

Demokratia- ja julkisoikeusosasto
Julkisoikeusyksikkö
LsN Mira Turpeinen

16.5.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajokorttilain muuttamisesta (HE 70/2022 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt oikeusministeriöltä lausuntoa otsikkoasiassa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajokorttilakia. Esityksen tarkoituksena on edistää nuorten kuljettajien liikenneturvallisuutta, minkä johdosta esityksessä ehdotetaan mm. rajoituksia 17-vuotiaiden ajo-oikeuteen. Samalla luovuttaisiin nuorten kuljettajien poikkeuslupamenettelystä.

Esityksessä lakiin lisättäisiin myös säännökset alaikäisen kuljettajan tunnuksesta ja seuraamuksesta kuljettajantutkimnon teoriakokeessa vilppiin syyllistyneelle. Lisäksi ajokielto-koulutusta laajennettaisiin ja kuljettajaopetukseen tehtäisiin muutoksia.

Oikeusministeriö on antanut valmistelun aikana esitysluonnoksesta lausunnon sekä kommentoinut lausuntokierroksen jälkeen eräitä valmistelevalle ministeriölle muutosehdotuksia.

Oikeusministeriön kommentit on otettu huomioon jatkovalmistelussa, ja tässä lausunnossa olevat kommentit koskevat pitkälti jatkovalmistelussa tehtyjä muutoksia. Oikeusministeriö toteaa lausuntonaan kunnioittavasti seuraavan.

Alaikäisten kuljettajien B-luokan rajoitettu ajo-oikeus

Esityksen 5 a §:ssä alaikäisten eli 17-vuotiaiden kuljettajien B-luokan ajo-oikeutta ehdotetaan rajoitettavan kahdella eri tapaa. Ensinnäkin rajoitettaisiin nuorten kuljettajien ajo-oikeutta tiettyinä kellonaikoina eli pykälän mukaan alaikäisen kuljettajan ajo-oikeus ei olisi voimassa kello 00 ja 05 välisenä aikana. Toiseksi rajoitettaisiin kyydissä olevien henkilöiden määrää eli pykälän mukaan alaikäisen kuljettajan lisäksi kyydissä saa olla enintään yksi henkilö. Molemmat rajoitukset olisivat voimassa, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttäisi 18 vuotta.

Ajo-oikeuden rajoitusten ala on laajentunut jatkovalmistelussa. Lokakuussa 2021 lausuttavana olleessa luonnoksessa yöaikaisen ajamisen kieltämistä koskeva rajoitus kohdistui vain lauantaihin ja sunnuntaihin (kello 00–05), eikä kyydissä olevien henkilöiden määrää koskeva rajoitus sisältynyt lausuntokierroksella olevaan luonnokseen. Aikaisemmassa

lausunnossaan oikeusministeriö kiinnitti huomiota siihen, että rajoitus oli täsmällisesti ja tarkkarajaisesti laissa rajattu nimenomaan tiettyyn ajankohtaan, johon kohdistuu erityisesti seurantatutkimusten mukaan nuorten kuljettajien riskikäyttäytymistä. Merkitystä oli myös sillä, että rajoitettu ajo-oikeus oli pyritty rajaamaan vain välttämättömään siten, että puututtaisiin erityisesti nuorten kuljettajien riskikäyttäytymiseen tavalla, joka muuten rajoittaisi mahdollisimman vähän niitä syitä, joiden vuoksi 17-vuotiaille on ylipäänsä alun perin katsottu tarpeelliseksi mahdollistaa entistä laajemmin ajo-oikeus poikkeusluvalla (työssäkäynti, harrastukset ja opiskelu).

Vaikka ajo-oikeuden rajoitusta on viikonpäivien osalta laajennettu aikaisemmasta, sääntelyn lähtökohdat ovat säilyneet samana, ja muutosten taustalla olevia perusteluja on täsmennetty.

