

Plenum

Onsdag 21.5.2025 kl. 14.00—17.17

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet

Regeringens proposition RP 12/2025 rd

Åtgärdsmotion AM 50/2024 rd

Utskottets betänkande KoUB 6/2025 rd

Första behandlingen

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 6/2025 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen. — Allmän debatt. Ledamot Furuholm håller det första anförandet. Varsågod.

Debatt

15.58 **Timo Furuholm vas** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on saanut valmiiksi mietintönsä mikroliikkumista koskevasta hallituksen esityksestä 12/2024. Valiokunta pitää mietinnössään liikenteen turvallisuutta ensiarvoisen tärkeänä. Valiokunta on tyytyväinen siitä, että esityksellä luodaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja annetaan kaupungeille ja kunnille entistä tehokkaampia keinoja mikroliikkumisen hallintaan sekä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseen. Valiokunta ehdottaa esitykseen muutosta, jonka mukaan tieliikennelaissa säädetään sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiselle 15 vuoden ikäraja.

Hallituksen esityksen mukaan sähköpotkulaudalla ja kevyillä sähköajoneuvoilla ajamiseen tulisi promilleraja 0,5. Raja koskisi myös sellaisia sähköpyöriä, joissa sähköavustus toimii ilman, että pyörää poljetaan. Valiokunta pitää erittäin hyvänä myös sääntelyn ennalta estävän vaikutuksen kannalta, että liikennejuopumussääntely ulotetaan koskemaan mikroliikkumista. Selkeä kiello ja selkeät rajat päihitykselle antavat painavan ja liikenneturvallisuutta edistävän viestin siitä, etteivät päihitteet ja ajoneuvon kuljettaminen sovi yhteen. Lisäksi esityksen mukaan nykyinen polkupyöräilyn suojakypärän vahva käyttösuositus laajennetaan osaltaan liikenneturvallisuutta edistävänä toimenä myös mikroliikkumiseen.

Muutama sana mikroliikkumisen ikärajasta:

Liikenne- ja viestintävaliokunta on poistanut perustuslakivaliokunnan lausunnossaan edellyttämällä tavalla 1. lakiehdotuksesta säännöksen, jonka mukaan kunta voi liittää mikroliikennelupaam kuljettajien ikävaatimuksia koskevia lupaehtoja. Valiokunta on tehnyt lakiehdotuksiin lisäksi eräitä muita pienempiä, muun muassa perustuslakivaliokunnan lausunnossa edellytetyjä muutoksia.

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Valiokunta on käsitellyt mietinnössään monipuolisesti lasten ja nuorten kevyiden sähköajoneuvojen käyttämiseen liittyviä näkökohtia, lasten kehitykseen liittyviä näkökohtia, saatavilla olevia onnettomuustilastoja ja mahdollisen ikärajasäätelyn vaikutusarvioita. Asiantuntijakuulemisessa asiantuntijat ovat olleet varsin yhtenäisesti sitä mieltä, että mikroliiikkumisen laissa säädetty ikäraja parantaisi lasten liikenneturvallisuutta. Valiokunta painottaa mietinnössään kuitenkin myös kasvattajien roolia liikenneturvallisuuden varmistamisessa muun muassa lasten ja nuorten liikenneosaamisen ja asenteiden kannalta.

Saatavilla olevat kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuustilastot ovat tällä hetkellä puutteellisia, mutta ne osoittavat, että lapsille ja nuorille tapahtuu edelleen varsin paljon liikenneonnettomuuksia. Onnettomuustilastojen ja myöskin liikenneturvallisuuden parantamista koskevien vaikutusarvioiden voidaan katsoa siten tukevan ikärajasäätelyn tarpeellisuutta ja oikeasuhtaisuutta.

Valiokunta katsoo mietinnössään, 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 katsoo, että 15 vuoden ikärajan asettaminen parantaa erityisesti lasten liikenneturvallisuutta.

Ikäraja koskee sekä yksityisomisteisia että vuokrattavia kevyitä sähköajoneuvoja. Kevyttä sähköajoneuvoa ei saa myöskään luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, ja luovuttamisesta voidaan määrätä luovuttajalle liikennevirhemaksu. Luovuttamiskielto koskee myös sähköpotkulautoja vuokraavia yrityksiä, joten myös niille voidaan määrätä luovuttamisesta liikennevirhemaksu. Valiokunta pitää välttämättömänä, että mikroliiikenneluvan haltijat kehittävät jatkossa palvelujaan siten, että ne pystyvät aiempaa selkeästi paremmin valvomaan palvelujensa käyttöä myös ikärajojen osalta.

Ikäraja ja luovutuskielto eivät koske miltään osin liikkumisesteisen henkilön kuljettamaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Selkeyden vuoksi valiokunta toteaa vielä mietinnössään, että ikärajasäätely ja luovuttamiskielto eivät koske myöskään sähköavusteisen polkupyörän tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista.

Mietinnön yhteydessä on käsitelty toimenpidealoite 50/2024. Valiokunta pitää toimenpidealoitteen tavoitteita hyvinä ja katsoo, että ne vastaavat monelta osin nyt käsitellyssä olevan hallituksen esityksen tavoitteita ja esityksessä tehtyjä sääntelyehdotuksia. Valiokunta kuitenkin ehdottaa, että toimenpidealoite hylätään.

Arvoisa rouva puhemies! Valiokunta pitää mietinnössään esityksen tavoitteita erittäin tärkeinä muun muassa kuntien toimintamahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden kannalta. Tästä syystä valiokunta painottaa sääntelyn toimivuuden seurannan ja sääntelyn vaikutusten arvioinnin jatkuvaa tarvetta. Uusi kevyiden sähköajoneuvojen ikärajasäätely vaatii myös riittävän tehokasta viestintää ja liikennevalvontaa.

Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan ”eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa tarkasti mikroliiikkumista koskevan sääntelyn toimivuutta ja vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa pikaisesti lainsäädännöllisiin ja mahdollisiin muihin toimenpiteisiin sääntelyn tavoitteiden toteutumisen ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi”.

Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnan mietintö on yksimielinen.

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Aittakumpu — taitaa olla poissa. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

16.04 Juha Hänninen kok: Kunnioitettu rouva puhemies! Mikroliikkuminen, kuten sähköpotkulaudat ja muut kevyet sähköajoneuvot, on tullut osaksi arkipäiväämme etenkin kaupunkien katukuvissa. Ne ovat nopeita ja käteviä, mutta valitettavasti samalla myös riski liikenneturvallisuudelle. Niille on asetettava selkeät rajat, siksi tämä hallituksen esitys ja siihen tehty valiokunnan muutokset ovat paitsi ajankohtaisia myös erittäin tarpeellisia.

On tärkeää, että liikenteessä jokainen kulkija ymmärtää vastuunsa. Säatelemättömyydestä kärsivät tällä hetkellä erityisesti nuoret, jotka ovat alttiimpia onnettomuuksille. Meidän lainsäätäjien on toimittava päättäväisesti, jotta yhtäkään nuorta elämää ei enää menetetäisi liikenteessä.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on tehnyt huolellista ja ansiokasta työtä, ja haluan heitä kiittää siitä. Erityisesti haluan nostaa esiin sääntelyn selkeyttämisen ja ikärajan asettamisen kevyiden sähköajoneuvojen käyttöön. Valiokunta päätyi säätämään 15 vuoden ikärajan sekä luovuttamiskiellon alle 15-vuotiaille. Tämä on merkittävä askel lasten ja nuorten turvallisuuden parantamiseksi liikenteessä.

Esitetty mikroliikennelupa antaa kunnille uusia ja tarpeellisia työkaluja mikroliikkumisesta koskevaan säätelyyn. Kunnat voivat jatkossa ohjata ajoneuvojen käyttöä alueellisesti ja ajallisesti, mikä parantaa esteettömyyttä ja turvallisuutta. Katujen turvallisuus koskee meitä kaikkia, mutta erityisesti se koskee jalankulkijoita, lapsia ja liikkumisesteisiä henkilöitä.

Arvoisa rouva puhemies! Esityksessä ehdotetut hyvät uudistukset mikroliikkumiseen eivät suinkaan jää vielä tähän. Myös promillerajan säätäminen ja poliisin valvontavaltuuksien selkeyttäminen ovat tärkeitä lisäyksiä. Liikenne ja päihteet eivät kuulu yhteen, eivät edes sähköpotkulaudoilla.

Valiokunnan lausumaehdotus tuo hyvin esiin sen, että sääntelyn vaikutuksia on myös seurattava tarkasti ja tarvittaessa on ryhdyttävä jatkotoimiin. Tämä on vastuullista ja ennakkoivaa lainsäädäntöä, jonka ytimessä on turvallisuus.

