

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi (HE 12/2025 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty perustuslakivaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Eduskunta-aloite

Esityksen yhteydessä valiokunta on käsitellyt seuraavan aloitteen:

- Toimenpidealoite TPA 50/2024 vp Mia Laiho kok Toimenpidealoite sähköpotkulautojen liikenneturvallisuuden parantamisesta ja sähköpotkulautojen käytön kieltämisestä alaikäisiltä

Lausunto

Asiasta on annettu seuraava lausunto:

- perustuslakivaliokunta PeVL 13/2025 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- yksikön johtaja Pyry Takala, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Sofia Johansson, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Juuso Suomento, liikenne- ja viestintäministeriö
- lainsäädäntöneuvos Heini Färkkilä, oikeusministeriö
- erityisasiantuntija Sonja Sjöman, oikeusministeriö
- poliisitarkastaja Jari Pajunen, sisäministeriö
- johtava asiantuntija Inkeri Parkkari, Liikenne- ja viestintävirasto
- tarkastaja Lassi Varis, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtava asiantuntija Peter Karlsson, Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- poliisitarkastaja Heikki Kallio, Poliisihallitus
- erikoistutkija Antti Impinen, Terveysten ja hyvinvoinnin laitos (THL)
- liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen, Helsingin kaupunki
- liikennepäällikkö Saija Ränkä, Oulun kaupunki
- vastaava liikenneinsinööri Pekka Stenman, Tampereen kaupunki
- lakiasianpäällikkö Jan Ylitapio, Liikennevakuutuskeskus

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

- liikenneturvallisuuspäällikkö Esa Rätty, Onnettomuustietoinstituutti
- Country Manager Finland Elina Bürkland, Tier Mobility Finland Oy
- Public Policy Manager Hannu Oskala, Voi Technology AB
- terveystieteellinen asiantuntija Riitta Saksanen, Invalidiliitto ry
- toimitusjohtaja Pasi Antero, Liikenneturva
- järjestöjohtaja Sari Kokko, Näkövammaisten liitto ry
- toiminnanjohtaja Janne Paananen, Pyöräliitto ry
- neuvontaläkärin Tapio Haltia, Suomen Kiinteistöliitto ry
- kehittämisspäälikkö Johanna Vilkkumäki, Suomen Kuntaliitto
- puheenjohtaja Sari Kukkamaa, Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry
- hallituksen jäsen Heta Lindblom, Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry
- neurologi Mikael Ojala, Suomen Liikennelääketieteen Yhdistys ry
- puheenjohtaja Veera Florica Rajala, Vammaisfoorumi ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry
- professori Sakari Melander

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- lapsiasiavaltuutetun toimisto
- vanhusasiavaltuutetun toimisto
- sosiaali- ja terveysministeriö
- Rajavartiolaitos
- Tulli
- Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Suomen Kuntaliitto
- Kuuloliitto ry
- Liikenneoikeusyhdistys ry
- Starship Technologies
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei huomautettavaa:

- vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta

HALLITUKSEN ESITYS JA EDUSKUNTA-ALOITTEET

Hallituksen esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Esityksen mukaan liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin säännökset mikroliikenneluvasta ja siihen liitettävistä lupaehdoista. Tavoitteena on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tieliikennelakiin lisättäisiin hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu säännös liikennejuopumuksesta moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla sekä sen noudattamisen valvon-

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

taa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Lisäksi tieliikennelakiin ja ajoneuvolakiin tehtäisiin liikenneturvallisuutta parantavia tarkennuksia.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mikroliikkumisen sääntelyä ja liikenneturvallisuuden parantamista koskeviin kirjauksiin.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2025.

Toimenpidealoite

Toimenpidealoitteessa TPA 50/2024 vp ehdotetaan, että hallitus ryhtyy tarvittavin lakimuutoksin toimenpiteisiin sähköpotkulautojen liikenneturvallisuuden parantamiseksi rajoittamalla sähköpotkulautojen käyttöä, kieltämällä päihtyneenä ajamisen, vaatimalla turvavarusteiden, kuten kypärän, käyttöä sekä kieltämällä sähköpotkulautojen käytön kokonaan alle 18-vuotiailta.

VALIOKUNNAN YLEISPERUSTELUT

Yleistä

(1) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää liikenteen turvallisuutta ensiarvoisen tärkeänä. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että hallituksen esityksellä luodaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja annetaan kaupungeille ja kunnille nykyistä kattavampia keinoja mikroliikkumisen hallintaan sekä liikenneturvallisuuden parantamiseen kuntien omien olosuhteiden ja tarpeiden mukaisesti. Valiokunta pitää sääntelyn tavoitteita vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien vähentämisestä erittäin tärkeinä.