Kyydissä olevien henkilöiden määrää koskeva rajoitus on uusi, ja tältä osin rajauksen yhteys ajoturvallisuuteen jää hieman enemmän avoimeksi. Esityksen säätämisyjärjestysperusteluissa tuodaan esille, että tietojen mukaan 25 prosentissa onnettomuuksista 17-vuotiaalla oli kyydissä useampi kuin yksi matkustaja. Perusteluiden valossa jää kuitenkin epäselväksi, onko näissäkin tapauksissa kysymys lähinnä yöaikaan tapahtuvista onnettomuuksista, jolloin myös henkilömäärää koskeva raja voi tarkemmin rajata tiettyyn kellonaikaan ja mahdollistaa esimerkiksi yhteiskuljetukset harrastuksiin päivisin. Tältä osin on huomioitava, että perusoikeusrajoituksen tulee olla tehokas ja rajoitus tulee rajata vain välttämättömään siten, että sillä voidaan saavuttaa tavoiteltu päämäärä. Tähän kuuluu myös arviointi siitä, onko rajoitusta pidettävä kokonaisuutena oikeussuhtaisena vai voidaanko tavoite saavuttaa perusoikeutta vähemmän rajoittavin keinoin.

Yleisesti rajoitusten taustalla on perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävät perusteet eli liikenneturvallisuuden parantaminen ja nuorten kuljettajien hengen ja terveyden suojeleminen. Esityksen rajoitukset ajo-oikeuteen ovat ajallisesti rajattuja ja koskevat vain ensimmäistä ajovuotta. Asian arvioinnin kannalta on merkitystä myös sillä, että 17-vuotiailla on kohtuullisen lyhyen aikaa ollut mahdollisuus saada kattavammin poikkeusluvalla ajo-oikeus. Nyt poikkeusmenettelystä luovuttaisiin, joten lähtökohtaisesti kaikilla 17-vuotiailla on oikeus, huoltajan suostumuksella, saada rajoitettu ajo-oikeus ilman erillistä hallinnollista menettelyä nuoren kuljettajan liikkumistarpeen arvioinnista.

Seuraamus

Esityksen sääntelyratkaisu on muuttunut lausuntokierroksesta, ja rajoituksista alaikäisen kuljettajan B-luokan ajo-oikeuteen säädetään ehdotetussa 5 a §:ssä. Ajokorttilain ajo-oikeutta koskevan 6 §:n 1 momentissa säädetään ajo-oikeuden alkamisesta ja pykälän 2 momentissa säädetään tilanteista, joissa ajo-oikeutta ei ole. Esityksessä ei ehdoteta muutoksia aikaisemman luonnoksen tavoin ajokorttilain 6 §:n 2 momentin ajo-oikeuden poissulkevaan listaan.

Esityksen 5 a §:n perusteluiden mukaan ehdotetussa pykälässä säädetyn rajoituksen vastaisesti ajaminen katsottaisiin B-luokan rajoitetun ajo-oikeuden ylittäväksi teoksi ja kulkuneuvon kuljettamiseksi oikeudetta. Kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään ajokorttilain 92 §:stä ilmenevin tavoin rikoslain 23 luvun 10 §:ssä. Rikosoikeudellinen laillisuusperiaate sisältää lain täsmällisyyteen kohdistuvan erityisen vaatimuksen. Seikoista, joiden perusteella ajo-oikeuden voidaan katsoa puuttuvan, mikä voi osaltaan olla rangaistusvastuun perusteena, on perusteltua säätää ajo-oikeutta koskevassa ajokorttilain 6 §:ssä, lähinnä sen 2 momentissa

Valvonta

Oikeusministeriön kommenttien mukaisesti esityksen 35 b §:n 3 momentin viranomaisen tiedonsaantia koskevaa sääntelyä on asianmukaisesti täsmennetty, ja lisäksi perusteluihin on lisätty maininta siitä, että tarkastustoimivaltuudet eivät kuitenkaan koskisi pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviä tiloja. Oikeusministeriö jättää vielä valiokunnan harkittavaksi sen, voisiko esityksen 35 b §:n 3 momentin tekstiä täsmentää seuraavasti (ks. alleviivaus):

” Ajoharjoitteluradan toiminta on järjestettävä niin, että valvonnan toteuttamiseksi valvojilla on pääsy kaikkiin elinkeinotoiminnassa käytettäviin tiloihin ja ajoneuvoihin.”

Näin itse säännöstekstistä ilmenisi paremmin rajausta vain elinkeinotoiminnan tiloihin, tai vaihtoehtoisesti voisi lain tasolle vielä perustuslain 10 §:n 3 momentista johtuvista syistä erikseen mainita, että tarkastusta ei voisi tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytettäviin tiloihin.