Kannatan esitystä lämpimästi. On aika antaa lapsille ja nuorille turvallisempi ympäristö liikkua ja kunnille mahdollisuus pitää kadut järjestyksessä. Turvallisen liikkumisen arki on jokaisen oikeus. — Kiitos, arvoisa rouva puhemies.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Strandman poissa. — Edustaja Rintamäki.

16.08 Anne Rintamäki ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta lisäämällä liikenteen palveluista annettuun lakiin säännökset mikroliikenneluvasta ja siihen liittyvistä lupaehdoista. Kunnille annettaisiin paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Ihminen on kekseliäs etsiessään tapoja liikkua ilman lihasvoimaa. Katukuvassa näemme sähköpotkulautoja ja sähköpyöriä, joita käytetään vaihtelevalla turvallisuudella. Mikroliikkumisella tarkoitetaan liikkumista enintään 350 kiloa painavilla ja korkeintaan 45 kilometriä tunnissa kulkevilla ajoneuvoilla. Kyse on yhä useammin kaupallisista mikroliikennepalveluista, kuten vuokrattavista sähköpotkulaudoista ja kaupunkipyöristä.

Palvelu ei tällä hetkellä ole luvanvaraista. Esimerkiksi vuonna 2023 Suomessa toimi lähes 10 sähköpotkulautayritystä ja matkoja tehtiin 16,9 miljoonaa kappaletta. Samalla lii-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

kenneonnettomuuksissa on loukkaantunut arviolta 1 600 sähköpotkulautailijaa vuosittain, todellinen määrä lieenee suurempi. Kuolemantapauksia tapahtuu harvoin, mutta norjalais-tutkimuksen mukaan riski on jopa viisi tai seitsemän kertaa suurempi kuin pyöräilyssä. Onnettomuudet tapahtuvat usein yöllä ja päihtyneenä, ja tyypillisintä on yksin kaatuminen. Palveluntarjoajat ovat asettaneet 18 vuoden ikärajan, mutta tätä ei valvota riittävästi. Alaikäiset käyttävät lautoja runsaasti, ja sääntöjen rikkominen on yleistä. Näkyy tilanteita, joissa laudalla on useampi matkustaja tai kuljettaja katsoo puhelinta ajon aikana.

Arvoisa puhemies! Selvityksessä on suositeltu promillerajan asettamista myös kevyille sähköajoneuvoille ja polkupyörille, sillä se edistää liikenneturvallisuutta ja yhdenmukaistaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan raja-arvoksi 0,5 promillea tai 0,22 milligrammaa litrassa, ja tämän rikkomisesta seuraisi seuraamusmaksu. Tämän myötä poliisi voisi puuttua päihtyneenä ajamiseen tehokkaammin. Tärkeitä uudistuksia olisivat myös mikroliikennelupa, ajoneuvoryhmää osoittavat liikenteenohjausmerkit sekä ikärajan säätäminen. Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää, että käyttöikäraja olisi jatkossa 15 vuotta ja alle 15-vuotiaalle luovuttaminen olisi kiellettyä sanktioineen.

Yhdyn valiokunnan näkemykseen ja kannatan sääntelyn tiukentamista lasten ja nuorten turvallisuuden varmistamiseksi. Kiitos myös ministeri Lulu Ranteelle aktiivisesta otteesta tähän tärkeään asiaan. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

16.11 Anna-Kristiina Mikkonen sd: Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen turvallisuus kaikille tienkäyttäjille on ensiarvoisen tärkeää. Hallituksen esityksellä ja liikenne- ja viestintävaliokunnan erinomaisilla huomioilla luodaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja annetaan kaupungeille ja kunnille nykyistä kattavampia keinoja mikroliikkumisen hallintaan sekä liikenneturvallisuuden parantamiseen kuntien omien olosuhteiden ja tarpeiden mukaisesti.

Sääntelyn tavoitteet vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien vähentämisestä ovat erittäin hyviä. Esityksen promillerajaa koskeva sääntely on omiaan edistämään mikroliikennepalveluiden kehittymistä nykyistä turvallisemmaksi osaksi muuta liikennejärjestelmää ja matkaketjuja. 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 toteuttamisesta ja toimivuudesta.

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. Sääntely koskee sekä vuokrattua että yksityisomisteista ajoneuvoa, ja kiellon rikkomisesta määrättäisiin 200 euron liikennevirhemaksu. Erittäin hyvä myös sääntelyn ennaltaehkäisevän vaikutuksen kannalta on, 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.

Esityksessä laajennetaan myös polkupyöräilijöiden suojakypärän käyttöä koskevaa sääntelyä koskemaan kevyitä sähköajoneuvoja ja moottorilla varustettuja polkupyöriä. Suojakypärän käytöllä voidaan vähentää huomattavasti erityisesti vakavien päävammojen

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

syntymistä onnettomuustilanteissa. Kuljettajilla on kuitenkin aina oltava riittävä kyky kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti ja liikennesääntöjä noudattaen.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa asiantuntijat ovat varsin yhtenäisesti olleet sitä mieltä, että mikroliikkumisen laissa säädetty ikäraja parantaisi erityisesti lasten liikenneturvallisuutta. Lainsäädännössä tulee pyrkiä löytämään keinoja suojata lapsia ja nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta ja kuolemilta. YK:n lasten oikeuksien komitea on katsonut, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta.

Vaikutusarviointien mukaan ikärajojen positiiviset vaikutukset lasten liikenneturvallisuuteen ovat huomattavia. Ikärajoilla on vähäisiä vaikutuksia mikroliikennevälineitä vuokraavien yritysten liiketoimintaan ja monien yksittäisten lasten liikkumistapoihin. Kevyitä sähköajoneuvoja käytetään tavallisesti varsin lyhyisiin matkoihin, jotka voitaisiin kävellä tai pyöräillä.

Arvoisa puhemies! Saadun selvityksen mukaan kevyen sähköajoneuvon käyttöä koskeva ikäraja on kansainvälisesti käytössä muun muassa Norjassa, Irlannissa, Virossa, Saksassa ja Puolassa ja esimerkiksi Tanskassa alle 15-vuotias saa ajaa kevyttä sähköajoneuvoa vain aikuisen seurassa. Lisäksi useissa maissa on käytössä myös erillinen kypäräpakko alaikäisille kuljettajille.

Suomessa useat yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokralle tarjoavat mikroliikenteen palveluntarjoajat ovat asettaneet palveluidensa käytölle 18 vuoden ikärajan. Aalto-yliopiston vuonna 2022 valmistuneessa tutkimuksessa kuitenkin havaittiin, että ikärajasta huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Ikäraja ja luovutuskielto eivät kuitenkaan koske liikkumisesteisten henkilöiden kuljettamaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu yksinomaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö onkin arvioinut, että samalla voisi olla tarkoituksenmukaista säätää vastaava ikäraja myös moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajille.

Sähköajoneuvojen kuljettamisen ikäraja on tarkoituksenmukaista asettaa lailla 15 ikävuoteen. Tämän ikärajan voidaan katsoa olevan oikeassa suhteessa näiden ajoneuvojen kuljettamiseen sisältyviin riskeihin ja vaadittaviin taitoihin. Ikäraja ja luovutuskielto eivät kuitenkaan koske liikkumisesteisen henkilön kevyttä sähköajoneuvoa, joka on tarkoitettu liikkumisesteisen henkilön käyttöön. Liikenne- ja viestintäministeriö on arvioinut, että voisi olla tarkoituksenmukaista samalla myös säätää vastaava ikäraja polkupyörien kuljettajille, polkupyörien, joissa on siis moottori varusteena.

Tämän hallituksen esityksen tavoitteita voi pitää erittäin tärkeinä muun muassa kuntien toimintamahdollisuuksien ja liikenneturvallisuuden kannalta. Uusi kevyiden sähköajoneuvojen ikärajasääntely vaatii myös riittävän tehokasta viestintää ja liikennevalvontaa. Erityisesti liikennejuopumusta ja ikärajaa sekä kuntien toimintamahdollisuuksia koskevan sääntelyn vaikutuksia pitää arvioida kattavasti. Valiokunnan lausumaehdotus valtioneuvoston tarkasta seuraamisesta ja tarvittaessa ryhtymisestä pikaisesti lainsäädännöllisiin ja muihin toimenpiteisiin on kannatettava.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti oikeutetusti huomiota myöskin siihen, että hallituksen esityksen antamisen ja lakiehdotuksen suunnitellun voimaantuloajankohdan välillä oli siinä määrin vähän aikaa, että asian käsitteleminen toivotussa aikataulussa oli käytännössä mahdotonta.

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Elomaa.

16.18 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Sähköpotkulaudoilla ja muilla vastaavilla sähköisillä liikkumisvälineillä liikkuminen on jo pitkään ollut puutteellisesti säädeltyä. Ne ovat viime vuosina aiheuttaneet hyvin merkittävän määrän onnettomuuksia ja vaaratilanteita, joista jotkut ovat johtaneet jopa kuolemantapauksiin. Viimeisin kuolemantapaus sattui Helsingissä tässä kuussa, kun 14-vuotias lapsi törmäsi iäkkääseen naiseen, joka menehtyi tapahtuman seurauksena.