(2) Valiokunta katsoo, että ehdotetun sääntelyn kautta on mahdollista vähentää myös liikkumisen esteettömyyteen liittyviä ongelmia sekä pienentää yhteiskunnalle onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia. Valiokunta katsoo, että ehdotettu sääntelykokonaisuus, mukaan lukien esityksen promillerajaa koskeva sääntely, on omiaan edistämään mikroliikennepalveluiden kehittymistä nykyistä turvallisemmaksi osaksi muuta liikennejärjestelmää ja matkaketjuja.

Mikroliikenneluvat ja lupaehdot

(3) Asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota useista eri näkökulmista mikroliikenneluvan lupaehdoista koskevaan sääntelyyn ja katsottu, että lupaehdot antavat kunnille varsin monipuolisia mahdollisuuksia ohjata lupaehdoilla erilaisia mikroliikenneluvan haltijan palvelun toimintaan liittyviä näkökohtia. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että esityksen mukaan kaikkien lupaehtojen on oltava tarpeellisia tai välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen, eli liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kunnossa- ja puhtaanapidon, turvaamiseksi. Lisäksi lupaehtojen tulee olla ajallisesti tai alueellisesti rajattuja.

(4) Perustuslakivaliokunta arvioi nyt käsittelyssä olevasta esityksestä antamassaan lausunnossa PeVL 13/2025 vp esityksen lupasääntelyä ja mm. ajoneuvojen määrän rajoittamista, elinkeinopauden näkökulmasta. Selvyyden vuoksi perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että elin-

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

keinovapauden rajoittamisen oikeasuhtaisuuden kannalta nyt arvioitavana olevassa sääntely-yhteydessä ei voida asettaa elinkeinonharjoittajalle sellaisia lukumäärällisiä rajoituksia, jotka johtavat liiketoiminnan toimintaedellytysten lakkaamiseen. Perustuslakivaliokunta katsoi kuitenkin, että ehdotettu sääntely ei muodostu tältä osin valtiosääntöoikeudellisesti ongelmalliseksi.

(5) Lisäksi perustuslakivaliokunta toi esille lausunnossaan, että ehdotetun liikennepalvelulain (320/2017) 18 d §:n sanamuoto jättää kunnan harkintavallan laajuuden jossain määrin epäselväksi. Perustuslakivaliokunnan mukaan ehdotettua sääntelyä on syytä täsmentää esimerkiksi siten, että eri momenteissa säädetään yhtäältä luvan myöntävästä viranomaisesta ja toisaalta siitä, että lupa myönnetään, jos laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Liikenne- ja viestintävaliokunta on muuttanut 18 d §:n 2 momentin sanamuotoa perustuslakivaliokunnan lausunnon perusteella täsmällisemmäksi.

(6) Valiokunta pitää ehdotettuja kuntien uusia toimintamahdollisuuksia erittäin tarpeellisina ja pitää tärkeänä, että kunnat pyrkivät myös lupaehtoja hyödyntäen huolehtimaan liikenneturvallisuuden ja muun muassa liikkumisen esteettömyyden toteutumisesta. Kuntien toimintamahdollisuuksia koskeva sääntely vaatii kuitenkin uudenlaisena sääntelynä jatkossa tarkkaa seurantaa sääntelyn käytännön toimivuudesta. Erityisesti asiantuntijakuulemisessa on nostettu esille, että mahdollisuus rajoittaa mikroliikennetoimijoiden määrää voisi tulevaisuudessa edesauttaa kuntien mahdollisuuksia järjestää mikroliikennettä alueillaan. Tämä vaatisi kuitenkin, että sääntelyyn tehtäisiin muutoksia.

(7) Asiantuntijakuulemisessa on pidetty kilpailuneutraliteetin kannalta ongelmallisena sellaista esityksen mahdollistamaa teoreettista tilannetta, jossa kunta toimisi yhtä aikaa mikroliikennelupien lupaviranomaisena ja mikroliikennepalvelun tarjoajana. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kunnat eivät nykyisin itse tuota mikroliikennepalveluja, vaan nämä palvelut hankitaan yksityisiltä yrityksiltä. Saadun selvityksen mukaan, jos kunta harjoittaisi edellä mainittua viranomaistoimintaa ja tarjoaisi samalla itse mikroliikennepalveluja markkinoilla, kilpailulain (948/2011) 30 d § edellyttäisi kunnalta lähtökohtaisesti markkinatoiminnan eriyttämistä kirjanpidossa. Lisäksi kuntalain (410/2015) 126 §:n perusteella kuntien kilpailutilanteessa markkinoilla harjoittama toiminta on jo nykyisin lähtökohtaisesti siirrettävä osakeyhtiöön, osuuskuntaan, yhdistykseen tai säätiöön, ellei jokin kuntalain yhtiöittämispoikkeus sovellu tilanteeseen. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että edellä mainittu voimassa oleva sääntely riittää ehkäisemään mahdollisten kilpailuneutraliteettiongelmien syntymisen.

