Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

# HE 11/2026 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 11/2026 vp).

Valiokunnalle annettiin 18 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, sisäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Opetushallitus, Poliisihallitus, Ajovarma Oy, Autoliitto ry, CAP-Group Oy, lapsiasiavaltuutettu, Liikenneturva, Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry, Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö, Nuorisoala ry, Onnettomuustietoinstituutti, Suomen Autokoululiitto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ja Suomen Lukiolaisten Liitto.

Lausunnoissa pääosin kannatettiin hallituksen esityksen ehdotuksia. Osassa lausuntoja tehtiin joitakin huomioita ehdotuksista tai esitettiin niihin pieniä tarkennuksia. Lisäksi osassa lausuntoja tuotiin esiin muutostoiveita esityksen ulkopuolisiin asiakokonaisuuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

## Yöaikaisen ajamisen kielto ja ajoneuvon merkitsemisvelvoite alaikäisen kuljettajan tunnuksella

*Rangaistus kiellon vastaisesti ajamisesta*

Hallituksen esityksessä ehdotetaan rajoitusta alaikäisten B-luokan ajo-oikeuteen kieltämällä B-luokan ajo-oikeutta edellyttävän ajoneuvon ajaminen yöaikaan kello 00 ja 05 välisenä aikana (lakiehdotuksen 5 a § ja 6 §:n 3 momentin 4 kohta). Esityksessä ehdotetaan, että rajoitus koskisi lain voimaan tultua myös henkilöitä, jotka ovat lain voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen ehdotettavan lain voimaantuloa.

Esityksen mukaan rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Rangaistus kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain (39/1889) 23 luvun 10 §:ssä.

Oikeusministeriön asiantuntijalausunnon mukaan rikosoikeudelliseen laillisuusperiaatteeseen sisältyvän taannehtivuuskiellon kanssa sopisi paremmin yhteen ratkaisu, jossa rikosoikeudellista rangaistusta kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta ei seuraisi yöaikaisesta ajamisesta 17-vuotiaalle henkilölle, joka on saanut B-luokan ajo-oikeuden ennen ehdotettavan lain voimaantuloa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että oikeusministeriön jo esitysluonnoksen lausuntokierroksella esittämää huomiota harkittiin esitysluonnoksen jatkovalmistelussa.

Valmistelussa kuitenkin arvioitiin, että rajoituksen kohdistaminen uusien ajo-oikeuksien lisäksi myös aiemmin myönnettyihin ajo-oikeuksiin, jos haltija on yhä alle 18-vuotias, olisi perusteltua yhdenmukaisuuden, rajoituksen tavoitteen sekä valvonnan näkökulmasta. Rajoituksen noudattamisen valvonta hankaloituisi, jos rajoitusta ei ulotettaisi koskemaan myös B-luokan ajo-oikeuden jo aiemmin saaneita 17-vuotiaita kuljettajia. Jos rajoitusta ei ulotettaisi aiemmin ajo-oikeuden saaneisiin, olisi liikenteessä sekä 17-vuotiaita henkilöauton kuljettajia, jotka saavat ajaa yöaikaan, että sellaisia, jotka eivät saa.

Esityksen mukaan kuljettajille, jotka ovat saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen muutoksen voimaantuloa, mutta olisivat yhä alle 18-vuotiaita, ilmoitettaisiin tulevasta, myös heitä koskevasta rajoituksesta.

*Vaikutukset nuoriin*

Nuorisoala ry:n ja Suomen Lukiolaisten Liiton asiantuntijalausunnoissa huomautetaan, että nuorten tilanteet ovat moninaisia. Nuorisoala ry:n mukaan ajaminen myös yöaikaan voi olla tarpeen sosiaalisista syistä sekä turvallisuusnäkökulmasta. Myös Suomen Lukiolaisten Liitto muistuttaa, että oma auto on usein nuorelle ainoa vaihtoehto päästä liikkumaan ja osalla pitkien matkojen takia ajot voivat joskus ajoittua myös yöaikaan.

Nuorisoala ry:n lausunnossa viitataan esityksen vaikutusarvioihin ja todetaan muun muassa, että rajoituksen takia riskikäyttäytyminen voisi siirtyä toiseen ajankohtaan tai tapahtua muulla kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttävällä ajoneuvolla. Molemmissa lausunnoissa pidetään tärkeänä, ettei kaupungissa ja harvemmin asutuilla alueilla asuvia nuoria aseteta eriarvoiseen asemaan. Nuorisoala ry:n mukaan rajoitus eikä velvoite ajoneuvon merkitsemisestä alaikäisen kuljettajan tunnuksella ole tarpeellinen. Myös Suomen Lukiolaisten Liitto suhtautuu rajoitukseen kriittisesti.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että esityksen liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevat arviot perustuvat suuntaa antaviin

asiantuntija-arvioihin ja esityksessä kuvatusti niihin liittyy erilaisia epävarmuuksia. Esitykseen kirjatun mukaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenne- ja viestintävirasto seuraisivat säännöllisesti lain toteutumista ja sen vaikutuksia nuorten kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen. Mahdollisiin havaittuihin epäkohtiin ja puutteisiin voitaisiin tarvittaessa puuttua parhaillaan käynnissä olevassa EU:n uuden ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeessa.