Nyt hallitus onneksi puuttuu keskeisiin epäkohtiin. Esityksen mukaan liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin säännökset mikroliikenneluvasta ja siihen liitettävistä lupahdoista. Tavoitteena on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. On ilman muuta selvää, että alkoholin vaikutuksen alaisena tällaisia välineitä ei kuulu saada ajaa. Tämä on kuitenkin edelleen mahdollista ilman sanktioita ennen tämän lain voimaantuloa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää mietinnössään viisaasti sitä, että lakiin lisätään 15 vuoden ikäraja näiden laitteiden kuljettamiselle. Tämä on ehdottomasti tarpeen. Toinen kysymys on kuitenkin valvonta. Tässä asiassa sähköpotkulautoja vuokraavilla yrityksillä on suuri vastuu, sillä poliisin resurssit eivät mitenkään voi riittää kaikkien kuljettajien valvomiseen. Nykyiselläänkin on kiellettyä, että sähköpotkulaudan kyydissä on kerrallaan useampi kuin yksi henkilö, mutta tätäkin kieltoa rikotaan jatkuvasti. Näin oli myös edellä mainitsemassani kuolemantapauksessa, jossa laudan kyydissä oli kaksi 14-vuotiasta.

Arvoisa puhemies! Turvallisuuskohdat ovat todella tärkeitä, mutta on paikallaan keskustella myös sähköpotkulautojen vaikutuksesta liikunnan vähenemiseen. Sähköpotkulaudat eivät niinkään vähennä autoilua, vaan ennen kaikkea kävelyä ja pyöräilyä. Tämä ei ole hyvä asia missään tapauksessa, sillä liikkumattomuus on muutenkin todella suuri kansanterveydellinen ongelma. Nimenomaan nuoret omaksuvat nopeasti uudet liikkumisvälineet, ja tämä kyllä on sellainen negatiivinen asia, koska nämä sähköpotkulaudat laiskistavat ja vähentävät tottuneisuutta liikunnalliseen elämäntapaan.

Olisikin paikallaan keskustella myös sähköpotkulautojen vuokraamisen mahdollisesta kieltämisestä, jos nämä säädökset eivät nyt jostain syystä tehoaisi. Näitä negatiivisia perusteita ovat turvallisuusongelmat, liikkumattomuuden lisääntyminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyys. Nykyisin myös lautoja lojuu pitkin poikin ympäri kaupunkia, ja niitä päätyy jopa vesistöihin. Sähköpotkulautoja vuokraavat firmat ovat kansainvälisiä, eikä heitä todellakaan kiinnosta kovin paljon muu kuin raha tässä tapauksessa, mutta katsotaan, miten nämä säädökset nyt vaikuttavat. On tärkeää, että niitä myös noudatetaan.

Lopuksi liikenne- ja viestintävaliokunnalle kiitos, tämä mietintö on erittäin onnistunut, ja kiitos myös ministeri Lulu Ranteelle.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Harjanne poissa. — Edustaja Eerola.

16.22 Juho Eerola ps: Arvoisa rouva puhemies! Myös minä omalta osaltani kiitän liikenne- ja viestintävaliokunnan väkeä, jonka edustajista ainakin Furuholm ja Mikkonen kävivät täällä. Kilpi ei ole vielä käynyt, mutta Mikkonen ja Furuholm kävivät esittelemässä tämän mietinnön, ja Kilpi esittelee vähän myöhemmin. Joka tapauksessa tämä mikroliikkuminen, niin kuin tässä on tänään todettu, erityisesti sähköpotkulautojen ja kevyiden sähkö-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

ajoneuvojen käyttö, on tullut osaksi suomalaista liikkumista ja arkea hyvin nopeasti, ja lainsäädäntö ei ole kaikilta osin pysynyt siinä perässä. Se on tuonut mukanaan ketteryyttä, mutta myös kasvavan määrän erinäköisiä liikenneonnettomuuksia ja esteettömyysongelmia ja ennen kaikkea turvallisuusriskejä.

No, nyt tämä meidän hallituksen esitys puuttuu juuri niihin kohtiin, joissa tämä nykyinen lainsäädäntö on ollut liian kevyttä. Esimerkiksi jo mainittu päihtyneenä sähköpotkulaudalla ajaminen on ollut käytännössä lainsäädännön sokea piste. On ollut mielestäni ihan täysin kestämatöntä, että poliisi ei ole voinut edes puhalluttaa rattijuopumuksesta epäiltyä kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. Nyt tähän tulee siis muutos: esityksen myötä päihtyneenä ajaminen esimerkiksi tällaisella sähköpotkulaudalla tulee hallinnollisen seuraamuksen piiriin, ja poliisille annetaan valtuudet puuttua tilanteeseen, aivan kuten pitääkin.

Meillä on näyttöä jo kansainvälisesti siitä, kuinka tehokkaita nämä toimet saattavat olla. Esimerkiksi Oslissa on promillerajan ja yöaikaisten rajoitusten käyttöönotto johtanut sähköpotkulautaanonnettomuuksien vähenemiseen jopa yli 70 prosentilla, ja sitten niissä kaupungeissa, missä on tällainen yöaikaan tapahtuva ajokielto ollut, on vammojen määrä pudonnut yli puolella, muun muassa suunnilleen 55 prosenttia — muutama verrokkikaupunki. Nämä eivät ole mitään pieniä prosentteja ainakaan omasta mielestäni. Ne tarkoittavat tuhansia vältettyjä loukkaantumisia, vähemmän päivystyskäyntejä, vähemmän pysyviä vammoja, vähemmän suruviestejä omaisille. Säästöjä syntyy niin terveydenhuollossa kuin inhimillisessä kärsimyksessäkin.

Erityisen tärkeää omasta mielestäni on huomioida ne, jotka näistä toimenpiteistä hyötyvät kaikkein eniten, eli siis nämä liikkumisrajoitteiset vanhukset ja näkövammaiset, joiden arkea väärin pysäköidyt ja holtittomasti käytetyt sähköpotkulaudat haittaavat kaikkein eniten. Heidän turvallisuutensa ja mahdollisuutensa liikkua sujuvasti on asetettava etusijalle. Itsekin olen yhden kerran meinannut polkupyörällä törmätä tällaiseen sähköpotkulautaan, kun se oli jätetty keskelle jyrkkää alamäkeä ja siellä pimeässä tulin. Tunnustan kuitenkin, että minulla ei ollut pyörässä valoa, niin että se oli osaksi omakin moka, enkä noudattanut tieliikennelakia. Mutta ei siitä sen enempää. [Timo Furuholm: Rikos on vanhentunut!] — Se on vanhentunut, se oli toissa viikolla. [Naurua]

Arvoisa puhemies! Tämä laki ei estä mikroliiikkumista, enkä sitä itsekään halua, vaan pidän sitä myöskin ihan hyvänä. Se vain ohjaa sitä vastuullisempaan suuntaan, ja se antaa myöskin kunnille tarvittavat työkalut ja selkeät säännöt, jotta nämä uudet liikennemuodot voivat toimia rinnakkain vanhojen liikennemuotojen kanssa ilman tätä nykyistä kaaosta ja ilman tämmöistä jatkuvaa loukkaantumisen vaaraa.

Kannatan tätä esitystä oikein lämpimästi. Tämä on pieni muutos säädöstekstissä mutta suuri harppaus turvallisempaan, esteettömämpään ja inhimillisempään liikenneympäristöön. — Kiitokseni.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Savio.

16.26 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä ovat siis hallituksen esitys sekä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö koskien liikenneturvallisuuden parantamista. Käytännössä tällä lakimuutoksella tiukennetaan muun muassa sähköpotkulautojen käyttösääntöjä lisäämällä lainsäädäntöön 15 vuoden ikäraja valiokunnan esittämällä tavalla. Lakiin on myös tulossa promilleraja moottorilla varustettujen polkupyörien ja sähköpotkulautojen käyttäjille. Tämä ehdotettu lakimuutos on kokonaisuudessaan erittäin kannatettava.

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Arvoisa puhemies! Monessa Euroopan maassa on jo aiemmin asetettu ikäraja sähköpotkulautojen käytölle. Myös esimerkiksi Liikenneturva on ehdottanut nyt säädettäväksi aiottua 15 vuoden ikärajaa. Tällä ikärajalla mahdollistetaan, että lapset ehtivät kehittyä turvallisemmiksi tielläliikkujiksi. Kyse on sekä heidän itsensä että muiden tielläliikkujien turvallisuudesta, ja sama pätee luonnollisesti myös nyt säädettävään promillerajaan.

