §

*Ajo-oikeus*

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.

\_\_\_\_\_  
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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*momentin 5 kohdassa säädetty  
vähimmäisikävaatimus täyttyy.*

25 §

*Ajokortin luovuttamisen esteet*

*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 asiakirjaturvallisuuuteen 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 §

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

25 §

*Ajokortin luovuttamisen esteet*

*(kumotaan)*

26 §

*Ajokortin luovuttaminen*

Ajokortti toimitetaan hakijalle postitse. Jos postitse toimittaminen ei hakijalla ennestään olevan ajokortin viranomaisen haltuun saamiseksi tai muusta asiakirjaturvallisuuuteen 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, postittamisessa 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 rajavartiomiehelle sekä tieliikennelain 97 §:ssä tarkoitetulle 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, 97 §:ssä tarkoitettu ikäpoikkeuslupa ja kuljettajantutkintotodistus on pidettävä ajettaessa mukana ja vaadittaessa esitettävä poliisimiehelle taikka muulle liikenteen valvontaan liittyvässä virkatehtävässä toimivalle tulli- ja rajavartiomiehelle. Opetuslupa, moottoripyörän harjoituslupa, ikäpoikkeuslupa 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 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. 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

## 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. Ajo-opetuksesta enintään puolet voidaan antaa simulaattorilla.

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 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 *ja väliaikaisen ajokiellon* jälkeen on, että ajokieltoon määrätty esittää todistuksen *mainitussa* momentissa tarkoitetun koulutuksen saamisesta. *Koulutus on suoritettava jokaisen mainitussa momentissa tarkoitetun ajokieltoon tai väliaikaiseen ajokieltoon määräämisen jälkeen. Koulutusta ei tarvitse suorittaa eikä todistusta esittää, jos ajo-oikeuden haltijan tekemäksi epäillyn rikoksen tai rikkomuksen takia määrätty väliaikainen ajokielto on päätetty poliisin toimesta 72 §:n 5 momentin mukaisesti.*

## 4 luku

**Kuljettajaopetus**

## 4 luku

**Kuljettajaopetus**



(uusi)

51 a §

*Alaikäisen kuljettajan tunnus*

*B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon alle 18-vuotiaan kuljettajan on merkittävä ajoneuvo sen takaosaan näkyvälle paikalle kiinnitettävällä tunnuksella. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkemmat säännökset tunnuksen koosta ja ulkoasusta.*

53 §

*Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen*

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe.

Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että ajokortin luokkaa ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava teoriakoe on suoritettu. Teoriakoe suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston aineistoa käyttäen.

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava ajokokeen vastaanottajaa varten ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin. Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi

53 §

*Kuljettajantutkinnon rakenne ja toteuttaminen*

Kuljettajantutkintoon sisältyy teoriakoe ja ajokoe. Ajokokeeseen voi sisältyä erillinen käsittelykoe. Mopon ajokorttia suoritettaessa ajokokeeseen sisältyy pelkästään käsittelykoe. T-luokassa suoritetaan vain teoriakoe. Tutkinnossa, joka suoritetaan moottoripyörän ajokorttiluokan korottamiseksi 35 §:n 4 momentissa tarkoitettussa tapauksessa tai 7 §:n 4 momentissa tarkoitettun B-luokan ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeuden saamiseksi, suoritetaan vain ajokoe. *Kuljettajantutkintoon sisältyvään kokeeseen osallistuvan on osoitettava henkilöllisyytensä ennen kokeen alkamista ja tarvittaessa myös kokeen aikana.*

Ajokokeen suorittamisen edellytyksenä on, että ajokortin luokkaa ja AM-luokassa ajoneuvon luokkaa vastaava teoriakoe on suoritettu. Teoriakoe suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston aineistoa käyttäen *ilman apuvälineitä tai muistiinpanoja. Teoriakoetta suoritettaessa koetilaan saa viedä ainoastaan terveydentilan tai uskonnollisen vakaumuksen edellyttämät välttämättömät tavarat, välineet ja asusteet.*

Ajokokeessa käytettävän ajoneuvon on täytettävä tutkinnon luokkaa vastaavat vaatimukset ja siinä on tarvittaessa oltava ajokokeen vastaanottajaa varten ajoneuvon käyttöjarruun vaikuttava poljin. Tutkinnon suorittajan on hankittava käytettäväksi

ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

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.

## 54 §

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

(uusi)

ajokokeessa tarvittava ajoneuvo. Ajokokeen aikana hänet katsotaan kuljettajaksi.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään 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.

## 54 §

*Kuljettajantutkintoon pääsemisen  
edellytykset*

Edellä 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettua ajokorttilupaa ei vaadita eikä toistaiseksi voimassa oleva ajokielto tai väliaikainen 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 esteenä tutkintoon pääsulle ajo-oikeuden palauttamiseksi, jos esitettävän lääkärinlausunnon mukaan lääkäri sitä edellyttää tai suosittelee.