Ministeriö toteaa, että esityksessä ehdotettu yöaikaisen ajamisen kielto koskisi vain B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettamista. Esityksen mukaan alaikäiset kuljettajat voisivat yhä kuljettaa muita kuin B-luokan ajo-oikeutta edellyttäviä ajoneuvoja rajoituksetta.

Ministeriö haluaa todeta lisäksi, ettei alaikäisillä ole samanlaista 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 ministeriö katso yöaikaisen ajamisen kiellon puuttuvan olennaisesti 17-vuotiaiden olemassa olevaan oikeuteen.

*Ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella B-luokan ajokortin saaneet*

Opetushallitus pitää asiantuntijalausunnossaan ensiarvoisen tärkeänä, ettei nuorten opiskeluun tai työhön liittyvä liikkuminen hankaloituisi muutosten takia. Lausunnon mukaan esityksen haasteena on yöaikaisen ajokiellon ehdottomuus niissä tilanteissa, jotka liittyvät eri alojen ammattiin opiskelevan nuoren työssäkäyntiin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL esittää, että ehdotetun yöaikaisen ajamisen rajoituksen ei tulisi koskea ammatillisen kuljettajakoulutuksen perusteella (lain 5 §:n 6 momentti) 17-vuotiaille myönnettäviä poikkeuslupia. SKAL perustelee kantaansa sillä, että kuljetusalan työpaikat sekä koulutus- ja oppisopimustyöpaikat sijaitsevat usein joukkoliikenneyhteyksien ulottumattomissa. SKAL toteaa työpaikalla oppimisessa olevan ensisijaisen tärkeää, että opiskelijat ovat tasavertaisessa asemassa työpaikan työntekijöiden kanssa esimerkiksi työvuorojen sijoittelun osalta. SKAL toteaa, että esimerkiksi tavaraterminaaleissa suurimmat ja monipuolisimmat työt ajoittuvat esitettyyn rajoitusaikaan.

Lisäksi SKAL esittää, ettei velvoitetta ajoneuvon merkitsemisestä (lakiehdotuksen 51 a §) sovellettaisi ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa oleviin alle 18-vuotiaisiin opiskelijoihin. SKAL:n mukaan koulutuksessa olevat eivät välttämättä voi kiinnittää alaikäisen kuljettajan tunnusta koulutus- ja oppisopimustyöpaikan

ajoneuvoihin . Lausunnossa todetaan myös, että koulutuksessa opiskelevien liikenneosaaminen ja -asenteet ovat eri tasolla kuin muilla samanikäisillä nuorilla.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että laki nuorista työntekijöistä (998/1993) rajaa alle 18-vuotiaiden työajan pääsääntöisesti kello 6:n ja 22:n väliseen aikaan. Oppisopimuskoulutus tai koulutussopimukseen perustuva koulutus saattaa ajoittua myös yöaikaan. Työpaikalla järjestettävää koulutusta saa kaksivuorotyössä olla enintään kello 24:ään asti.

Ammatillisen kuljettajakoulutuksen osalta yöaikaisen ajamisen kielto saattaa vaikeuttaa 17-vuotiaiden opiskelijoiden liikkumista koulutus- ja oppisopimustyöpaikoille ja sieltä pois esimerkiksi tilanteissa, joissa työaika päättyisi klo 24. Vastaavat haasteet voisivat koskea myös muiden alojen, kuten esimerkiksi sosiaali- ja terveysalan opiskelijoilta. Lähtökohtaisesti opiskelijan työaika voidaan kuitenkin sopia siten, ettei rajoitus vaikuttaisi työpaikalla järjestettävään koulutukseen. Ministeriö korostaa rajoituksen ja ajoneuvon merkitsemisvelvoitteen koskevan rajallista aikaa ja siten kolmivuotiseen ammatilliseen koulutukseen osallistuvat nuoret ehtisivät ajaa myös ilman alaikäisiä koskevia rajoitteita.