Arvoisa puhemies! Sähköpotkulaudalla ajaminen vaatii taitoja ja kokemusta liikkuu muun liikenteen seassa. Tarvitaan muun muassa liikennesääntöjen osaamista, muun liikenteen havainnointia sekä kykyä valita oikea tilannenopeus. Valitettavasti olemme kuitenkin saaneet tänäkin keväänä lukea onnettomuuksista, myös kuolemantapauksista, joissa lapsi tai nuori on kuljettanut sähköpotkulautaa. Vakuutusyhtiöiden kokoamien tilastojen mukaan sähköpotkulaudoilla sattuu usein selvästi vakavampia henkilövahinkoja kuin polkupyörillä — edustaja Rintamäki jo tässä edellä esitteli näitä lukuja yksityiskohtaisemmin — ja lukuisissa onnettomuuksissa myös alkoholi on ollut merkittävä osatekijä.

Arvoisa puhemies! Lakiehdotuksen tullessa voimaan monelta tällaiselta ikävältä onnettomuudelta todennäköisesti onneksi välttyään jatkossa. Kiitän lopuksi sekä ministeriä että liikenne- ja viestintävaliokuntaa tekemästänne hyvästä työstä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Sarkomaa.

16.29 Sari Sarkomaa kok: Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä oleva lakiesitys ja valiokunnan mietintö ovat erittäin onnistuneita. Tämä lakiesitys on erittäin tervetullut. Täällä on ollut todella hyviä puheenvuoroja, ja tässä aluksi kiitän vielä erikseen valiokuntaa hyvästä työstä.

Oma kotikaupunkini Helsinki on pitkään toivonut enemmän valtaa säädellä sähköskuuttien käyttöä, pysäköinti- ja käyttöaikoja. On mainiota, että nyt tämä asia toteutuu, kun eduskunta hyväksyy tämän käsittelyssä olevan lakiesityksen. Vahvemmat keinot mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen alueemme olosuhteiden ja tarpeiden mukaisesti ovat nyt tärkeitä, ja nyt me saamme ne. Tämä esitys on tietenkin tärkeä liikenneturvallisuuden, vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien vähentämiseksi ihan koko maassa. Pidän viisaana, että kunnat pyrkivät sitten, kun tämä laki on voimassa, näitä lupaehtoja hyödyntäen huolehtimaan liikenneturvallisuuden ja myös liikkumisen esteettömyyden toteutumisesta nykyistä paremmin.

Aivan erityisesti toivotan tervetulleeksi sen, että sähköskuuttien kuljettamiselle esitetään nyt asetettavaksi 15 vuoden alaikäraja. Tämän muutoksenhan valiokunta on tähän hallituksen esitykseen tehnyt. Sähköpotkulauta ei ole todellakaan lasten ajoneuvo. Sähköskuuttien ajaminen turvallisesti vaatii sellaisia taitoja ja kokemusta, joita lapsilla ei vielä ole, ja nämä taidot kypsyvät hitaasti aikuisten tasolle. Sähköpotkulaudalla ajaminen vaatii samantyyppistä osaamista ja kokemusta liikenteessä kuin esimerkiksi mopoilu. Kuljettajan pitää muun muassa osata liikennesäännöt, hallita muun liikenteen havainnointia ja valita myöskin sopiva liikennesopeus.

Tilastokeskuksen mukaan sähköpotkulautilijoita on menehtynyt Suomessa neljä, joista kaksi on ollut alle 15-vuotiasta lasta. HUS tiedotti syyskuussa, että noin viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulautojen onnettomuuksissa vammautui yli 600 lasta ja nuorta ja näiden keski-ikä oli 12—13 vuotta. Nämä luvut kyllä kertovat sen, että tämä esitys asettaa ikäraja on aivan välttämätön. Useat yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokralle tarjoavat mikroliikennepalveluntarjoajat ovat tietenkin asettaneet näitä käyttörajoja, siellä on 18

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

vuoden ikäraja, mutta näitä ikärajoja on ollut hyvin helppo kiertää. Liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen, kuten matkustajan kyyditseminen sähköpotkulaudalla, korostuu erityisesti alaikäisillä käyttäjillä, ja tämä aiheuttaa erityistä vaaraa sen lisäksi, että jo pelkäänsä se, että nuoret ja lapset ajavat näitä, on riski.

Haluan korostaa sitä, että on välttämätöntä, että mikroliikenneluvan haltijat kehittävät palvelujaan siten, että he pystyvät todellakin jatkossa aiempaa selkeästi paremmin valvomaan palvelujensa käyttöä myös ikärajojen osalta.

Sähköpotkulautautonnettomuudet lisäävät turvattomuutta. Ne aiheuttavat inhimillistä kärsimystä ja kuormittavat todella paljon terveydenhuoltoa mutta myös poliisia, ja tämä lakiesitys toivottavasti tuo tähän helpotusta. Erityisen hyvää on se, että tässä korjataan täysin kaupunkilaisjärjen vastainen tilanne, eli sähköskuutilla ja sähköpyörällä ajavilla ei ole aikaisemmin ollut promillerajaa, ja nyt se promilleraja asetetaan puoleen promilleen. On ollut aivan järjetöntä — ja todella vaikea ymmärtää ja kansalaisille selittää — että poliisilla ei ole ollut edes oikeutta puhalluttaa epäiltyä ilman jo aiheutunutta vaaraa tai tapaturmaa, ja nyt jatkossa liikenteenvalvoja saa puhalluttaa kuljettajan ja kieltää myöskin ajon päihtymyksen vuoksi. Tämä on erittäin tervetullutta.

Kannan erityistä huolta siitä, että Liikenneturvan tutkimuksissa on tullut esille se, että vain 64 prosenttia vastanneista tiesi, että sähköpotkulautailija ei saa esimerkiksi ajaa jalkakäytävällä ja että tältä osin sähköskuutteja koskevat samat säännöt kuin pyöräilijöitä. Se, että kyyditseminen ei ole sallittua ja moni muu asia ei ollut tiedossa ja todella pieni osa tunsi nämä säännöt, kertoo siitä, että me tarvitaan liikennekasvatusta, liikennesääntöjen osamisen lisäämistä. Sitä tarvitaan lisää lapsilla ja nuorilla, mutta kyllä nämä tutkimukset osoittavat, että sitä tarvitaan myös meillä aikuisilla, että me tiedämme, mitkä ovat liikennesäännöt, kun ajamme polkupyörällä tai käytämme näitä mikroliikennevälineitä. Toivon, että kun tämä lainsäädäntö itsessään tulee, tästä tiedotetaan, tästä puhutaan, ja tämänkin lisää sitten sitä. Kiitos myöskin Liikenneturvalle hienosta työstä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Arvoisa puhemies! Ihan lopuksi totean vielä, että todella hienoa on, että mikroliikenteeseen tulee vahva suositus käyttää kypärää, samanlainen kuin on myöskin pyöräilyssä. Kun katson esimerkiksi HUSin tilastoja ja keskustelen terveydenhuollon ammattilaisten kanssa, niin ovat todella vakavia ne päävammat, joita kaatumisissa on tullut, ja tämä sitten ehkäisee myöskin niitä.

Eli todella suuret kiitokset tietenkin ministerille ja hallitukselle tästä lakiesityksestä ja erityisesti sitten valiokunnalle tästä hyvästä mietinnöstä ja lämmin kannatus tälle lakiesitykselle.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

16.35 Marko Kilpi kok: Arvoisa rouva puhemies! Hyvin usein saa kuulla, että Suomi on sääntöjen maa ja täällä säädellään vähän joka asia tappiin asti, ja hyvin usein tällä lausahduksella esitetään kritiikkiä sen suuntaan, että meillä todellakin elämää rajoitetaan ja säädellään liikaa lainsäädännöllä ja valvonnalla ynnä muulla. Voisin sanoa niin, että tämä nimenomainen hallituksen lakiesitys on erityisen mielenkiintoinen kyllä tästäkin näkökulmasta, ja henkilökohtaisesti tämä on äärimmäisen kiinnostavaa kahdesta näkökulmasta, nimittäin lainvalvojan ja lainsäätäjän näkökulmasta.

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Lähtökohtaisestihan tässä on kysymys sellaisesta aika harvinaisestakin tilanteesta, jossa meillä tulee tuonne katukuvaan liikenteeseen uusi liikkumisen muoto, ja kun se on uusi liikkumisen muoto, niin lainsäädäntökään ei sitä sitten tunnista kaikilta osin. Siinä me olemme sitten saaneet todistaa ihan jokainen sitä, mitä se tarkoittaa sitten, kun tulee uusi liikkumismuoto, ja millaiseksi elämä sellaisen muodon kanssa sitten muodostuu.