Liikennejuopumusta koskeva sääntely

(8) Esityksen mukaan jatkossa on kiellettyä kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea, tai siten, että kuljettajan veressä on huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Sääntely koskee sekä vuokrattua että yksityisomisteista ajoneuvoa ja kiellon rikkomisesta määrättäisiin 200 euron liikennevirhemaksu. Tieliikennelaissa (729/2018) säädetään kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi ja mahdollinen kokeesta kieltäytyminen tulee arvioitavaksi niskoitteluna.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

(9) Valiokunta pitää erittäin hyvänä myös sääntelyn ennalta estävän vaikutuksen kannalta, että liikennejuopumussääntely ulotetaan koskemaan mikroliikkumista. Selkeä kielto ja selkeät rajat päihtymykselle antavat painavan ja liikenneturvallisuutta edistävän viestin siitä, etteivät päihteet ja ajoneuvon kuljettaminen sovi yhteen.

(10) Esityksen tarkoituksena on, että viranomaisen käsky osallistua esimerkiksi puhalluskokeeseen on luonteeltaan viranomaisen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka viranomaisen tehtävän suorittamiseksi toimivaltansa rajoissa antama käsky. Kokeesta kieltäytyminen voi siten täyttää rikoslain niskoittelun tunnusmerkistön. Viime kädessä niskoittelua koskevan säännöksen tulkinta tulee muotoutumaan oikeuskäytännössä.

(11) Valiokunta pitää tärkeänä, että myös liikennejuopumusta koskevan sääntelyn ja sen toteuttamiseksi omaksuttujen käytännön menettelytapojen toimivuutta seurataan tarkoin jatkossa.

Suojakypärän käyttö

(12) Valiokunta pitää hyvänä, että esityksessä laajennetaan polkupyöräilijöiden suojakypärän käyttöä koskeva sääntely koskemaan myös kevyitä sähköajoneuvoja ja moottorilla varustettuja polkupyöriä. Suojakypärän käytöllä voidaan vähentää huomattavasti erityisesti vakavien päävammojen syntymistä onnettomuustilanteissa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan pyöräilyn osalta kypärän käyttö on lisääntynyt kyseisen vahvan käyttösuosituksen voimaantulon jälkeen.

Mikroliikkumisen ikärajaa koskevat lupaehdot

(13) Esityksen ehdotus, jonka mukaan mikroliikenneluvan lupaehdolla voidaan asettaa ikärajaa koskevia vaatimuksia, sai asiantuntijakuulemisessa osakseen huomattavan paljon huomiota. Asiantuntijapäätökset poikkesivat toisistaan muun muassa sen osalta mitä ajoneuvoja mahdollisen ikärajan tulisi koskea. Useissa asiantuntijalausunnoissa katsottiin, että mahdollisesta ikärajusta tulisi säätää laissa eikä kuntakohtaisissa lupaehdossa, jotta sääntely olisi valtakunnallisesti yhtenäistä. Useimmat asiantuntijat näkivät mikroliikkumisen ikärajaa koskevan sääntelyn lähtökohtaisesti tarpeelliseksi erityisesti lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

(14) Perustuslakivaliokunta totesi nyt käsittelyssä olevasta esityksestä antamassaan lausunnossa, että esityksen mahdollistama kuntakohtainen vaihtelu vuokrattavien sähköpotkulautojen ikärajoissa ei ole perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussääntelyn kannalta ongelmallista. Edelleen perustuslakivaliokunta katsoi, että yhdenvertaisuuden kannalta perusteltuna ei voida toisaalta pitää myöskään sitä, että oikeus kuljettaa sähköajoneuvoa ikärajoja koskevien lupaehtojen seurauksena määräytyisi eri tavoin sähköajoneuvon omistuspohjan perusteella. Perustuslakivaliokunnan mielestä vuokrattujen ja yksityisomisteisten sähköajoneuvojen kuljettajia tulee tältä osin kohdella yhdenmukaisesti. Perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukaan mahdollisista kuljettajien ikävaatimuksista on edellä mainituista ja perustuslain 80 §:ään liittyvistä syistä välttämätöntä säätää laissa. Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että ehdotettua 1. lakiehdotuksen 18 e §:n 2 momenttia on muutettava siten, ettei kunnan ole mahdollista liittää lupaan kuljettajien ikävaatimuksia koskevia ehtoja. Tämä on edellytyksenä 1. lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisympäristössä.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

(15) Liikenne- ja viestintävaliokunta on poistanut perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla 1. lakiehdotuksen 18 e §:n 2 momentista 4 kohdan, jonka mukaan kunta voi liittää mikroliikennelupaan kuljettajien ikävaatimuksia koskevia lupaehtoja.