Esityksen mukaan alaikäisen kuljettajan tunnus kiinnitettäisiin ajoneuvon takaosaan ja sen voisi tarvittaessa irrottaa. Ministeriön näkemyksen mukaan tunnuksen kiinnittämiseen liittyvät mahdolliset käytännön haasteet ovat samat ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippumatta.

Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotukset eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

*Vaihtoehtoiset rajoitukset*

Autoliiton asiantuntijalausunnossa ehdotetaan, että yöaikaista ajamista koskevan kiellon sijaan kiellettäisiin yöaikainen alkoholin kuljettaminen ajoneuvossa, jossa on alaikäinen kuljettaja. Toisena vaihtoehtoa Autoliitto ehdottaa alaikäisen kuljettaman auton matkustajamäärän rajaamista yöaikaan.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että esityksen valmistelun aikana on arvioitu myös useita muita toimia nuorten liikenneturvallisuuden edistämiseksi, kuten matkustajamäärärajoitusta 17-vuotiaille B-luokan ajo-oikeutta edellyttävien ajoneuvojen kuljettajille.

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.

Ehdotuksesta kieltää yöaikainen alkoholin kuljettaminen ajoneuvossa, jossa on alaikäinen kuljettaja, ministeriö toteaa, että alkoholipitoisen aineen hallussapidosta säädetään jo alkoholilaissa (1102/2017).

*Ajoneuvon merkitsemisvelvoite alaikäisen kuljettajan tunnuksella*

Ministeriö haluaa tuoda esiin, että sen saaman tiedon mukaan alaikäisen kuljettajan tunnuksen saaminen markkinoille voi viivästyä muutamalla kuukaudella lain ehdotetusta voimaantulosta.

Ministeriö esittää ratkaisuna tilanteeseen, että lakiehdotuksen alaikäisen kuljettajan tunnusta koskevan säännöksen (51 a §) voimaantuloa lykättäisiin syksyyn. Uusi voimaantuloajankohta voisi olla 1.10.2026, jolloin myös riskientunnistamiskoulutusta koskevien muutosten on ehdotettu tulevan voimaan. Muutoksen takia voimaantulosäännöstä olisi muutettava ja tunnusta koskevaa siirtymäsäännöstä hyvä selkeyttää (muutosehdotukset vastineen liitteenä). Yöaikaisen ajamisen kieltoa koskevien säännösten (5 a § ja 6 §:n 3 momentin 4 kohta) ehdotettu voimaantuloajankohta pysyisi edelleen samana (29.5.2026). Tämä olisi perusteltua, koska onnettomuustilastojen mukaan 17-vuotiaiden henkilöautonkuljettajien henkilövahinko-onnettomuuksista ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista merkittävä osa tapahtuu kesä- ja syyskuukausina.

**Riskientunnistamiskoulutus**

*Riskientunnistamiskoulutuksen simulaattoriopetusta koskeva rajoitus*

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. Tällä hetkellä riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta voi antaa simulaattorilla kolme ja puoli tuntia.

CAP-Group Oy pyytää asiantuntijalausunnossaan liikenne- ja viestintävaliokuntaa arvioimaan simulaattorirajoituksen vaikutuksia kokonaisuutena ja toteaa, ettei opetuksen laatua, turvallisuutta, alueellista yhdenvertaisuutta ja ilmastotavoitteita tule vaarantaa kiinteällä tuntirajoituksella.

Lausunnon mukaan simulaattoriopetus on vaikuttava, turvallinen ja ekologinen tapa toteuttaa riskientunnistamiskoulutus, ja sen rajoittaminen olisi selkeä askel taaksepäin koulutuksen kehittämisessä ja vastoin suuntaa, johon EU:n uusi ajokorttidirektiivi ohjaa ja muut EU-maat ovat edenneet.

Nokian Ajoharjoitteluratasäätiö sr painottaa asiantuntijalausunnossaan ajoharjoitteluradalla annettavan ajo-opetuksen tärkeyttä ja esittää ehdotettua rajoitusta muutettavaksi siten, että riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksesta yksi tunti voitaisiin antaa simulaattorilla.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että simulaattoriopetusta koskeva rajoitus lisättiin esitykseen siitä lausuntokierroksella saadun palautteen perusteella. Useissa lausunnoissa, muun muassa Poliisihallituksen ja Liikenneturvan, ehdotettiin simulaattorin käytön rajoittamista riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksessa.

Ministeriö toteaa, että ehdotetun rajoituksen ja sitä kautta henkilöautolla annettavan ajo-opetuksen määrän lisääntymisen ja riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksen monipuolistumisen arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta.