## 54 a §

*Kuljettajantutkinnon teoriakoesuorituksessa  
todettu vilppi*

Edellä 53 §:ssä tarkoitetussa kuljettajantutkinnon teoriakokeessa tehdyksi vilpiksi katsotaan apuvälineiden tai muistiinpanojen käyttäminen kokeen aikana, kokeen suorittaminen toisen puolesta, vastausten antaminen toiselle tai pyytäminen toiselta kokeen aikana sekä kokeen taikka sen

osien kopiointi tai tallentaminen millä tahansa tavalla sekä muu epärehellinen teko tai laiminlyönti, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta. Vilpiksi katsotaan myös tällaisen teon yritys tai sen valmistelu.

Jos teoriakokeeseen osallistuva henkilö toimii vilpillisesti, kuljettajantutkinnon vastaanottajan on keskeytettävä kyseisen henkilön koe ja hylättävä koesuoritus. Kuljettajantutkinnon vastaanottajan on tehtävä ilmoitus havaitusta vilpistä ja sen johdosta tehdyistä toimenpiteistä Liikenne- ja viestintävirastolle. Jos vilppi havaitaan koesuorituksen jälkeen, koesuorituksen hylkää Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintävirasto voi asettaa kuuden kuukauden mittaisen määräaikaisen kiellon osallistua kokeeseen henkilölle, joka on syyllistynyt vilppiin kuljettajantutkinnon teoriakokeessa. Määräaika lasketaan siitä päivästä, jolloin vilpilliseksi katsottava toiminta on todettu. Liikenne- ja viestintäviraston päätös määräaikaisesta kiellosta on täytäntöönpanokelpoinen, vaikka päätös ei olisi saanut lainvoimaa.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä vilpin estämiseksi tarvittavista käytännön toimenpiteistä ennen koetilanteen alkua ja sen aikana.

## 65 §

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*

---

Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmasti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta.

---

## 65 §

*Ajokieltoon määrääminen toistuvien rikkomusten perusteella*

---

Auton ajo-oikeuden haltija on kuitenkin 1 momentista poiketen määrättävä ajokieltoon, jos hän auton ensimmäisen ajo-oikeuden saamista seuraavan kahden vuoden aikana syyllistyy kolmesti kahden vuoden tai kahdesti yhden vuoden sisällä 1 momentissa tarkoitettuun tekoon. Sama koskee myös moottoripyörän ajo-oikeuden haltijaa, jolla ei ole auton ajo-oikeutta, kahden vuoden ajan moottoripyörän ajo-oikeuden alkamisesta.

---

## 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 ajattaessa mukanaan.

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

## 95 §

*Muutoksenhaku*

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

## 97 §

*Poikkeuslupa*

Liikenne- ja viestintävirasto voi erityisistä syistä kokonaisharkinnan perusteella myöntää

## 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 ajattaessa 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*

Kuljettajantutkinnon vastaanottajan tässä laissa säädettyjä tehtäviä hoitaessaan antamaan päätökseen ja Liikenne- ja viestintäviraston 54 a §:n nojalla antamaan päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

## 97 §

*Ikäpoikkeuslupa*

Edellä 5 §:n 1 momentin 5 kohdassa säädetystä poiketen vähimmäisikä ajokortin

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 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 ikäpoikkeuslupan hakemisesta, hakemisessa käytettävistä lomakkeista ja hakemukseen tarvittavista liitteistä.

saamiseksi B-luokassa on 17 vuotta, jos Liikenne- ja viestintävirasto on harkinnan perusteella erityisistä syistä myöntänyt poikkeuslupan B-luokan ajokortin suorittamiseksi (ikäpoikkeuslupa). Ikäpoikkeuslupaa voi hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.

Ikäpoikkeuslupan myöntäminen edellyttää, että:

1) lupaa hakee huoltaja alaikäiselle huollettavalleen;

2) huoltaja vakuuttaa, että huollettavan säännöllinen kulkemistarve vähintään neljä kertaa viikossa ylittää yhteen suuntaan kävellen 7 kilometrin matkan eikä joukkoliikenneyhteyksiä ole käytettävissä matkan kulkemiseksi tai yhdensuuntainen matka joukkoliikenteellä kestää vähintään yhden tunnin ja 30 minuuttia;

3) hakemukseen on liitetty alaikäisen huollettavan kulkemistarpeen osoittamiseksi jokin seuraavista:

a) koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistus alaikäisen huollettavan toisen asteen opinnoista;

b) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta;

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

d) lajiliiton todistus alaikäisen huollettavan tavoitteellisesta harjoittelusta;

e) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan taiteen perusopintoihin osallistumisesta;

f) lääkärin todistus alaikäisen huollettavan terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät hänen kulkemistaan;

4) alaikäinen huollettava on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen; ja

5) alaikäinen huollettava ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . . . Tämän lain 35 §:n 2 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä lokakuuta 2026.

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 pykälän 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.

Ennen tämän lain voimaantuloa vireillä olleisiin 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 olleita säännöksiä.

## **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 tarkoitetusta 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.

Tämä asetus tulee voimaan päivänä \_\_\_\_\_ kuuta 20 . .

*Muut liitteet*  
*Asetuksen liite*



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