Mikroliikkumisen ikäraja

(16) Kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen ei ole säädetty lainsäädännössä ikärajaa. Kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajilla on kuitenkin oltava riittävä kyky kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti ja liikennesääntöjä noudattaen. Asiantuntijakuulemisessa asiantuntijat ovat olleet varsin yhtenäisesti sitä mieltä, että mikroliikkumisen laissa säädetty ikäraja parantaisi lasten liikenneturvallisuutta.

(17) Valiokunta katsoo, että lainsäädännössä tulee pyrkiä löytämään keinoja suojata lapsia ja nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta ja kuolemilta. Myös YK:n lapsen oikeuksien komitea on katsonut, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta. Saadun selvityksen mukaan kevyiden sähköajoneuvojen käyttöä koskeva ikäraja on käytössä muun muassa Norjassa (12 vuotta), Irlannissa (16 vuotta), Virossa (12 vuotta; vuokrattavat ajoneuvot 16 vuotta), Saksassa (14 vuotta) ja Puolassa (10 vuotta). Tanskassa alle 15-vuotias saa ajaa kevyttä sähköajoneuvoa vain aikuisen seurassa. Lisäksi useissa maissa on käytössä myös erillinen kypäräpakko alaikäisille kuljettajille.

(18) Saadun selvityksen mukaan lasten aivojen kehittyminen on vielä kesken, mikä voi näkyä heidän edellytyksissään toimia liikenteessä. Lapset eivät esimerkiksi havaitse liikennetilanteita ja liikenteen riskejä samalla tavoin kuin aikuiset. Nuoret taas saattavat ottaa riskejä, vaikka kuljettaja tuntisikin liikennesäännöt, ja liikennesääntöjen rikkominen korostuu sosiaalisissa tilanteissa. Esimerkiksi ryhmän paine voi heikentää nuoren harkintakykyä ja aiheuttaa tilanteen, jossa nuori tekee jopa uhkarohkeita päätöksiä liikenteessä. Saadun selvityksen mukaan nuoruusiässä aivot kehittyvät voimakkaasti ja 13–15 vuoden iässä kehittyvät varsinkin ne aivojen alueet, jotka vastaavat muun muassa liikunnallisista kyvyistä sekä tilan hahmottamisesta. Näiden taitojen kehittyminen on tärkeää ajoneuvon kuljettamisen ja liikenneympäristön havainnoinnin kannalta. Myös tunteiden säätelystä ja impulsiivisuuden hillitsemisestä vastaavat aivojen etuotsalohkot kehittyvät verrattain myöhään, mikä altistaa riskejä ottavalle käyttäytymiselle.

(19) Useat yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokralle tarjoavat mikroliikenteen palveluntarjoajat ovat asettaneet palvelujensa käytölle 18 vuoden ikärajan. Aalto-yliopiston vuonna 2022 valmistuneessa tutkimuksessa kuitenkin havaittiin, että ikärajasta huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Tutkimuksessa havaittiin myös, että liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen, kuten matkustajan kyyditseminen sähköpotkulaudalla, korostuu alaikäisillä käyttäjillä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että mikroliikenneluvan haltijat kehittävät palvelujaan siten, että ne pystyvät jatkossa aiempaa selkeästi paremmin valvomaan palvelujensa käyttöä myös ikärajojen osalta.

(20) Valiokunta painottaa myös kasvattajien roolia liikenneturvallisuuden varmistamisessa muun muassa lasten ja nuorten liikenneosaamisen ja asenteiden kannalta.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

Onnettomuustilastoista. (21) Lasten ja nuorten mikroliikenneonnettomuuksista on saatavilla vain vähän tarkkaa tilastotietoa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuonna 2024 Suomessa kuoli kaksi kevyellä sähköajoneuvolla liikkunutta lasta liikenteessä. HUS-yhtymässä on kerätty tietoa lasten sähköpotkulautaanonnettomuuksista Helsingin ja Uudenmaan alueella aikavälillä elokuu 2019 — elokuu 2024. Saadun selvityksen mukaan sähköpotkulautaanonnettomuuksissa loukkaantuneista potilaista tunnistettiin tällä aikavälillä yhteensä 574 alle 16-vuotiasta. Näiden potilaiden keski-ikä oli 12,2 vuotta ja 66 prosenttia potilaista oli poikia. Keskimäärin sähköpotkulautaanonnettomuuksia tapahtui enemmän arkipäivisin kuin viikonloppuisin. Vaikka vammojen määrät ovat tiettävästi vähentyneet viime vuosina, lasten sähköpotkulautaanonnettomuudet aiheuttavat edelleen myös merkittävää kuormitusta terveydenhuoltojärjestelmälle. Tilastot ovat tällä hetkellä puutteellisia, mutta ne osoittavat, että lapsille tapahtuu edelleen varsin paljon liikenneonnettomuuksia kevyillä sähköajoneuvoilla. Kokonaisuutena arvioituna saatavilla olevat luvut onnettomuuksien määristä ovat merkittäviä, minkä voidaan katsoa tukevan ikärajasääntelyn tarpeellisuutta ja oikeasuhtaisuutta.