Ehdotus rajoittaisi simulaattoreiden käyttöä riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksessa nykytilaan verrattuna alle kolmanneksella. Rajoitus ei estäisi simulaattoreiden käyttöä riskientunnistamiskoulutuksen ajo-opetuksessa, vaan tasaisi simulaattoriopetuksen ja henkilöautolla annettavan ajo-opetuksen osuuksia.

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.

Rajoitus arvioitiin esityksen valmistelussa kohtuulliseksi ja tasapuoliseksi. Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotukset eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

*Riskientunnistamiskoulutuksen voimaantulosäännös*

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, että siinä ehdotetut riskientunnistamiskoulutusta koskevat muutokset (lakiehdotuksen 35 §:n 2 momentti) tulisivat voimaan 1.10.2026.

Oikeusministeriö toteaa asiantuntijalausunnossaan, ettei asiaa koskevasta voimaantulosäännöksestä käy ilmi, sovelletaanko muutosten ehdotettuna voimaantuloajankohtana kesken olevaan kuljettajakoulutukseen vanhoja vai uusia koulutusvaatimuksia.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että esityksen mukaan riskientunnistamiskoulutusta koskevien muutosten voimaantulotavoite on 1.10.2026. Tarkoituksena on, että uusien koulutusvaatimusten mukaisen koulutuksen suorittaminen olisi edellytyksenä kuljettajantutkintoon osallistumiseksi kyseisestä päivästä eteenpäin.

Esityksessä todetaan, että 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.

Jos riskientunnistamiskoulutuksen suorittaminen olisi kesken muutosten voimaantullessa, tulisi koulutus saattaa loppuun siten, että uudet koulutusvaatimukset täyttyvät. Käytännössä vanhojen vaatimusten mukaisesti saadulla yhä keskeneräisellä riskientunnistamiskoulutuksella voisi korvata osan uusien vaatimusten mukaisesta riskientunnistamiskoulutuksesta, ja suoritettavaksi tulisi puuttuva osuus uudistuneesta, laajemmasta riskientunnistamiskoulutuksesta.

Ministeriön näkemyksen mukaan asiaa voisi olla hyvä selventää liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä.

Asiaa on selvennetty myös Liikenne- ja viestintäviraston kuljettajaopetusta koskevassa määräysluonnoksessa, joka on parhaillaan lausuttavana.

**Vilppi kuljettajantutkinnon teoriakokeessa**

*Tulkkien vilppi*

Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijalausunnossa pyydetään liikenne- ja viestintävaliokuntaa harkitsemaan vilppiä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa koskevien säännösten (lakiehdotuksen 53 ja 54 a §) muuttamista niin, että myös vilpillisesti toimiva tulkki voitaisiin asettaa kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon toimia tulkkina kokeessa. Lausunnon mukaan asiasta säätäminen olisi tärkeää, koska ajokorttia suorittaessa tulkin käyttö on yleisempää kuin muissa

teoriakokeissa ja virastolta puuttuu keinot puuttua vilpillisesti toimivien tulkkien käyttämiseen teoriakokeissa.

Myös Ajovarma Oy:n asiantuntijalausunnossa esitetään tulkkien vilpilliseen toimintaan puuttumista.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että esitysluonnoksen lausuntokierroksella mukana ollutta teoriakokeessa vilpillisesti toiminutta tulkkia koskevaa hallinnollista seuraamusta ei arvioitu ensivaiheessa välttämättömäksi ja se poistettiin lopullisesta esityksestä. Tulkki ei toimi yksin, vaan hänen vilpilliseen toimintaansa kytkeytyy lähtökohtaisesti aina kokeen suorittajan vilppi (esimerkiksi vilpistä yhdessä sopiminen), johon ehdotetulla sääntelyllä jo puututtaisiin.

Esityksen mukaan säännöksen toimivuutta seurattaisiin ja sitä voitaisiin tarvittaessa uudelleenarvioida käynnissä olevan, EU:n uuden ajokorttidirektiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä.

Ministeriö toteaa, ettei se edellä kuvatusti näe muutosehdotusta välttämättömänä.

*Ehdotettu vilpin määritelmä*

Poliisihallitus esittää lausunnossaan, että vilpin määritelmään (54 a §) lisättäisiin maininta vastausten vastaanottamisesta toiselta kokeen aikana. Lausunnossa kuitenkin todetaan, että määritelmässä mainittu epärehellinen teko kattaa vastausten vastaanottamisen.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että vilpin määritelmä on pyritty muotoilemaan esityksessä niin, että se kattaisi laajasti vilpin eri muodot. Ministeriön näkemyksen mukaan vastausten vastaanottaminen toiselta voitaisiin katsoa määritelmässä mainituksi muuksi epärehelliseksi teoksi, jonka tarkoituksena on antaa väärä kuva omasta tai toisen osaamisesta. Ministeriön näkemyksen mukaan ehdotus ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

**Promilleraja**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on toivonut saavansa vastineessa ministeriön kannan uusien kuljettajien promillerajasta säätämiseen.