Pääsääntöisestihän tietenkin suurin osa liikkuu liikennesääntöjen mukaan ja käyttää niin sanottua maalaisjärkeäkin tuolla liikkuessaan, mutta kyllä siis toisessa päässä se voidaan huomata, että tilanne muuttuu suorastaan anarkistiseksi ja alleviivaa sitä tilannetta, että se, mikä ei ole erikseen kielletty, on sallittu. Esimerkiksi juuri päihtyneenä ajaminen on tässä hyvä esimerkki, että kun sähköpotkulaudalla on ollut mahdollista päihtyneenä ajaa, niin sitä on myöskin tehty ja siitä on aiheutunut niitä ongelmia huomattavallakin tavalla. Ja esimerkiksi sitten myöskin valvonnan suhteen, kun sitä ei käytännössä ole oikein voitu tehdä, tilanne on ollut täysin kestämaton.

Nyt jos ajatellaan, niin juuri tässä hallituksen esityksessä erityisen merkillepantavia asioita on juurikin tuo promilleraja, mikä tähän nyt on asetettu, ja ikäraja on toinen asia, mikä on äärimmäisen tärkeä asia, ja myöskin se vahva suositus kypärän käyttämisestä. Tässä me mennään nyt sitten hyvin pitkälle samaan linjaan polkupyöräliikenteen kanssa, kun sielläkään sitä niin sanottua kypäräpakkoa ei ole mutta erittäin vahva ja painokas suositus sen käyttämiseen on.

Kyllä jo näillä kolmella asialla me voidaan merkittävästi parantaa sitä vajetta, mikä tähän asti tällä liikkumismuodolla on ollut. Tätä nyt sitten tullaan seuraamaan, millä tavalla tämä toteutuu ja millä tavalla on lisää kehittämiskohteita, ja on äärimmäisen hyvä, että siellä valiokunnan mietinnössä on myöskin se kirjattu ylös. — Jatkan kohta. Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom.

16.38 Miko Bergbom ps: Arvoisa rouva puhemies! Haluan muutamalla sanalla ottaa kantaa nimenomaan näihin sähköpotkulautoihin, jotka tähän esitykseen liittyvät.

Aloitan ensin semmoisista omakohtaisista kokemuksista ja huomioista. Aika hyvin täällä Helsingissä näkee, kun päivittäin kulkee ja talollekin tulee, ja ei ihan hirveän kauan tarvitse tuossa ulkona olla, kun näkee, miten noilla sähköpotkulaudoilla ajetaan. Jos jonkinmoista sattuu ja tapahtuu. Erityisenä huomiona tietysti nuoret ja erityisesti lapset, jotka käyttävät niitä: meno on aika holtitonta välillä. Mutta jotta ei nyt tässä liikaa syyteltäisi pelkästään lapsia, niin kyllä aikuisetkin osaavat. Sen voi mennä toteamaan jokainen tuonne Helsingin yöhön. Ja ei tästä nyt ihan hirveän kauan ole, kun kävelin tuossa kiireellä taloa kohti ja huomasin, että siinä tuli sähköpotkulaudalla äiti ja kyydissä, sanotaanko nyt, 4—5-vuotias lapsi. Kyllä minä siinä kohtaa peräänkuulutan myös sitä vanhemman vastuuta, eli mitä pyörii päässä, kysynpähän vain. Jälkikäteen ajatellen olisi varmaan voinut soittaa poliisille, mutta täytyy myöntää, että siinä tilanteessa hämmennyin kyllä niin valtavasti, etten tiennyt, mitä olisin tehnyt, kun jäin vain miettimään, että ei siinä vanhempi kyllä oman lapsensaakaan turvallisuutta ihan hirveästi ajatellut.

Sitten on ollut valitettavasti hirveän paljon näitä erilaisia onnettomuuksia, valitettavasti myös kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, muun muassa Vantaan Myyrmäellä ja sitten, oliko, Helsingissä juuri äsken. Nämä ovat tragedioita. Niistä tulee hirveä määrä inhimillistä kärsimystä läheisille, ystäville ja sitten koko yhteiskunnalle sitä kautta, ja valitettavasti lainsäädäntö ei ole pysynyt tämän nopean muutoksen perässä. Toisaalta, kun olen lehdistä

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

lukenut tätä sähköpotkulaudoista käytävää keskustelua — lapsiakin oltiin jossain lehdessä haastateltu — todettiin, että no, ei ole itse asiassa harmainta aavistusta edes liikennesäännöistä, kun kuljetaan sähköpotkulaudoilla. No, otetaan nyt vertauskuva, että jos ajat mopolla tuolla, niin lähtökohta on se, että sinulla on mopokortti eli sinulla on jonkunäköinen osoitettu taito siitä, että ymmärrät ja tiedät, miten liikenteessä kuuluu kulkea, mutta sähköpotkulautojen tapauksessa näin ei välttämättä ole, koska lähtökohtaisesti ei ole mitään pätevyysvaatimuksia sillä ajamiseen. Totta kai pitää noudattaa liikennesääntöjä, mutta jos niitä ei osaa, niin se on sitten vähän niin kuin, sanotaan, Herran kädessä, miten siinä käy. Valitettavasti, kun tilastoja katsotaan, paljon kärsimystä on sen seurauksena tullut, että tätä asiaa ei ole säädelty.

Itse vastustan sääntelyä monissa kohdissa, mutta tämä on sellainen aihealue, missä sitä kyllä kannattaa tehdä, koska siinä voittaa koko suomalainen yhteiskunta: siinä voittavat terveydenhuolto, yksilöt itse ja sitten koko yhteiskunta laajemmin. Kun ajatellaan nyt vaikka esimerkiksi näitä onnettomuuksia, niin kyllähän se kustannus suoraan osuu sinne terveydenhuoltoon, mikä muutenkin meillä on kuormittunut ja tulee olemaan jatkossakin kuormittunut. Jos me pystytään sitä kautta, lainsäädännöllisin toimin, keventämään myös terveydenhuollossa sitä syntyvää painetta, mikä tulee myöskin näistä sähköpotkulaudoista eritoten kaupunkialueilla, niin hyvä yhteiskunnalle ja hyvä etenkin yksilöille.

Uudistus pitää sisällään muun muassa 15 vuoden ikärajan, mitä kannatan lämpimästi, ja siitä suuri kiitos liikenne- ja viestintävaliokunnalle, joka sen tähän uudistukseen kättilöi sisään. Tiedän, että sitä myös ministeri on kannattanut. Sen lisäksi tämä esitys pitää sisällään kunnille keinoja niin sanotusti säädellä tätä sähköpotkulautojen markkinaa, mikä on myöskin äärimmäisen positiivinen uutinen. Sen lisäksi se sisältää myös promillerajan säätämisen, joka on myöskin erinomainen asia, ja mahdollistaa poliisille juurikin tämän puhalluttamisen jo ennen tilannetta, missä on aiheutettu käytännössä vaaraa muulle liikenteelle ja tienkäyttäjille, ja tämä on myöskin erittäin positiivinen asia. Eritoten iloinen olen tästä 15 vuoden ikärajasta, koska sillä saadaan lapset pois, enkä niinkään siitä ikärajastakaan vielä vaan siitä, että se sisältää myös luovuttamiskiellon, mikä korostaa eritoten myöskin vanhempien vastuuta jatkossa, että alle 15-vuotiaille sitä kulkuneuvoa ei luovuteta. Toisaalta myöskin sähköpotkulautayhtiöille, jotka näitä välittävät vuokramarkkinoilla, se asettaa velvoitteen, että ei voi luovuttaa alle 15-vuotiaille. Eli käytännössä yhtiöt joutuvat varmastikin kehittämään näitä tunnistautumisjärjestelyitä näissä sovelluksissa, niin ettei voi vain jollain käyttöehtosopimuksella ikään kuin kuitata, että juu juu, olen 15- tai olen 18-vuotias.

Joka tapauksessa suuri kiitos hallitukselle, suuri kiitos liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteelle ja eritoten suuri kiitos liikenne- ja viestintävaliokunnalle hyvästä mietinnöstä ja hyvästä esityksestä, joka täällä nyt on yksimielisenä, ja hienoa, että tämä saadaan myöskin voimaan. Tämä on hyvä laki koko Suomen kannalta. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

16.43 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Otan tässä muutamaan puheenvuoroon kantaa.

Aloitetaan vaikka edustaja Hännisestä, joka puhui tästä, että tämä laki itsessään parantaa lasten liikenneturvallisuutta. Varmasti näin on, mutta palaan myös sen jälkeen tullessiin puheenvuoroihin: Kuten edustaja Sarkomaa ja edustaja Bergbom sanoivat, kyllä lii-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

kenteessä suuri vastuu on myös meillä aikuisilla. Ajoimme sitten autoa, polkupyörää tai mitä tahansa, niin se malli on tärkeä.

Edustaja Rintamäki, jos oikein ymmärsin, antoi ymmärtää, että promilleraja tulisi myös polkupyöriin. Haluan nyt painottaa, että tämä promilleraja koskee moottoroituja polkupyöriä eli pyöriä, jotka liikkuvat polkematta. Eli se on siihen se raja. Eli tätä promillerajaa ei sovelleta tavallisiin polkupyöriin eikä tällaisiin sähköavusteisiin polkupyöriin.

Edustaja Elomaa nosti mielestäni ihan aiheesta näihin lautoihin liittyvän seikan liikkumisen vähentymisestä. Itse olen sitä mieltä, että kun ajattelee, miksi näin tapahtuu — on totta, että laudat ovat korvanneet jo kansanterveydellisestä mutta myös ilmastonäkökulmasta liikaa kävelyä ja pyöräilyä eivätkä niinkään esimerkiksi sitä autoilua — niin se on varmaan tämä saavutettavuus. Jos vaikka nyt kotikunnassani Turussa vertaa kaupunkipyörien saatavuutta näihin lautoihin, joita on joka kulmassa kellallaan ja saatavilla, niin saatavuus on selkeä kannuste näitä käyttää. Ehkä vaatisi myös vähän laajempaa keskustelua siitä, minkälaisia liikkumismuotoja meidän pitää yhteiskunnassamme tarjota, jotta esimerkiksi liikkumattomuuden haasteisiin pystyttäisiin paremmin tarttumaan.

Edustaja Elomaa nosti esille myös näiden firmojen rahanahneuden, ja joo, totta kai kun tehdään bisnestä, niin rahaakin on tehtävä, mutta on pakko sanoa, että kyllä aikaisemmin kunnat ja nämä skuuttifirmat ovat päässeet yhteisymmärrykseen tietyistä pelisäännöistä, mutta kun se laki on siitä puuttunut, niin kunnat ovat olleet valitettavasti hyvän tahdon varassa.

Edustaja Eerola nosti Oslon esimerkin siitä, miten Oslolla on saatu näitä lautoja kuriin sääntelyllä ja erilaisilla säännöillä. Yksi keskeinen juttu näiden lautojen aiheuttamissa haittoissa on niiden määrä. Kun aikoinaan Oslolla tähän lautojen määrään puututtiin kovalla kädellä, oli tapahtumaketju se, että nämä firmat toivat nämä laudat sieltä Oslosta Turkuun, jossa ei pystytty sääntelemään lautojen määrää. Siksi toivon, että tämän lain yksi tärkeimmistä seikoista on nytten tämä, että kunnat pystyvät asettamaan sen lautojen määrän siihen omaan kuntaan sopivaksi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Jäntti.

16.46 Aleksi Jäntti kok: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Furuholm puhui Turusta, ja tasapuolisuuden nimissä puhun nyt omasta kokemuksestani ja kotikaupungistani Tampereesta, jossa nämä ongelmat ovat vähintään jossain määrin kyllä yhtenevät Turun haasteiden kanssa.

Tampere on ollut tässä lautabisneksessä näille yhtiöille yksi esimerkkikaupungeista Euroopassa — käytetty siis silloin alkuvaiheessa, kun niitä Suomeen tuli, hyvänä esimerkkinä siitä, kuinka laajasti laudat on otettu siellä käyttöön. En tiedä, mikä viimeisin tilanne sen suhteen on, mutta varmaan yksi keskeinen syy siihen oli se, että Tampereelle nämä lauta-yhtiöt tulivat selvästi aikaisemmin kuin kaupungissa lanseerattiin esimerkiksi kaupunkipyörät. Helsingissä asia kävi toisinpäin. Pyörien selkeä etu suhteessa lautoihin on, jos ajatellaan isän lompakolla, se, että ne ovat edullisempia, mutta usein nuoret liikkuvat vanhempiensa kustannuksella, joten silläkään ei ole ollut sellaista ohjaavaa vaikutusta. Nuoret ehtivät jo tottua siihen laudan käyttöön, ja sen jälkeen tietysti oman käyttäytymisen muuttaminen on yksi vaikeimpia tehtäviä, mikä näkyy myöskin tässä liikennekäyttäytymisessä.

Sinällään laudat ovat erittäin tervetulleita. Itse olen niitä jonkin verran myöskin käyttänyt. Ne ovat ratkaisemassa sitä yhtä suurta ongelmaa, mikä julkiseen tai joukkoliikentee-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

seen liittyy, eli tätä viimeisen kilometrin ongelmaa. Toki niitä ei voi ihan mihin tahansa pysäköidä, mutta useissa tapauksissa se vähentää merkittävästi esimerkiksi bussipysäkiltä siirtymistä jalan johonkin toiseen paikkaan. Jos ajatellaan kansanterveyden näkökulmasta, niin tässä piilee myöskin se tavallaan mahdollisuus ja myöskin ongelma: mikäli tämän viimeisen kilometrin ongelman ratkaisulla päästäisiin siihen, että autojen käyttö kaupungeissa vähenisi, niin nämä laudat ovat erittäin tervetulleita, mutta jos laudalla korvataan lyhyehköt kävelymatkat, niin se ei välttämättä palvele kansanterveydellisiä tavoitteita.

Kun tämä lautojen käyttö lisääntyi Tampereella, niin hyvin nopeasti tulivat esiin myöskin ne keskeiset ongelmat, joita osaltaan tässä nyt esitetyssä lainsäädännössä ollaan korjaamassa. Ensinnäkin alaikäiset ja päihtyneenä lautoja ajavat aiheuttivat paljon onnettomuuksia — millä on tietenkin iso inhimillinen hinta, jos jää pysyviä vaurioita, ja toki lyhytkin loukkaantuminen voi olla traumaattinen kokemus — mutta ennen kaikkea myös taloudellisia ongelmia, mitä aiheutui esimerkiksi erikoissairaanhoidon. Suuret tilannenopeudet lisäsivät turvattomuuden tunnetta erityisesti vanhempien ihmisten keskuudessa kulkuväylillä, ja hujan hajan jätetyt laudat sitten aiheuttivat esteitä ja myöskin epäsiisteyttä ja toisaalta myöskin vaaraa muille tien- ja katuhenkäyttäjille.

Nyt tällä käsittelyssä olevalla lainsäädännöllä on mahdollista vastata juuri näihin ongelmiin, joita esimerkiksi Tampereella on kohdattu. Tavoitteena nimittäin on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikromuuttamisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Merkittävää on myös tieliikennelakiin lisättävä hallinnollinen seuraamusmaksu liikennejuopumuksesta moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla sekä valiokunnan mietinnössään esittämä kuljettamisen alaikärajan asettaminen 15 vuoteen. Luovutuskielto alleviivaa tämän ikärajan noudattamisen velvoittavuutta. Sääntelyn kautta on mahdollista vähentää myös liikkumisen esteettömyyteen liittyviä ongelmia sekä pienentää yhteiskunnalle onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia.

Valiokunta katsoo, että lainsäädännössä tulee pyrkiä löytämään keinoja suojata lapsia ja nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta ja kuolemilta. Tämä on myös YK:n lapsen oikeuksien komitean katsontaa, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta.

Arvoisa rouva puhemies! Koska elämme maailmassa, jossa vallalla ovat yksilön oikeudet ja valtion vastuumentaliteetti, itseäni lämmittää erityisesti se, että valiokunta painottaa myös kasvattajien roolia liikenneturvallisuuden varmistamisessa muun muassa lasten ja nuorten liikenneosaamisen ja asenteiden kannalta. Äärettömän tervetullut on myös esitys siitä, että eduskunta edellyttäisi, että valtioneuvosto seuraa tarkasti mikromuuttamista koskevan lainsäätelyn toimivuutta ja vaikutuksia ja ryhtyy tarvittaessa pikaisesti lainsäädännöllisiin ja mahdollisiin muihin toimenpiteisiin sääntelyn tavoitteiden toteutumisen ja liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

16.52 Marko Kilpi kok: Arvoisa rouva puhemies! Tässä nyt otan muutamia tällaisia perusongelmakohtia esille, mitä mikromuuttamisessa ja varsinkin päihtyneenä niillä ajamisessa ja sen valvonnassa ja niitten seuraamusten osalta on ollut tähän saakka:

Eli todellakaan poliisillahan ei ole ollut tähän saakka mahdollisuutta puhalluttaa henkilöä, joka on tällaisella sähköpotkulaudalla päihtyneenä liikkunut, tai vaikka polkupyö-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

rällä samalla tavalla. Tämä on ollut erityisen vahvasti kiellettyä, koska kysymys on pakko-keinosta, ja puhalluttamista ei siinä kohtaa ole voinut tehdä. Senkin takia nyt, kun puhutaan niin sanotusta tankoituopumuksesta eli liikennejuopumuksesta, johonka tämmöisillä laitteilla niin kuin polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla on voinut tähän saakka syylistyä, se, että voidaan näyttää toteen, että on päihtyneenä nyt sitten kuljettanut tätä laitetta, on ollut aika haasteellista. Tämä on kyllä ollut pitkään pitkään yhtenä ongelmana tuolla valvontatoimissa, mitenkä tähän puututaan, ja senkin takia aika lailla vahvassakin ja tukevassakin päihtymystilassa on voinut näillä liikkua, ja jälki on taas kerran ollut sen mukais- ta.

Todellakin kun tämä 0,5 promillen raja tulee, niin se on äärimmäisen tervetullutta, ja niin myöskin tuolla poliisikunnassa sitä on kovasti ilolla tervehditty. Ja nyt sitten kun tässä hallituksen esityksessä annetaan se mahdollisuus myöskin puhalluttaa polkupyöräilijöitä, niin tämä on äärimmäisen hyvä. Vaikka polkupyöräilijälle ei tule sitä promillerajaa, niin jo se, että voidaan sitten todeta paljon selkeämmin se, että on todellakin päihtyneenä nyt liikuttu, on kansalaisen oikeusturvankin näkökulmasta äärimmäisen hyvä ja hieno parannus tähän tilanteeseen.

Tuo 15 vuoden ikäraja on kyllä äärimmäisen hyvä, ja merkille pantavaa on se, että sehän ei siinä alkuperäisessä hallituksen esityksessä ollut. Elikkä tämä on ihan tuolta valiokunnasta peräisin oleva lisäys, joka on kyllä tarpeen, ja se on myöskin asiantuntijakuulemisessa todettu. Myöskin sitten se luovuttaminen, eli kun luovutetaan alle 15-vuotiaalle, on siellä otettu huomioon, ja tämä kannattaa myöskin siellä kodeissa huomioida.

Nyt kun puhutaan kodeista, niin vaikka nyt lainsäädäntöä tässä luodaankin ja valvontaa mahdollistetaan, kyllähän se vastuu siellä kotona kuitenkin on siitä, millä tavalla ne lapset ja alaikäiset näitten asioiden kanssa toimivat. On äärimmäisen positiivista ja hieno asia, että tämäkin asia on siellä valiokunnan mietinnössä nyt mainittu, ja pitäisin sitä pikkasen harvinaisenakin tapauksena, että näin on toimittu, että huoltajien ja kotien vastuuta korostetaan ihan normaaleissa lapsenkasvatuksellissakin asioissa. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

16.55 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Kuten edustaja Kilpi edellä totesi tästä lausumasta, vai anteeksi, oliko se edustaja Jäntti, niin me valiokunnassa koimme tarpeelliseksi lisätä sinne tämän lausuman, että valtioneuvoston on arvioitava tämän lain toimivuutta. Yksi syy ainakin itselläni, miksi pidin tärkeänä tätä, että tällainen lausuma sinne saatiin, liittyy tähän lautojen määrään. Tämä esitys nyt mahdollistaa sen, että kunnat kykenevät tähän toimilupaan, jota sitten tämmöinen skuuttifirma hakee, laittamaan lautojen määrään. Mutta samaan aikaan kunnat eivät pysty esimerkiksi rajoittamaan näiden operaattorien määrää. Tästä syntyy tilanne, että jos vaikka kunta on päättänyt, että nyt meille mahtuu tähän kaupunkiin 1 000 lautta, niin ei tiedetä tavallaan sitä hakijoiden määrää, operaattorien määrää. Jos niitä on viisi, ne saavat kaikki 200 lautta. Jos heitä tuleeekin 10, niin sitten se on 100 per operaattori. Tämä on näille firmoille vähän haastavaa sen kannalta, että on vaikea elinkeinon kannalta ehkä ennakoida sitä vallitsevaa tilannetta. Tästä syntyy myös sellainen ongelma, että jos kunnat kykenisivät näiden operaattorien määrää rajamaan, jolloin yhdelle operaattorille jäisi enemmän lautoja siitä potista, niin tällaisen signaalin olen ainakin saanut, että nämä lautaфирmat silloin levittäisivät näitä lautoja laajemmalle alueelle. Nyt sitten, kun se lautamäärä jää pieneksi, totta kai jokaisen firman pyrki-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

mys on laittaa ne laudat sinne, missä on eniten liikkujia, eli isojen kaupunkien kohdalla keskustoihin sun muihin. Eli tämä on tällainen yksi asia, mitä tässä pitää seurata.

Minun mielestäni on aina hyvä nostaa esiin, miksi tätä lainsäädäntöä ylipäätään tarvitaan. Se on se, että kun meillä on hyvin erilaisia kuntia — täällä on nyt puhuttu Tampereesta ja Turusta, jotka ovat hyvin samanlaisia kooltaan [Aleksi Jäntti: Suomen parhaita!] — Suomen parhaita — mutta sitten on Savonlinnua, on Poria, on vielä pienempiä paikkoja, joissa näitä lautafirmoja kuitenkin on — niin tärkeintä olisi se, että kunnat pystyisivät nyt jatkossa itse määrittämään sen, minkälaisen osan ne täyttävät siitä liikennejärjestelmästä, miten näillä laudoilla korvataan joukkoliikennettä, jota esimerkiksi pienemmissä kaupungeissa ei ole. Sen takia tämä lausuma, joka meillä tässä on, on hyvin tärkeä: kun huomataan, että tämä lähtee vaikka jollain tavalla nyt väärään suuntaan ja se lain tavoite ei tule toteutumaan, niin tarvitaan sitten nopeita korjauksia. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

16.58 Marko Kilpi kok: Arvoisa puhemies! Vielä muutama sananen maaseudusta ja haja-alueilta, jotka on myöskin otettava huomioon tällaista lainsäädäntöä tehtäessä.

On erittäin hyvä asia ja kannatettava asia, että saadaan monipuolistettua meidän keinoja liikkuu. Liikkumisen mahdollisuus on ihan perustuslaillinen oikeus, ja meidän pitää jatkuvasti tällaisen kehittyneenä yhteiskuntana miettiä niitä keinoja, millä tavalla mahdollistetaan ihmisten liikkuminen mahdollisimman kattavasti.

Viestit ja reagoinnit, mitä nyt on tähän mennessä ympäri valtakuntaa tullut tähän hallituksen esitykseen ja tähän valiokunnan mietintöön, ovat olleet sellaisia, että nyt kun tulee tuo ikäraja tähän sähköskuuttiin, niin se vaikeuttaa nyt sitten lasten liikkumista maaseudulla ja haja-alueilla. Tietenkin, tottahan se on: jos ollaan alle 15-vuotiaita, niin liikkumaan siellä pitää päästä. Tämä on tietenkin erittäin ymmärrettävä tilanne, ja problematiikka on sillä tavalla ihan selkeä, että se tällaisen ongelman aiheuttaa siellä.

Mutta jälleen kerran pitää huomioida se, että se syy, minkä takia tuo 15 vuotta on sinne asetettu, on ensinnäkin asiantuntijakuulemistenkin perusteella ja myöskin perustuslakivaliokunnan näkemyksen mukainen, että sen pitää olla tasaisesti niin yksityisellä omistajalla kuin lautoja vuokraavilla ja kaikilla 15 vuotta kattavasti, jolloinka se on tasavertaista kohtelua, ja tämä on totta kai ymmärrettävää. Ja sitten se, minkä takia se 15 vuotta siellä on, on hyvin linjakkaasti sen mukaisesti, että lapsilla ja nuorilla tässä yhteiskunnassa se on rikosoikeudellinen vastuukä. Kun tämä asetetaan siihen samalle viivalle rikosoikeudellisen vastuun kanssa, niin me mennään itse asiassa aika linjakkaasti tämän asian kanssa. Jos me laitettaisiin se alle 15 vuoden, niin sitten meillä tulisi taas valvonnallisesti aikamoisen erikoisia tilanteita, kun meillä olisi niitä laudoilla liikkujia, joiden ikäraja on asetettu alemmas kuin se rikosoikeudellinen vastuukä. Silloin se valvonta ja seuraamusten langettaminen olisi kyllä aika monimutkaista, näin jo ihan lainvalvojan näkökulmasta katsottuna. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Jäntti.

17.01 Aleksi Jäntti kok: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta vieraili edellisviikolla Espanjassa. Vaikka tietysti juoksimme jatkuvasti kiinni ennakkoon määritettyä ohjelmaa, niin oli myös muutama tilaisuus kurkistaa kaupunkien elämään

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

Madridissa ja Barcelonassa. Silmiinpistävää itse asiassa oli, että niillä alueilla — toki rajatuilla alueilla, joissa kuljimme — ei oikeastaan potkulautoja näkynyt. Hypoteesini onkin, että joissain eurooppalaisissa kaupungeissa nämä on mahdollisesti kielletty kokonaan tai vähintään sitten ihan ydinkeskustan alueelta. Itse en sellaista, niin tiukkaa lainsäädäntöä missään tapauksessa kannata, koska niin kuin aiemmin totesin, nämä sähköpotkulaudat ovat mielestäni keskeinen osa toimivaa joukkoliikennejärjestelmää nimenomaan viimeisen kilometrin näkökulmasta.

Mutta sen sijaan esimerkiksi Oslossa jo vuosia sitten kaupungilla oli mahdollisuus rajata ne operaattorit, joita se hyväksyi operoimaan kaupunkiin. Tällaista mahdollisuutta ei Suomessa ole, vaikka esimerkiksi suuret kaupungit ovat sitä itselleen toivoneet. Tätä on nyt sitten mielestäni hyvä seurata — kun seurataan tämän lainsäädännön toimivuutta niihin haasteisiin, joita on havaittu — olisiko tämäntyyppinen lainsäädäntö tarpeen. Kun kuitenkin esimerkiksi lentoasemalla ja Helsingin rautatieasemalla on kyetty rajaamaan taksiyrityksiä, jotka voivat siellä operoida, niin kuvittelisin, että myöskin tämä olisi mahdollista ihan elinkeinovapauden tai perustuslaillisten oikeuksien näkökulmasta. Se on enemmän ehkä tahdosta kiinni, mutta historia tulee sitten näyttämään, kuinka jatkossa toimitaan ja miten näillä toimenpiteillä saadaan ongelmat kuriin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

17.03 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Jäntti tuossa edellä nosti tämän problematiikan taas esiin. Kun lainsäädäntö nyt tosissaan menee jatkossa niin, että jokainen operaattori, joka ne ehdot täyttää, saa sen luvan, niin kunta ei tässä voi käyttää minkäänlaista harkintaa. Se on sinne lakiin lyöty, jos se täällä nyt sitten hyväksytään.

Mutta itsekkin haluan kommentoida tätä ikäraja-asiaa, joka tietenkin on hyvin keskeinen ja monella tapaa ehkä vastaa sitten niihin isoihin ongelmiin, mitä näistä laudoista on tässä matkan varrella syntynyt. Alkuperäisessä esityksessä oli niin, että kunnat saisivat itse päättää ikärajastaan. Ymmärrän tämän, kuten edustaja Kilpi edellä nosti esiin: siellä harvemmin asutulla alueella on mielestäni turvallisempaa sitä lauttaa käyttää ja sille on isompi tarve kuin sitten isoissa kaupungeissa tai keskisuurissa kaupungeissa, joissa sitä joukkoliikennettä on tarjolla. Eli ymmärrän sen, että tämä herättää tietyllä tapaa tyytymättömyyttä. No, tämä alkuperäinen esitys tästä kuntien mahdollisuudesta säätää törmäsi perustuslakivaliokuntaan ja myös ehkä näin valvonnallisesta näkökulmasta olisi ollut vielä haastavampi. Toinen seikka, mikä tässä sitten tähän ikärajaan liittyen varmaan tulee nousemaan pintaan osittain, on se, että joissain kotitalouksissa on nyt ostettu sitten tämä yksityiskäyttöinen oma lauta sille jälkikasvulle, ja jos ei ole sitä 15:tä vuotta ikää, niin sitä lauttaa ei voi käyttää, ainakaan lain mukaan, ja on tietenkin suotavaa, että lakia noudatetaan.

Oli jo selvää siinä kohtaa, kun lähdettiin pohtimaan tätä valtakunnallista ikärajaa, että tulee tätä kritiikkiä tai näkemyksiä, jotka eivät ihan täysin tätä tue, mutta kun tässä on kiiteltä valiokuntaa hyvästä työstä, niin on pakko kiittää myös liikenne- ja viestintäministeriötä hyvästä työstä, kun lyhyessä ajassa he saivat lopulta nämä vaikutusarvioinnit ja tilastoa tueksi valiokunnan päätöksentekoon. Mielestäni tämä 15 vuoden ikäraja oli selkeä, kun arvioidaan tammöisiä fyysisiä, motorisia, havaintokykyyn liittyviä tekijöitä, mutta myös tilastot tukivat ikärajan vetämistä tähän 15 vuoteen. Myös referenssit muualta Euroopasta olivat sen suuntaisia, että 15 vuotta on se oikea ikäraja. Tiedän, ettei se nyt sitten kaikkia tule tässä miellyttämään, mutta myös lainsäätäjänä ja päättäjänä olen vastuussa liikenne-

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

turvallisuudesta, ja itse ainakin uskon vahvasti siihen, että tämä päätöslinjaus oli sellainen, joka sitä merkittävästi parantaa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

17.06 Marko Kilpi kok: Arvoisa rouva puhemies! Tuossa ensimmäisessä puheenvuorossa nostin esille sen, että monesti kuulee sanottavan, että Suomi on sääntöjen maa ja joka asiaa pitää säännellä ja lakipykälillä elämää rajoittaa ja elämää valvoa ja onkohan se kaikki ihan tarpeen, ja juuri myöskin siinä ensimmäisessä puheenvuorossa otin esille, että tämä on hyvin mielenkiintoinen hallituksen lakiesitys, jossa me nimenomaan voidaan tarkastella tätä asiaa siitä näkökulmasta. Kuten ollaan huomattu, tällainen lainsäädäntö on ollut erittäin tarpeellinen ja sitä on kovasti odotettu, koska tilanne on monilta osin mennyt kyllä valttomaksi ja vaaralliseksi. Voisin sanoa, että kyllä, varsinkin tämmöisissä kohdissa sääntely on ikävä kyllä tarpeen, koska on se perusajatus, että mikä ei ole erikseen kiellettyä, on sitten sallittua, olkoon se sitten miten vaarallista niin itselle kuin muillekin. Tämä on kyllä semmoinen asia, jonka jälleen kerran joudumme tässä toteamaan, ja jotenkin jään miettimään ainakin itse sydämessäni, mitähän sille voitaisiin tehdä, niin että siinä joskus mentäisiin vähän eteenpäin.

No, tässä kohtaa lienee syytä jo esittää kanssa kiitokset valiokunnalle erinomaisesta työstä ja siitä yhteistyöstä, mitä meillä on oikeastaan ollut koko tämän kauden aikana siellä, niin että on asiat hoidettu asioina ja on hyvin usein löydetty sellainen yhteinen päämäärä näille asioille. Tämänkin mietinnön yksimielisyys on jonkinlainen osoitus siitä, että näin on tässä tapahtunut. Tehtiin muuten aika huolellistakin työtä — lisäkuulemisia sinne pyydettiin, ja niitä myöskin saatiin, ja siitäkin esimerkiksi ministerille erikseen kiitos, millä tavalla nyt liikenne- ja viestintäministeriö on tämän asian kanssa pystynyt toimimaan ja toimittamaan meille tarvittavia tietoja. — Kiitoksia oikein paljon.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

17.08 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Vielä viimeinen puheenvuoro. — Kun tässä nyt tuuraan varsinaista valiokunnan puheenjohtajaa, edustaja Jouni Ovaskaa, niin totean vielä kiitokset. Me emme pysyneet aikataulussa, koska esitys tuli sen verran myöhään tuonne valiokuntaan, ja tässä ovat nytten sitten jo lain voimaantuloajat sun muut paukkuneet. Tavallaan tärkeää on nyt sitten, kun me saadaan laki täältä ulos, että se tulee mahdollisimman nopeasti siitä eteenpäin voimaan.

Tämä tulee olemaan kunnille myös tärkeä harjoite. Mielestäni on nyt tärkeää, että esimerkiksi nämä loistavaa työtä valiokunnassa tehneet jäsenet siellä kunnissa sitten pohtivat näitä uusia toimivaltoja, joita kunnat saavat, niin että löytyy harmonia ja tasapaino sen suhteen, että laudoista saadaan kussakin kaupungissa se hyöty, mikä tarvitaan, eikä mennä elinkeinovapauden päälle — sitäkin huolta perustuslakivaliokunta omassa lausunnossaan esitti.

Kaiken kaikkiaan on hienoa, että tämä laki täällä nyt on ja etenee kovaa vauhtia ulos salista. Muistan, kun nämä laudat aikoinaan saapuivat, että kyllä se oli jotenkin jopa vähän dystooppinen tilanne siinä mielessä, että tämmöinen markkinatalouden hieno, ketterä keksintö sitten aiheutti liikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita ja esteettömyyteen liittyviä haasteita, mutta nyt vihdoinkin tällaisella parlamentaarisesti läpileikkaavalla yhteistyöllä on

Punkt i protokollet PR 54/2025 rd

saatu aikaan tämä esitys, joka on tässä kohtaa paras esitys, mitä voimme saada, mutta kuten sanoin, aiomme sitä jatkossa tarkalla silmällä syynätä. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—4 i proposition RP 12/2025 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.