Sääntelyn vaihtoehtoista. (22) Asian käsittelyn aikana on pohdittu erilaisia vaihtoehtoja mikroliikkumisen ikärajasta säätämiseksi ja ensisijaisena huolenaiheena on ollut sähköpotkulautojen aiheuttamat selkeät liikenneturvallisuushaasteet. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan ainoastaan yhden ajoneuvotyypin, kuten esimerkiksi pelkkien sähköpotkulautojen ikärajan säätäminen tulisi todennäköisesti johtamaan toisten ajoneuvotyyppien suosion kasvuun lasten ja nuorten keskuudessa, mikä taas saattaisi pahimmillaan heikentää liikenneturvallisuutta. Sähköpotkulautaa ei ole myöskään määritelty lainsäädännössä, mikä tekisi sääntelyn valvonnasta haastavaa. Saadun selvityksen mukaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta mikroliikkumisen ikärajan tulisi koskea vähintään kaikkia kevyitä sähköajoneuvoja.

Vaikutusarvioinneista. (23) Asian käsittelyn yhteydessä on pyritty arvioimaan kattavasti mahdollisten ikärajojen vaikutuksia. Valiokunnan liikenne- ja viestintäministeriöstä saamassa selvityksessä on arvioitu lisäksi mahdollisen ikärajasääntelyn perusoikeusvaikutuksia ja vaikutuksia erityisesti lapsiin ja lasten oikeuksiin. Vaikutusarviointien mukaan ikärajojen positiiviset vaikutukset lasten liikenneturvallisuuteen olisivat huomattavia. Ikärajoilla olisi vähäisiä vaikutuksia mikroliikennevälineitä vuokraavien yritysten liiketoimintaan ja monien yksittäisten lasten liikkumistapoihin. Kevyitä sähköajoneuvoja käytetään tavallisesti varsin lyhyisiin matkoihin, jotka voitaisiin myös kävellä tai pyöräillä. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytön vähentämisellä voisi näin olla jossain määrin myös positiivisia terveysvaikutuksia. Lisäksi ikärajat vaikuttaisivat niihin perheisiin, jotka ovat jo aiemmin ostaneet alle säädettävän ikärajan ikäiselle lapselleen esimerkiksi oman sähköpotkulaudan, koska lapsi ei voisi jatkossa käyttää tätä ajoneuvoa ennen kuin lapsi täyttää ikärajasääntelyssä asetetun vaatimuksen.

(24) Valiokunta katsoo, että sääntelyn vaikutusarviointit ja erityisesti liikenneturvallisuuden parantumista koskevat vaikutusarviointit tukevat kevyiden sähköajoneuvojen ikärajasääntelyn tarvetta.

Valiokunnan johtopäätökset ikärajasta. (25) Edellä esille tuotuihin näkökohtiin ja arvioihin viitaten valiokunta katsoo, että kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamisen ikäraja on tarkoituksenmukaista asettaa lailla 15 ikävuoteen. Tämän ikärajan voidaan katsoa olevan oikeassa suhteessa näiden ajoneuvojen kuljettamiseen sisältyviin riskeihin ja vaadittaviin taitoihin. Valiokunta kat-

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

soo, että 15 vuoden ikärajan asettaminen parantaa erityisesti lasten liikenneturvallisuutta. Myös saatavilla olevat onnettomuustilastot tukevat ikärajan asettamista.

(26) Valiokunta on näin ollen lisännyt mietinnössään esityksen 2. lakiehdotukseen säännökset, joilla säädetään kevyille sähköajoneuvoille 15 vuoden ikäraja, säädetään näiden ajoneuvojen luovuttamiskiellosta alle 15-vuotiaalle sekä säädetään luovuttamiskiellon rikkomisen seuraamuksista. Ikäraja ja luovutuskielto eivät kuitenkaan koske liikkumisesteisen henkilön kuljettamaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut, että samalla voisi olla tarkoituksenmukaista säätää vastaava ikäraja myös moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajille. Valiokunta kuitenkin katsoo, että tältä osin asiaa ja sääntelyn tarvetta voidaan arvioida jatkossa erikseen.