Uusien kuljettajien promillerajan puolesta valiokunnalle lausuivat Liikenneturva, Suomen Autokoululiitto ja Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, ettei se vastusta uusien kuljettajien promillerajan asettamisen tarkastelemista.

Ministeriö toteaa, että ajokorttilain uudistaminen on jaettu kahteen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa, eli käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä, viedään eteenpäin nopeammin edistettävissä olevia, erityisesti nuorten kuljettajien liikenneturvallisuuteen liittyviä toimia.

Uudistuksen toisessa vaiheessa lain muutostarpeita arvioidaan kokonaisvaltaisemmin. Ministeriö käynnisti toisen vaiheen, eli EU:n uuden ajokorttidirektiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevan lainsäädäntöhankkeen (ajokorttilain kokonaisuudistus), joulukuussa 2025. Hanke on ensimmäistä vaihetta pidempikestoisempi ja tavoitteena on, että hankkeessa valmisteltava hallituksen esitys annettaisiin eduskunnalle kevätkaudella 2028. Hankkeen yhteydessä on tarkoitus tarkastella myös uusien kuljettajien promillerajan asettamista. Promillerajan arvioitiin liittyvä kirjaus sisältyy hankkeesta tehtyyn säädöshankepäätökseen.

Ministeriön näkemyksen mukaan uusien kuljettajien promillerajan asettamisen tarkastelu on tarkoituksenmukaista tehdä lain uudistamisen toisessa vaiheessa, jolloin arvioitavaksi tulee myös muun muassa direktiivissä säädetyn uuden kuljettajan koeajan kansallinen toteutustapa. Uusien kuljettajien promillerajan asettamisen tarkastelu edellyttää poikkihallinnollista yhteistyötä muun muassa oikeusministeriön kanssa ja laajoja vaikutusten arviointeja.

**Ikäpoikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentaminen**

*Ajokielto ja väliaikainen ajokielto esteenä ikäpoikkeusluvalle*

Lakiehdotuksen ikäpoikkeuslupaa koskevan 97 §:n 2 momentin 5 kohdan mukaan ikäpoikkeusluvan myöntäminen edellyttää, että alaikäinen huollettava ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.

Poliisihallitus ehdottaa asiantuntijalausunnossaan harkittavaksi säännöksen täsmentämistä niin, ettei ikäpoikkeusluvan saamisen esteenä olisi väliaikainen ajokielto, joka on päätetty lain 72 §:n 5 momentin mukaisesti lukuun ottamatta tapauksia, joissa on määrätty ehdollinen ajokielto. Poliisihallituksen mukaan tällöin perusteettomaksi havaittu väliaikainen ajokielto ei olisi este ikäpoikkeusluvan myöntämiselle, kun taas ehdolliseen ajokieltoon päättynyt väliaikainen ajokielto muodostaisi esteen.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, ettei se vastusta Poliisihallituksen täsmennysehdotusta, ja että osin samankaltainen täsmennys

tehtiin Poliisihallituksen lausunnon perusteella myös ajokieltokoulutusta koskevaan 37 §:ään lausuntokierroksen jälkeen. Ministeriön ehdotus pykäläehdotuksen täsmentämiseksi on vastineen liitteenä.

*Vaikutukset nuoriin*

Nuorisoala ry:n ja Suomen Lukiolaisten Liiton asiantuntijalausuntojen mukaan tarkennukset ikäpoikkeusluvan myöntämisehtoihin (vaatimus vähintään neljä kertaa viikossa tapahtuvasta kulkemisesta ja vaatimukset matkan pituudesta ja ajallisesta kestosta) ovat kohtuuttomia ja perusteettomia.

Lausunnoissa todetaan, että harvaan asuttujen alueiden vähäisestä joukkoliikenteestä johtuen auto voi olla nuorelle ainoa vaihtoehto päästä liikkumaan kouluun, harrastuksiin, kavereiden luo tai töihin. Lausuntojen mukaan tarkennukset voivat rajoittaa tavoitteellisen harrastamisen perusteella myönnettäviä lupia. Nuorisoala ry:n lausunnossa huomautetaan, että tarkennusten myötä nuorilta voi jäädä saamatta palkkatuloa, työkokemusta ja tärkeää harrastustoimintaa. Myös Autoliitto pitää ehdotettuja tarkennuksia pääosin tarpeettomina.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että ehdotuksen vaikutuksia on pyritty arvioimaan esityksen valmistelussa mahdollisimman kattavasti.