Seurannan tarve

(27) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää esityksen tavoitteita erittäin tärkeinä mm. kuntien toimintamahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden kannalta. Tästä syystä valiokunta painottaa sääntelyn toimivuuden seurannan ja sääntelyn vaikutusten arvioinnin tarvetta. Uusi kevyiden sähköajoneuvojen ikärajasääntely vaatii myös riittävän tehokasta viestintää ja liikennevalvontaa. Valiokunta pitää keskeisenä, että erityisesti liikennejuopumusta ja ikärajaa sekä kuntien toimintamahdollisuuksia koskevan sääntelyn vaikutuksia arvioidaan kattavasti. Kevyiden sähköajoneuvojen ikärajan säätämisen myötä on jatkossa keskeistä seurata ja arvioida myös alle 15-vuotiaiden liikkumistavoissa tapahtuvia muutoksia. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan:

(28) Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkasti mikroliikkumista koskevan sääntelyn toimivuutta ja vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa pikaisesti lainsäädännöllisiin ja mahdollisiin muihin toimenpiteisiin sääntelyn tavoitteiden toteutumisen ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

Esityksen antamisen aikataulusta

(29) Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää huomiota siihen, että hallituksen esityksen antamisen (6.3.2025) ja lakiehdotuksen suunnitellun voimaantuloajankohdan (1.5.2025) välillä oli siinä määrin vähän aikaa, että asian käsitteleminen toivotussa aikataulussa oli käytännössä mahdotonta. Valiokunta toteaa, että riittävän ajan jättäminen eduskunnalle lakiehdotusten käsittelyä varten on osa asianmukaista lainsäädäntöprosessia. Valiokunta pitää tärkeänä, että sääntely tulee voimaan mahdollisimman pian eduskuntakäsittelyn päättymisen jälkeen.

VALIOKUNNAN YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

18 d §. Mikroliikenneluvan muuttaminen. Valiokunta on muuttanut 18 d §:n 2 momentin sanamuotoa perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla täsmällisemmäksi siten, että kunnan on

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

myönnettävä hakemuksesta mikroliikennelupa, jos laissa säädetty luvan myöntämisen edellytykset täyttyvät.

18 e §. Mikroliikenneluvan lupaehdot. Valiokunta on poistanut perustuslakivaliokunnan edellyttämällä tavalla pykälän 2 momentin 4 kohdan, joka koskee kuljettajan ikävaatimuksia. Muutoksen myötä 2 momentin 5 kohta siirtyy 4 kohdaksi.

Voimaantulo- ja siirtymäsäännös. Valiokunta on muuttanut lain siirtymäsäännöstä siten, että sääntelyä ei sidota tiettyyn päivämäärään vaan mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa yhden kauden kuluttua lain voimaantulosta.

2. Laki tieliikennelain muuttamisesta

Johtolause. Valiokunta on korjannut lakiehdotuksen johtolauseetta lakiteknisesti uusien pykälien lisäämisestä johtuen.

17 §. Ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Valiokunta on lisännyt samansa selvityksen perusteella tieliikennelain 17 §:ään uuden 2 momentin, jossa säädetään 15 vuoden ikäraja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiselle. Lisäksi kevyttä sähköajoneuvoa ei saa myöskään luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi. Ajoneuvolain (82/2021) 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puuteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa.

Kevyitä sähköajoneuvoja ovat edellä mainitut nimellistehoa ja enimmäisnopeutta koskevat vaatimukset täyttävät sähköpotkulaudat, erilaiset itsestään tasapainottuvat henkilökuljettimet, pääosin iäkkäiden henkilöiden tai liikkumisesteisten käyttöön tarkoitetut kolmi- tai nelipyöräiset skootterit sekä muut vastaavat ajoneuvot. Valiokunnan lisäämässä säännöksessä kuitenkin rajataan yksiselitteisesti 15 vuoden ikärajan ja luovutuskiekkon ulkopuolelle kaikki liikkumisesteisen henkilön kuljettamat kevyet sähköajoneuvot, jotka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Ikärajasääntely ei koskisi alle 15-vuotiaasta liikkumisesteistä henkilöä silloin, kun tämä kuljettaa yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettua kevyttä sähköajoneuvoa. Liikkumisesteinen alle 15-vuotias saisi tällöin kuljettaa sellaista kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Sääntelyn perusteella liikkumisesteisenäkään alle 15-vuotias ei saisi kuljettaa sellaista kevyttä sähköajoneuvoa, joka ei ole yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettu. Vastaavasti ei-liikkumisesteinen alle 15-vuotias ei saisi kuljettaa sellaista kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön.

Kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamisen 15 vuoden ikäraja koskee perustuslakivaliokunnan lausunnossa PeVL 13/2025 vp edellytetyllä tavalla sekä yksityisomisteisia että vuokrattavia kevyitä sähköajoneuvoja.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

Ajoneuvolain 1 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ajoneuvolakia ei sovelleta pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Nyt lisätty ikärajasäntely ei näin ollen koske esimerkiksi tällaisen jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen kuljettamista, koska nämä välineet eivät kuulu ajoneuvolain soveltamisalaan.

Selkeyden vuoksi valiokunta toteaa vielä, että lisätty ikärajasäntely ja luovuttamiskielto eivät koske myöskään sähköavusteisen polkupyörän tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista.

Valiokunnan lisäämän säntelyn mukaan kevyttä sähköajoneuvoa ei saa luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi. Kevyttä sähköajoneuvoa ei siten saa vuokrata, myydä tai muullakaan tavoin luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi.