Esityksessä on tunnistettu, että jatkossa todennäköisesti nykyistä harvempi nuori täyttäisi tiukentuvat poikkeusluvan ehdot ja myönnettyjen poikkeuslupien määrä vähenisi, ja että nuorten liikkuminen voisi vaikeutua tietyissä tilanteissa.

Ministeriö toteaa, että hakemusten ja myönteisten poikkeuslupapäätösten määrän kasvun valossa nykymuotoista poikkeuslupamenettelyä ei pidetä tarkoituksenmukaisena. Ennen vuoden 2018 ajokorttilain muutosta lupia myönnettiin pääsääntöisesti vain muutamia (esimerkiksi vuonna 2017: 11). Viime vuosina poikkeuslupia on myönnetty yli 20 000:ta vuodessa.

Myöntämisehtojen tarkentamisella pyritään aiempaa täsmällisemmin varmistamaan, että ikäpoikkeuslupaa haetaan nuoren jatkuvaan ja olennaiseen liikkumistarpeeseen. Tavoitteena on myös edistää liikenneturvallisuutta.

*Muista vaikutuksista*

Ajovarma Oy toteaa asiantuntijalausunnossaan, ettei se kannata ikäpoikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentamista, koska lausunnon mukaan tarkennukset lisäisivät hallinnollista taakkaa eikä muutosten

liikenneturvallisuusvaikutuksista voi olla varma, sillä alaikäisen riskikäyttäytymistä ei arvioitaisi jatkossakaan.

Onnettomuustietoinstituutin asiantuntijalausunnon mukaan ikäpoikkeusluvan myöntämisehtojen tarkentaminen ja ajo-oikeuden rajoittaminen on perusteltua, sillä puolet tutkituista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtui yöaikaan ja lähes yksinomaan vapaa-ajan matkoilla, joilla ei todennäköisesti ole ollut yhteyttä poikkeusluvan perusteena oleviin tarpeisiin. Onnettomuustietoinstituutti pitää tärkeänä huomioida lakimuutosten mahdolliset vaikutukset kulkutapasiirtymiin.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa Ajovarma Oy:n lausunnossa esiin tuodusta, että ikäpoikkeusluvan myöntämisehtoja koskevat tarkennukset selkeyttäisivät poikkeuslupamenettelyä nykyisestä ja todennäköisesti vähentäisivät mahdollisia tulkinnanvaraisia tilanteita, ja sitä kautta vähentäisivät hallinnollista taakkaa. Lisäksi sillä, että ajokielto ja väliaikainen ajokielto muodostaisivat esteen luvan saamiselle, arvioidaan olevan myönteisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Esityksessä poikkeuslupien myöntämistä koskevien muutosten vaikutukset liikenneturvallisuuteen arvioidaan kokonaisuutena myönteisiksi. Samassa kuitenkin todetaan, että kulkutapasiirtymästä riippuen muutoksilla voisi joissakin tapauksissa olla myös kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

**Toimenpidealoitteet**

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriötä huomioimaan vastineessa seuraavat kolme toimenpidealoitetta: TPA 46/2025 vp, TPA 56/2025 vp ja TPA 59/2025 vp.

Ministeriö lausuu toimenpidealoitteista seuraavaa:

*TPA 46/2025 vp*

Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin B-ajokorttiluokan porrastamiseksi teholuokkiin, huomioiden erityisesti nuoret kuljettajat.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että kansallinen ajokorttiluokkia ja ikärajoja koskeva sääntely perustuu EU:n ajokorttidirektiiviin. B-ajokorttiluokan porrastaminen teholuokkiin edellyttäisi ajokorttidirektiivin muuttamista, eikä asia siten ole kansallisesti päätettävissä. Direktiivi on

uudistettu vastikään, loppuvuodesta 2025, joten sen muuttaminen ei ole vielä näköpiirissä.

*TPA 56/2025 vp*

Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin ajokorttilain muuttamiseksi siten, että ajokortin saaneiden kuljettajien erityistunniste on voimassa vuoden ajan ajokortin myöntämisestä ja siihen sisältyy enimmäisnopeus 80 kilometriä tunnissa.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ehdotetaan ajoneuvon merkitsemisvelvoitetta alaikäiselle kuljettajalle (lakiehdotuksen 51 a §). Ehdotuksen mukaan alaikäisen kuljettajan olisi merkittävä kuljettamansa B-luokan ajo-oikeutta edellyttävä ajoneuvo alaikäisen kuljettajan tunnuksella. Merkitsemisvelvoite päättyisi, kun kuljettaja täyttää 18 vuotta. Velvoitteen tavoitteena on edistää yöaikaisen ajamisen kiellon valvontaa ja vaikuttaa myönteisesti nuoren kuljettajan arvoihin ja asenteisiin.

Esityksen valmistelussa arvioitiin myös vaihtoehtoa, jossa tunnukseen olisi liitetty nopeusrajoitus. Nopeusrajoitusta ei arvioitu liikenneturvallisuusnäkökulmasta perustelluksi, koska se todennäköisesti lisäisi muiden kuljettajien epätoivottavaa liikennekäyttäytymistä. Nopeusrajoituksen myötä esimerkiksi vaaralliset ohitustilanteet ja muut vaaratilanteet voisivat lisääntyä.

Myös aiemmin käytössä olleesta uuden kuljettajan 80 km/h-nopeusrajoituksesta luovuttiin liikenneturvallisuussyistä kolmekymmentä vuotta sitten. Nopeusrajoituksesta ei todettu olevan merkittävää etua liikenneturvallisuudelle yleisten nopeusrajoitusten voimassa ollessa. Samanaikaisesti tieliikennelakia muutettiin niin, että lyhytaikaisen ajokortin haltijaan kohdistettavaa liikennerikkomusseurantaa tiukennettiin. Uuden kuljettajan kaksivuotinen seurantajakso on edelleen voimassa (nykyään ajokorttilaissa).

*TPA 59/2025 vp*

Toimenpidealoitteessa ehdotetaan, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ajokortin saamiseen liittyvät väärinkäytökset estämällä.

Toimenpidealoitteessa viitataan sekä kuljettajantutkinnon teoriakokeessa esiintyvään vilpilliseen toimintaan että ulkomailla myönnettyjen ajokorttien vaihtomenettelyihin.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta:** Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä ehdotetaan uutta hallinnollista seuraamusta kuljettajantutkinnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle kokeen suorittajalle. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi asettaa vilpillisesti toimineen henkilön kuuden kuukauden määräaikaiseen kieltoon osallistua teoriakokeeseen.

Esitykseen ei sisälly teoriakokeessa vilpillisesti toiminutta tulkkia koskevaa hallinnollista seuraamusta, koska sitä ei arvioitu ensivaiheessa välttämättömäksi. Jos sääntely osoittautuisi puutteelliseksi, voitaisiin sitä tarkastella käynnissä olevan EU:n uuden ajokorttidirektiivin kansallista täytäntöönpanoa koskevan lainsäädäntöhankkeen yhteydessä.

Ulkomailla myönnettyjen ajokorttien vaihtomenettelyt perustuvat ajokorttilakiin. Myös vaihtomenettelyitä koskevaa sääntelyä on tarkoitus tarkastella mainitun ajokorttidirektiivin täytäntöönpanohankkeen yhteydessä.

**Muut asiat**

Suomen Autokoululiiton lausunnossa toivottiin kuljettajakoulutuksen lisäämistä alemmissa ajokorttiluokissa (AM- ja T-luokat), kuljettajantutkinnon kehittämistä ja toimia opetuslupaopettajien osaamistason varmistamiseksi. Myös CAP-Group Oy esitti opetuslupaopettajan teoriakokeen palauttamista osaksi opetusluvan edellytyksiä.

Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys esitti, että lakiin kirjattaisiin sanktio omailmoituksessa vilpillisesti annettuun todistukseen ajokortin hakijan terveydentilasta ja että alaikäisten osalta sanktio koskisi myös huoltajia.

Lisäksi yhdistys esitti, että ajokiellon lisäksi esteen ikäpoikkeusluvalle voisivat muodostaa alaikäisen säilöönotto, päihderikokset ja väkivaltarikokset.

Osassa asiantuntijalausunnoista tuotiin esiin EU:n uuden ajokorttidirektiivin kansalliseen täytäntöönpanohankkeeseen liittyviä toiveita, ja muuhun kuin ajokorttilakiin liittyviä kuljetusalan muutostoiveita, esimerkiksi liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädettyä hyväksymisasiakirjaa koskien.

**Liikenne- ja viestintäministeriön kanta**: Ministeriö toteaa, että mahdollisia muutostarpeita voidaan tarkastella sopivien hankkeiden yhteydessä.

**erityisasiantuntija Monika Mutanen**

## Liite

Säädösmuutosehdotus

**LIITE**: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen sekä voimaantulo- ja siirtymäsäännöksen täsmentämiseksi:

| HE:n muotoilu | Vastineen muotoilu |
|---|---|
| 97 § Ikäpoikkeuslupa<br><br>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 poikkeusluvan B-luokan ajokortin suorittamiseksi *(ikäpoikkeuslupa)*. Ikäpoikkeuslupaa voi hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.<br><br>Ikäpoikkeusluvan myöntäminen edellyttää, että<br>1) lupaa hakee huoltaja alaikäiselle huollettavalleen;<br>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;<br>3) hakemukseen on liitetty alaikäisen huollettavan kulkemistarpeen osoittamiseksi jokin seuraavista:<br>a) koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistus alaikäisen huollettavan toisen asteen opinnoista;<br>b) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta;<br>c) alaikäisen huollettavan työsopimus vähintään kahden kuukauden | 97 § Ikäpoikkeuslupa<br><br>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 poikkeusluvan B-luokan ajokortin suorittamiseksi *(ikäpoikkeuslupa)*. Ikäpoikkeuslupaa voi hakea aikaisintaan neljä kuukautta ennen kuin ajokorttia hakeva täyttää 17 vuotta.<br><br>Ikäpoikkeusluvan myöntäminen edellyttää, että<br>1) lupaa hakee huoltaja alaikäiselle huollettavalleen;<br>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;<br>3) hakemukseen on liitetty alaikäisen huollettavan kulkemistarpeen osoittamiseksi jokin seuraavista:<br>a) koulutuksen järjestäjän läsnäolotodistus alaikäisen huollettavan toisen asteen opinnoista;<br>b) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan ammatilliseen koulutukseen sisältyvästä työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta;<br>c) alaikäisen huollettavan työsopimus vähintään kahden kuukauden |

| HE:n muotoilu | Vastineen muotoilu |
|---|---|
| määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta;<br>d) lajiliiton todistus alaikäisen huollettavan tavoitteellisesta harjoittelusta;<br>e) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan taiteen perusopintoihin osallistumisesta;<br>f) lääkärintodistus alaikäisen huollettavan terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät hänen kulkemistaan;<br>4) alaikäinen huollettava on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen; ja<br>5) alaikäinen huollettava ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa. | määräaikaisesta tai toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta;<br>d) lajiliiton todistus alaikäisen huollettavan tavoitteellisesta harjoittelusta;<br>e) koulutuksen järjestäjän todistus alaikäisen huollettavan taiteen perusopintoihin osallistumisesta;<br>f) lääkärintodistus alaikäisen huollettavan terveydentilasta, jos terveydelliset syyt hankaloittavat tai estävät hänen kulkemistaan;<br>4) alaikäinen huollettava on vähintään 16 vuoden ja 9 kuukauden ikäinen; ja<br>5) alaikäinen huollettava ei ole eikä ole ollut ajokiellossa tai väliaikaisessa ajokiellossa.<br><br>***Edellä 2 momentin 5 kohdasta poiketen ikäpoikkeuslupa voidaan myöntää, jos väliaikainen ajokielto on päätetty poliisin toimesta 72 §:n 5 momentin mukaisesti lukuun ottamatta tapauksia, joissa on määrätty ehdollinen ajokielto.*** |
| Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 35 §:n 2 momentti tulee kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä lokakuuta 2026.<br><br>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:<br>1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan nojalla; tai | Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Tämän lain 35 §:n 2 momentti ***ja 51 a § tulevat*** kuitenkin voimaan vasta 1 päivänä lokakuuta 2026.<br><br>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:<br>1) Liikenne- ja viestintäviraston myöntämän poikkeusluvan nojalla; tai |

| HE:n muotoilu | Vastineen muotoilu |
|---|---|
| 2) sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.<br><br>Mitä 51 a §:n 1 momentissa säädetään alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä, koskee myös tämän pykälän 2 momentissa tarkoitettuja henkilöitä.<br><br>Ennen tämän lain voimaantuloa vireillä olleisiin poikkeuslupahakemuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 97 §:ää.<br><br>Muutoksenhaussa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 97 §:n nojalla annettuun poikkeuslupapäätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. | 2) sillä perusteella, että he opiskelevat ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, johon sisältyy kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen.<br><br>Mitä 51 a §:n 1 momentissa säädetään alaikäisen kuljettaman ajoneuvon merkitsemisestä, koskee myös ***henkilöitä, jotka ovat 51 a §:n voimaan tullessa 17-vuotiaita ja saaneet B-luokan ajo-oikeuden ennen 51 a §:n voimaantuloa.***<br><br>Ennen tämän lain voimaantuloa vireillä olleisiin poikkeuslupahakemuksiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa ollutta 97 §:ää.<br><br>Muutoksenhaussa tämän lain voimaan tullessa voimassa olleen 97 §:n nojalla annettuun poikkeuslupapäätökseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. |