Säntelyn noudattamista valvovat tieliikennelain 181 §:ssä tarkoitetut liikenteenvalvojat. Tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu ennen kaikkea poliisin perustehtäviin, mutta myös Rajavartiolaitos ja Tulli valvovat osaltaan tieliikennelain noudattamista.

164 a §. Kevyen sähköajoneuvon luovuttamista koskeva rikkomus. Valiokunta on lisännyt saamansa selvityksen perusteella lakiin uuden 164 a §:n, jossa säädetään edellä mainitun ikärajan ja luovuttamiskiellon rikkomisen seuraamuksista.

Koska alle 15-vuotiaalle ei voida määrätä liikennevirhemaksua, seuraamus tulee määrätä ajoneuvon luovuttajalle. Vastaavasti on toimittu esimerkiksi maastoliikennelain (1710/1995) ja ajokorttilain (386/2011) kohdalla.

Uuden 164 a §:n mukaan sille, joka luovuttaa kevyen sähköajoneuvon alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, voidaan määrätä 17 §:n 2 momentin säännöksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksu on luonteeltaan hallinnollinen seuraamusmaksu.

Liikennevirhemaksun määräämisestä säädetään tieliikennelain 160 §:ssä. Tieliikennelain 160 §:n 1 momentin mukaan liikennevirhemaksun määrää 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja. Saadun selvityksen mukaan liikennevirhemaksu on seuraamuksena johdonmukainen suhteessa tieliikennelaissa omaksuttuun muuhun seuraamussäntelyyn. Liikennevirhemaksumenettelyssä hyödynnetään tieliikennelakiin sisältyvää nykyistä hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämistä koskevaa yleistä säntelyä, joka on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 9/2018 vp).

Käytännössä liikenteenvalvoja selvittää yksittäistapauksessa kevyen sähköajoneuvon luovuttajan. Selvyyden vuoksi uudessa pykälässä säädetään, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä joko luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle.

Toimenpidealoite TPA 50/2024 vp. Valiokunta pitää toimenpidealoitteen tavoitteita hyvinä ja katsoo, että ne vastaavat monelta osin nyt käsittelyssä olevan hallituksen esityksen tavoitteita ja

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

esityksessä tehtyjä sääntelyehdotuksia. Valiokunnan mietintö perustuu kuitenkin hallituksen esityksessä esille tuotuihin lähtökohtiin ja valiokunta on päättänyt myös ikärajan osalta toimenpidealoitteesta poikkeavaan ratkaisuun. Valiokunta ehdottaa, että toimenpidealoite TPA 50/2024 vp hylätään.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen HE 12/2025 vp sisältyvät 3. ja 4. lakiehdotuksen.

Eduskunta hyväksyy muutettuna hallituksen esitykseen HE 12/2025 vp sisältyvät 1. ja 2. lakiehdotuksen. (Valiokunnan muutosehdotukset)

Eduskunta hylkää toimenpidealoitteen TPA 50/2024 vp.

Eduskunta hyväksyy yhden lausuman. (Valiokunnan lausumaehdotus)

Valiokunnan muutosehdotukset

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 2 a luku ja 262 §:ään, sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 6 kohta:

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

18 b §

Mikroliikennelupa

Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa ja 29 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen sekä moottorilla varustettujen polkupyörien ammattimaisen vuokralle tarjoamisen edellytyksenä kunnan hallinnoimalla alueella on, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva *mikroliikennelupa*.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle.

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) hakijan nimi ja yhteystiedot;
- 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä;
- 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa;
- 4) tieto toiminnan alkamisajankohdasta; ja
- 5) lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys palveluntarjoajan valmiuksista huolehtia 18 e §:n nojalla mikroliikennelupaan mahdollisesti liitettävien lupaehtojen noudattamisesta.

Jos 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu luvan myöntämisen jälkeen olennaisia muutoksia, muutoksista on ilmoitettava viipymättä kunnalle.

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää hakemuksesta se kunta, jonka alueella ajoneuvoja tarjotaan vuokralle. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan sen myöntämisestä. Kunta määrittelee luvan voimassaolon pituuden ottaen huomioon kunnan liikenteelliset olosuhteet, liikennetiheys, liikenteen sujuvuus, sekä mikroliikenneluvan haltijoiden lukumäärä kunnassa.

Kunnan on myönnettävä hakemuksesta mikroliikennelupa palveluntarjoajalle, jonka mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana ja jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Kunta saa periä maksun hakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) ajonopeuksia;
- 2) pysäköintiä; ja
- 3) käyttöalueita.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) lukumääriä;
- 2) käyttöaikoja;
- 3) käyttösovelluksen ominaisuuksia; ja

~~4) kuljettajien ikävaatimuksia; ja~~

- 4) käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle.

Kunta voi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupaan luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä.

Mikroliikennelupaan liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa. Jos luvanhaltija ei noudata kehotusta ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa luvan.

18 g §

Muutoksenhaku mikroliikennelupaa koskevassa asiassa

Kunnan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhaussa hallintotuomioistuimeen sovelletaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia (808/2019).

Päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

6) tarjoaa vuokralle yhteiskäyttöisiä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tai 29 §:ssä tarkoitettuja ajoneuvoja tai moottorilla varustettuja polkupyöriä ilman voimassa olevaa 18 b §:ssä tarkoitettua mikroliikennelupaa,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta. Kunnan päätöksellä mikroliikenneluvan käyttöönottoa voidaan lykätä, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 3 kohta, 17 §, 52 §:n otsikko ja 2 momentti, 92 §:n 4 momentti, 164 §, 174 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 52 §:n otsikko ja 2 momentti laissa 496/2023 sekä 164 § laissa 1040/2020, sekä

lisätään lakiin uusi 17 a §, lakiin uusi 164 a §, 183 §:ään uusi 2 momentti, lakiin uusi 183 a §, liitteeseen 3.8, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 360/2020, 1040/2020 ja 556/2023 uusi H12.14 ja H27 kohta sekä liitteeseen 4.3, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1040/2020, uusi M20 kohta seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon tai mopon taluttajaa;

17 § (Uusi)

Ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset

Ajoneuvoa ei saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset.

Kevyttä sähköajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Kevyttä sähköajoneuvoa ei saa luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi. Ikäraja ja luovutuskielto eivät koske liikkumiseisen henkilön kuljettamaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumiseisen henkilön käyttöön.

17 a §

Kielto kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että kuljettajalla tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen ~~käytetty~~ huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

52 §

Eräiden kevyiden ajoneuvojen ajaminen

Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

92 §

Suojakypärä

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan sekä tällaisen ajoneuvon matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

1) 18—35, 41—51, 53, 54 tai 56—62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;

2) 74, 77—80, 82 tai 84—87 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;

3) 94 tai 95 §:ssä säädettyä turva- tai suojalaitteen käyttöä ajon aikana koskevaa velvollisuutta; tai

4) 107—110, 112, 128, 147 tai 149 §:ssä säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisuudesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

164 a § (Uusi)

Kevyen sähköajoneuvon luovuttamista koskeva rikkomus

Luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka luovuttaa kevyen sähköajoneuvon alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, voidaan määrätä 17 §:n 2 momentin säännöksen tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu.

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos liikenne rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisi-mies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

183 a §

Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi

Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon 15 vuotta täyttäneen kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.

Koe on tehtävä hienotunteisesti ja siten, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ylijatkettu jalkakäytävä tulee osoittaa liitteen 3.8 kohdassa H27 säädetyllä tavalla vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Liite 3.8.

Lisäkilvet

H12.14 Kevyt sähköajoneuvo



H12.14

H27 Ylijatkettu jalkakäytävä



H27

Lisäkilvellä H27 osoitetaan ylijatkettu jalkakäytävä risteyksissä, joissa väistämisvelvollisuus on osoitettu liikennemerkillä. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä risteyksissä, joissa merkki B5 tai B6 on asetettu ajosuunnasta ennen ylijatsettua jalkakäytävää.

Liite 4.3

Muut tiemerkin

M20 Kevyt sähköajoneuvo



M20

Valkoista kevyt sähköajoneuvo –merkintää voidaan käyttää kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettulla pysäköintipaikalla. Pysäköintiruutuja voi asettaa riveittäin tai useampaan riviin, jolloin ruutujen väliin jätetään yksi reunaviiva. Merkintää voidaan käyttää ilman liikennemerkkiä.

3.

Laki

ajoneuvolain 195 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 195 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, seuraavasti:

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

195 §

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Muun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuin mopon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1—3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopon, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1—3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa.

— — — — —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

— — — — —

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin (1508/2019) uusi 5 a § seuraavasti:

5 a §

Mikroliikennelupaan liittyvä ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 b §:ssä tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity mainituksa pykälässä tarkoitetun mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja saa suorittaa lähi- tai varastosiiirron välittömästi.

Edellä 1 momentissa säädettyä sovelletaan myös sellaisiin liikenteen palveluista annetun lain 18 b §:ssä tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on pysäköity kunnan hallinnoimalle alueelle ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa.

— — — — —

Valiokunnan mietintö LiVM 6/2025 vp

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Valiokunnan lausumaehdotus

1. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkasti mikroliikkumista koskevan sääntelyn toimivuutta ja vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa pikaisesti lainsäädännöllisiin ja mahdollisiin muihin toimenpiteisiin sääntelyn tavoitteiden toteutumisen ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.*

Helsingissä 16.5.2025

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu ps
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Vesa Kallio kesk
jäsen Marko Kilpi kok
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Martin Paasi kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula