LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Vastine

12.5.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 12/2025 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriötä toimittamaan valiokunnalle pykälämuotoilut, joilla asetetaan ikäraja sähköpotkulautojen käyttäjille. Valiokunta on pyytänyt ministeriötä esittämään lisävastineessa vaikutusarvioinnit varsinkin nuorten ja lasten liikenneturvallisuuden osalta sekä perusteluja ja vaihtoehtoisia ratkaisumalleja valitulle ratkaisulle ottaen huomioon PeVL 13/2025 vp:ssä esitetyt linjaukset.

Tässä lisävastineessa esitetään edellä mainitut asiat siinä laajudessa kuin se on tässä aikataulussa mahdollista. Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle seuraavaa:

Nykytila

Ikärajasääntely

Kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamiseen ei ole säädetty ikärajaa. Ajokorttilain (386/2011) 2 §:n 2 momentin mukaan kaksi- tai kolmipyöräistä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Ajoneuvon moottorista huolimatta kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää ei kuitenkaan katsota ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitetuksi moottorikäyttöiseksi ajoneuvoksi, mistä johtuen ikäraja ei koske näiden ajoneuvojen kuljettamista. Ajoneuvolain 2 §:n 27 kohdan mukaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan autoa, moottoripyörää, mopoa, kolmi- tai nelipyöräistä L-luokan ajoneuvoa, traktoria, moottorityökonetta ja maastoajoneuvoa.

Kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät ovat kuitenkin ajoneuvoja, joiden kuljettajalla on oltava riittävä kyky kuljettaa ajoneuvoa

turvallisesti ja liikennesääntöjä noudattaen. Ajoneuvon kuljettajaa koskevat tieliikennelaissa (729/2018) säädetyt ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset ja ajoneuvon kuljettajaa koskevat liikennesäännöt. Tieliikennelain 17 §:n mukaan ajoneuvoa ei saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Ajoneuvot eivät ole leluja.

Lasten liikennekäyttäytyminen

Lasten aivojen kehitys on vielä keskeneräistä, mikä voi näkyä heidän kyvyissään liikkua turvallisesti. Lapset eivät esimerkiksi havaitse liikennetilanteita ja liikenteen riskejä samalla tavalla kuin aikuiset. He eivät myöskään koe pelkoa samalla tavalla kuin aikuiset. Liikenneympäristö on erityisesti pienelle lapselle hankala, mikä johtuu pienestä koosta ja vielä kehittymisvaiheessa olevasta havaintokyvystä. Lasten liikennekäyttäytyminen on usein ennakoimattomampaa kuin aikuisella.

Nuorilla korostuu uhkarohkea ja riskejä vähättelevä toiminta liikenteessä. Riskejä saatetaan ottaa, vaikka kuljettaja tuntisi liikennesäännöt. Liikennesääntöjen rikkominen korostuu sosiaalisissa tilanteissa. Esimerkiksi ryhmän paine voi heikentää nuoren harkintakykyä ja aiheuttaa tilanteen, jossa nuori tekee jopa uhkarohkeita päätöksiä liikenteessä ja vaarantaa näin oman tai toisen terveyden. Nuoruusiässä aivot kehittyvät voimakkaasti ja tätä kehitysvaihetta ei voi ohittaa tai nopeuttaa. Huomioitavaa on, että tunteiden säätelystä ja impulsiivisuuden hillitsemisestä vastaavat aivojen etuotsalohkot kehittyvät myöhään, ja tämä altistaa riskejä ottavalle käyttäytymiselle. Nuoren aivot tavoittelevat nopeaa mielihyvää. Myöskään nuori ei koe pelkoa samoin kuin aikuinen.

Useat yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vuokralle tarjoavat mikroliikenteen palveluntarjoajat ovat asettaneet palvelunsa käytölle 18 vuoden ikärajan. Aalto-yliopiston vuonna 2022 valmistuneessa tutkimuksessa havaittiin, että ikärajasta huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Tutkimuksessa havaittiin myös, että liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen, kuten matkustajan kyyditseminen sähköpotkulaudalla, korostuu alaikäisillä käyttäjillä. Tutkimuksessa havaittiin huolestuttavana piirteenä myös se, että aikuiset kuljettajat kyyditsevät lapsia sähköpotkulaudoilla. (Mladenović, M., Dibaj, S., & Lopatnikov, D. (2022). Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki: A perspective on sociotechnical transitions dynamics and adaptive governance. Aalto University. https://urn.fi/URN:NBN:fi:aalto-202211236570)

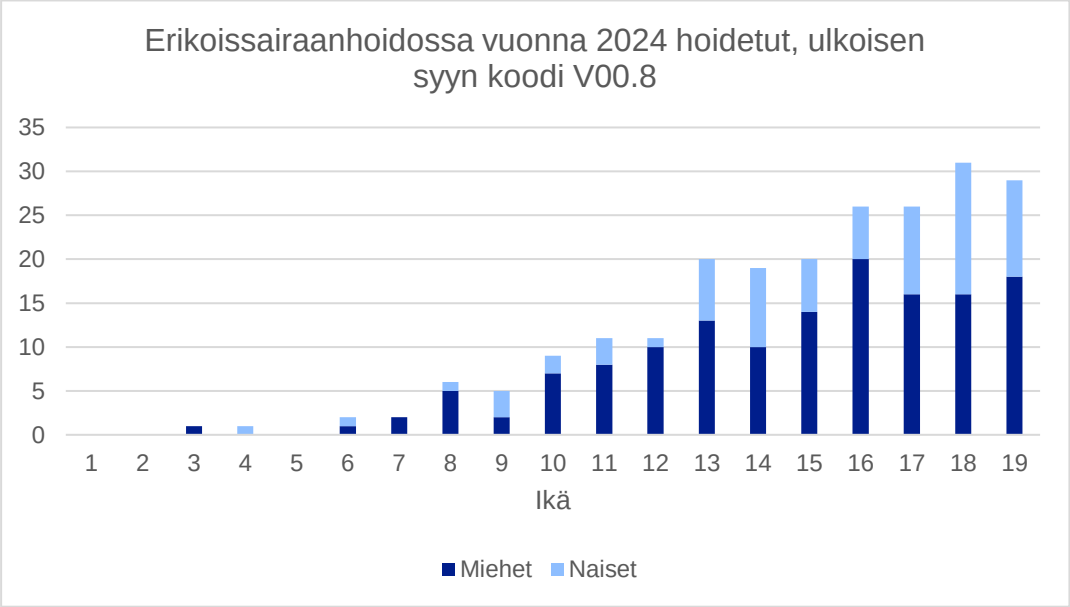
Lasten mikroliikenneonnettomuudet

Huolimatta jatkuvasti tarkentuvasta tutkimusnäytöstä, lasten mikroliikenneonnettomuuksista on edelleen vain vähän tarkkaa tilastotietoa.

Olemassa olevien tutkimusten perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että lasten vammat eivät juuri eroa aikuisten vammoista vammatyypeiltään. Mikroliikenteen onnettomuustilastoissa on merkittäviä puutteellisuuksia, eikä tarkkoja lukuja eri ikäisten kuljettajien onnettomuuksista kevyillä sähköajoneuvoilla tai moottorilla varustetuilla polkupyörillä ole saatavissa. Tätä vastinetta varten on ollut käytössä HUS-yhtymän dataa loukkaantuneista lapsista pääkaupunkiseudulla sekä THL:n sairaanhoidon koodijärjestelmästä saatavat valtakunnalliset tiedot.

Vuonna 2023 sairaanhoidon koodijärjestelmään lisättiin vamman ulkoisen syyn koodeja, joiden avulla erilaisten kevyiden liikkumisvälineiden käyttäjät voidaan erottaa jalankulkijoista ja pyöräilijöistä. Koodit eivät ole kuitenkaan täydellisesti Suomen nykyisiin kulkutapoihin sopivia. THL on suositellut, että koodia V00.8 käytettäisiin silloin, kun sähköpotkulautailija loukkaantuu liikenteessä. Koodia voidaan käyttää myös muille kevyille sähköajoneuvoille tai jalankulkua avustaville laitteille. Uudet syykoodit eivät vuonna 2024 olleet vielä käytössä kaikissa terveydenhuollon tietojärjestelmissä, eikä tieto niistä ollut levinnyt kaikille tietojen kirjaajille. Karkeasti voidaan arvioida, että noin puolet erikoissairaanhoidossa hoidetuista sähköpotkulautailijoista kirjattiin vuonna 2024 koodilla V00.8.

Vuonna 2024 erikoissairaanhoidossa kirjattiin noin 740 sellaista loukkaantumista, jotka voivat olla loukkaantumisia kevyillä sähköajoneuvoilla tai moottorilla varustetuilla polkupyörillä. Loukkaantuneista 11 prosenttia oli iältään 0-14-vuotiaita ja 9 prosenttia 15-17-vuotiaita. Jos oletetaan, että edellä esitetty arvio tilaston 50 prosentin kattavuudesta koskisi tasaisesti kaikkia ikäluokkia, 0-14-vuotiaita loukkaantui vuonna 2024 kevyellä sähköajoneuvolla tai moottorilla varustetulla polkupyörällä noin 170 henkilöä ja 15-17-vuotiaita noin 140 henkilöä. Ministeriön tietojen mukaan vuonna 2024 Suomessa kuoli kaksi kevyellä sähköajoneuvolla liikkunutta lasta liikenteessä.



HUS-yhtymässä on kerätty tietoa lasten sähköpotkulautaonnettomuuksista Helsingin ja Uudenmaan alueella aikavälillä elokuu 2019 – elokuu 2024. Tietojen perusteella sähköpotkulautaonnettomuuksissa loukkaantuneita potilaita tunnistettiin tällä aikavälillä yhteensä 574 alle 16-vuotiasta. Potilaiden keski-ikä oli 12,2 vuotta ja 66 prosenttia potilaista oli poikia. Keskimäärin sähköpotkulautaonnettomuuksia tapahtui enemmän arkipäivisin kuin viikonloppuisin. Vaikka vammamäärät ovat vähentyneet viime vuosina, lasten sähköpotkulautaonnettomuudet aiheuttavat edelleen merkittävää kuormitusta terveydenhuoltojärjestelmälle.

Edellä olevat onnettomuustilastot osoittavat, että lapsille tapahtuu paljon liikenneonnettomuuksia kevyillä sähköajoneuvoilla. Tilastot ovat tällä hetkellä puutteellisia, eikä tarkempia arvioita lasten onnettomuuksista ja niiden seurauksista ole saatavilla ilman kattavaa tutkimusta. Kokonaisuutena luvut ovat kuitenkin varsin merkittäviä, minkä voidaan katsoa tukevan ikärajasääntelyn välttämättömyyttä ja oikeasuhtaisuutta.

Kansainvälinen vertailu

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. Monissa maissa on käytössä myös erillinen kypäräpakko alaikäisille kuljettajille.

Säännöskohtaiset perustelut

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne on linjannut joulukuussa 2024 kannattavansa kansallista ikärajasääntelyä. Aikataulusyistä tätä on ollut tarkoitus arvioida erillisvalmistelussa. Jos liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo, että yleisestä ikärajasta tulee tässä yhteydessä säätää laissa, voitaisiin ikärajasta ministeriön näkemyksen mukaan säätää esimerkiksi lisäämällä tieliikennelain 17 §:ään uusi 2 momentti. Lisäksi tulisi säätää ikärajasääntelyn vastaisen toiminnan seuraamuksesta. Tämä voitaisiin tehdä esimerkiksi lisäämällä tieliikennelakiin uusi 164 a §, jossa säädettäisiin ajoneuvon luovuttajalle määrättävästä liikennevirhemaksusta.

Tieliikennelaki

17 §. Ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset. Tieliikennelain 17 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Lisäksi säädettäisiin, että kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää ei saa luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi.

Ikärajasääntely koskisi kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa.

Moottorilla varustetulla polkupyörällä tarkoitetaan L1e-A-luokan moottorilla varustettua polkupyörää. L1e-A-luokan moottorilla varustettu polkupyörä on määritelty L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013 kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta). Moottorilla varustetun polkupyörän moottori voi toimia ilman polkemista, mutta sen on kytkeydyttävä pois päältä nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

Ajoneuvolain 1 a §:n mukaan ajoneuvolakia ei sovelleta pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ikärajasääntely ei tällöin koskisi esimerkiksi liikkumis- tai toimimisesteisen käyttämiä apuvälineitä, koska tällaiset välineet eivät kuulu ajoneuvolain soveltamisalaan. Ikärajasääntely koskisi vain pykälässä mainittujen ajoneuvojen kuljettamista.

Ikäraja koskisi sekä yksityisomisteisen että vuokrattavan ajoneuvon kuljettamista. Mikroliikenteen ikärajan tulee perustuslakivaliokunnan lausunnon PeVL 13/2025 vp mukaisesti koskea sekä yksityisomisteisia että vuokrattavia ajoneuvoja. Perustuslakivaliokunta katsoi lausunnossaan, että yhdenvertaisuuden kannalta ei voida pitää perusteltuna sitä, että oikeus kuljettaa sähköajoneuvoa määräytyisi eri tavoin sähköajoneuvon omistuspohjan perusteella. Perustuslakivaliokunnan mielestä vuokrattujen ja yksityisomisteisten sähköajoneuvojen kuljettajia tulee tältä osin kohdella yhdenmukaisesti. Nykyisillä tiedoilla ei ole myöskään esitettävissä liikenneturvallisuuteen perustuvia perusteluja muihin rajauksiin, vaikka vuokrattavia ajoneuvoja onkin todennäköisesti huomattavasti enemmän.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta mahdollisen ikärajan tulisi ministeriön näkemyksen mukaan koskea vähintään kaikkien kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamista. Viranomaisarvioiden mukaan lapset kuljettavat paljon esimerkiksi sellaisia skootterimallisia kevyitä sähköajoneuvoja, joissa on istuin. Näillä ajoneuvoilla myös kyydidään usein matkustajia. On selvää, että tällaisilla noin 80 kiloa painavilla ja 25 kilometriä tunnissa kulkevilla kevyillä sähköajoneuvoilla lapset voivat vaarantaa itsensä lisäksi myös muut tienkäyttäjät liikenteessä. Myös moottorilla varustetut polkupyörät tulisi ottaa ikärajasääntelyn piiriin samoilla perusteilla, jotka on esitetty uuden liikennejuopumussääntelyn osalta hallituksen esityksessä HE 12/2025 vp.

Ainoastaan yhden ajoneuvotyypin ikärajasääntely tulisi todennäköisesti johtamaan toisten ajoneuvotyyppien suosion kasvuun, mikä heikentäisi liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi pelkästään sähköpotkulautoja koskeva ikäraja olisi tästä syystä ongelmallinen. Sähköpotkulautaa ei ole myöskään määritelty tieliikennelainsäädännössä. Sähköpotkulaudan käsitteen alle menisivät esimerkiksi sähköpotkulaudalta näyttävät kevyet sähköajoneuvot, ja sähköpotkulaudalta näyttävät jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Ei olisi myöskään tarkoituksenmukaista määritellä uutta ajoneuvotyyppiä ajoneuvolakiin, koska tämä voisi sekoittaa lakien systematiikkaa ja vaikuttaa esimerkiksi liikennesääntöjen noudattamiseen, valvontaan ja soveltamiseen. Ministeriön näkemyksen mukaan ikärajasäänteleyssä olisi tarkoituksenmukaisinta käyttää ajoneuvolaissa olemassa olevia ajoneuvojen määritelmiä. Samat liikenneturvallisuushaasteet koskevat kaikkia ajoneuvoja, joiden nopeus nousee nappia painamalla jopa 25 kilometriin tunnissa.

Edellä mainituilla perusteilla ministeriö ei pidä perusteltuna säätää ikärajaa pelkästään sähköpotkulaudan kuljettamiseen. Ministeriön näkemyksen mukaan ikärajan tulisi näillä perusteilla koskea kaikkia kevyitä sähköajoneuvoja ja moottorilla varustettuja polkupyöriä (L1e-A), mikä olisi myös linjassa hallituksen esityksessä ehdotetun liikennejuopumussääntelyn kanssa.

Ikärajasääntely ei tällöin koskisi sähköpotkulaudalta näyttävän jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen kuljettamista. Jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ei ole ajoneuvo. Jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä tarkoitetaan ajoneuvolain 1 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan liikkumisvälinettä, jonka laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Ikärajasääntely ei koskisi myöskään sähköavusteisen polkupyörän kuljettamista. Sähköavusteisella polkupyörällä tarkoitetaan ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin mukaan polkupyörää, joka on varustettu sellaisilla yhteenlasketulta jatkuvalta nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa.

Säännöksen mukaan kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää ei saisi luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi. Kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää ei siten saisi vuokrata, myydä tai muullakaan tavoin luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi.

Säännösten noudattamista valvoisivat tieliikennelain 181 §:ssä säädetyt liikenteenvalvojat. Tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu ensisijaisesti poliisin perustehtäviin. Poliisin lisäksi tieliikennelain noudattamista valvovat Rajavartiolaitos ja Tulli, mutta näiden viranomaisten rooli erityisesti mikroliikenteen valvonnassa on vähäinen.

Ministeriön näkemyksen mukaan ikäraja olisi tarkoituksenmukaista asettaa 15 ikävuoteen. 15 vuoden ikärajan katsotaan olevan oikeassa suhteessa mikroliikkumiseen sisältyviin riskeihin ja mikroliikkumisessa vaadittaviin taitoihin nähden. 15 vuoden ikärajan arvioidaan parantavan erityisesti lasten liikenneturvallisuutta. Nuoruusiässä aivot kehittyvät voimakkaasti. 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. Tunteiden säätelystä ja impulsiivisuuden hillitsemisestä vastaavat aivojen etuotsalohkot kehittyvät myöhään, mikä altistaa riskejä ottavalle käyttäytymiselle. Onnettomuustilastot tukevat 15 vuoden ikärajan asettamista.

Suomessa esimerkiksi mopon ajokortin voi saada 15-vuotiaana. Mopon ajokortin saaminen edellyttää ajokorttiluvan hakemista sekä teoriakokeen ja käsittelykokeen suorittamista. Vaikka mopo ja kevyt sähköajoneuvo ovat ominaisuuksiltaan erilaisia ajoneuvoja ja vaikka mopon suurin sallittu nopeus on

suurempi (45 kilometriä tunnissa), vaatii näiden ajoneuvojen kuljettaminen jossain määrin samanlaisia taitoja, tasapainoa sekä liikenneympäristön hahmottamiskykyä.

Ikärajasääntelyssä olisi huomioitu myös rikos- ja hallinto-oikeudellinen vastuuikäraja. 15 vuoden ikäraja olisi yhdenmukainen näiden vastuuikärajojen kanssa. Lähtökohtaisesti kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisessa tieliikenteessä on kysymys sellaisesta toiminnasta, että kuljettajan voidaan edellyttää olevan vähintään rikoslaissa ja tieliikennelaissa säädetyn vastuuikärajan ylittänyt.

164 a §. Kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän luovuttamista koskeva rikkomus. Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 164 a §, jonka mukaan luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka luovuttaa kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, voidaan määrätä 17 §:n 2 momentin säännöksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu.

Pykälässä sanktioitaisiin tieliikennelain 17 §:n uuden 2 momentin vastainen toiminta. Alle 15-vuotiaalle ei voida määrätä liikennevirhemaksua, joten seuraamus tulisi määrätä sille, joka luovuttaa tällaisen ajoneuvon lapselle. Samaa sääntelymallia on käytetty maastoliikennelaissa (1710/1995) ja ajokorttilaissa. Maastoliikennelaissa ja ajokorttilaissa luovuttamisesta on säädetty rikosoikeudellinen seuraamus.

Tieliikennelain 160 §:n 4 momentin 5 kohdan mukaan liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos liikennerikkomuksen tekijä ei tekohetkellä ole täyttänyt viittätoista vuotta. Samoin rikoslain (39/1889) mukaan rangaistusvastuun edellytyksenä on, että tekijä on teon hetkellä täyttänyt viisitoista vuotta ja on syyntakeinen. Alle 15-vuotias voi olla vahingonkorvausvelvollinen aiheuttamastaan vahingosta, johon voi liittyä hallinnollisen rikkomuksen tai rikoksen tunnusmerkistön täyttävä teko.

Teon seuraamus olisi liikennevirhemaksu, joka on hallinnollinen seuraamusmaksu. Liikennevirhemaksun määräämisestä säädetään tieliikennelain 160 §:ssä. Tieliikennelain 160 §:n 1 momentin mukaan liikennevirhemaksun määrää 181 §:ssä tarkoitettu liikenteenvalvoja. Liikennevirhemaksu olisi seuraamuksena johdonmukainen suhteessa tieliikennelaissa omaksuttuun muuhun seuraamussääntelyyn. Liikennevirhemaksumenettelyssä hyödynnettäisiin tieliikennelakiin sisältyvää hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämistä koskevaa yleistä sääntelyä, joka on säädetty eduskunnan perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 9/2018 vp).

Liikenteenvalvoja selvittäisi yksittäistapauksessa ajoneuvon luovuttajan. Selvyyden vuoksi pykälässä säädettäisiin, että liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä joko luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle.

Arvio sääntelyn vaikutuksista

Muun muassa Johns Hopkins International Injury Research Unitin ja UNICEFin koostamassa tarkastelussa on arvioitu erilaisten lasten liikenneturvallisuuteen tähtäävien toimien tehokkuutta näytön perusteella. Tarkastelussa on tunnistettu, että perinteisten polkupyörien ja sähköpotkulautojen moottorisointi on aiheuttanut uusia haasteita lasten liikenneturvallisuudelle. Ikärajoitukset moottorikäyttöisille ajoneuvoille on tarkastelussa todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää henkilövahinkoja ja parantaa lasten liikenneturvallisuutta.

Ikärajasääntelyn pääasiallisena tavoitteena on parantaa erityisesti lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on vähentää varsinkin lasten ja nuorten loukkaantumisia, mutta myös liikennekuolemia. Lainsäädännön on oltava sellaista, jolla parhaiten suojataan lapsia ja nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta ja kuolemilta. YK:n lapsen oikeuksien komitea on katsonut, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta.

Ikärajasääntely vähentäisi sääntelyn piiriin kuuluvien ajoneuvojen käyttöä niissä ikäryhmissä, joissa liikenneonnettomuudet ja liikennesääntöjen vastainen toiminta korostuvat. 15 vuoden ikäraja parantaisi liikenneturvallisuutta. Ikärajan vaikutus lasten ja nuorten liikenneturvallisuuteen arvioidaan huomattavaksi, mikäli ikärajaa noudatetaan. Ikärajasääntely parantaisi myös muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta, koska lasten liikennesääntöjen vastainen käyttäytyminen näillä ajoneuvoilla vähenisi.

Ikärajasääntely vähentäisi kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien liikenneonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia ja erityisesti loukkaantumisia sekä terveydenhuollon kuormitusta ja yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Liikenneonnettomuuden henkilövahinkojen kustannukset ovat sitä suuremmat, mitä nuorempana henkilö esimerkiksi vammautuu pysyvästi, jää työkyvyttömäksi tai pahimmassa tapauksessa kuolee. Nuorena tapahtuneen vakavan henkilövahingon sekä taloudelliset että inhimilliset kustannukset kasvavat suuriksi, joten vahinkoja on perusteltua pyrkiä ehkäisemään ikärajasääntelyllä.

Ikärajasääntelyllä voisi ministeriön arvion mukaan olla positiivisia vaikutuksia myös liikenteen esteettömyyteen. Aalto-yliopiston tutkimuksessa havaittiin, että liikennesääntöjen vastainen sähköpotkulautailu korostuu alaikäisillä käyttäjillä,

mikä voi tarkoittaa myös suurempaa määrää esteettömyyttä haittaavia pysäköintivirheitä.

Muutos koskisi alle 15-vuotiaita lapsia. Ikäraja vaikuttaisi näin niihin perheisiin, jotka ovat ostaneet alle 15-vuotiaille lapsilleen esimerkiksi omia kevyitä sähköajoneuvoja, koska näitä ajoneuvoja ei voisi jatkossa käyttää ennen kuin lapsi täyttää 15 vuotta. Kevyet sähköajoneuvot voivat mahdollistaa lapsille koulumatkat, harrastuksiin siirtymisen ja kavereiden tapaamisen vaivattomammin. Kevyitä sähköajoneuvoja tai moottorilla varustettuja polkupyöriä käytetään kuitenkin tavallisesti varsin lyhyihin matkoihin, jotka voitaisiin myös kävellä tai pyöräillä. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytön vähentämisellä voisi näin olla myös vähäisiä hyötyliikuntaa lisääviä vaikutuksia, jos matkat tehdään jatkossa kävellen tai polkupyöräillen. Ikärajalla ei olisi vaikutusta liikkumisrajoitteisten apuvälineiden, kuten sähköpyörätuolien, käyttöön.

Muutos heikentäisi lasten liikkumismahdollisuuksia vähäisesti, erityisesti isojen taajamien ulkopuolella. Sääntelyllä olisi vähäisiä vaikutuksia yksittäisten lasten siirtymiseen harrastuksiin ja vapaa-ajan viettoon, mutta ajoneuvo olisi helppo korvata esimerkiksi polkupyörällä, jolloin liikkuminen olisi myös turvallisempaa. Sääntelyn vaikutukset lasten onnettomuus- ja tapaturmariskeihin olisivat kuitenkin merkittäviä, mikä osaltaan alleviivaa sääntelyn tarvetta. Uusi sääntely vaatii rinnalleen aina hyvää viestintää ja uskottavaa liikenteenvalvontaa.

Ikärajalla olisi vähäisiä vaikutuksia mikroliikennevälineitä vuokraavien ja myyvien yritysten liiketoimintaan. Kevyitä sähköajoneuvoja vuokraavat yritykset edellyttävät jo nykyisin palvelunkäyttäjiltä tavallisesti 18 vuoden ikää, mikä vähentää ikärajan vaikutuksia yritystoimintaan. Jos palveluntarjoaja tekisi vuokrattaviin ajoneuvoihin ikärajasääntelyn noudattamiseen liittyviä teknisiä muutoksia, voisi näistä muutoksista aiheutua kustannuksia palveluntarjoajille.

Kevyitä sähköajoneuvoja tai moottorilla varustettuja polkupyöriä ei tarvitse rekisteröidä, joten ei ole olemassa arvioita tällaisten ajoneuvojen kokonaismääristä Suomessa. On kuitenkin arvioitu, että yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen määrät ovat jatkuvassa kasvussa.

Lasten ja nuorten näkemyksiä sääntelyyn ei ole selvitetty valmistelun aikana erikseen. On tärkeää, että lasten osallisuus, oikeus tulla kuulluksi ja tiedonsaanti huomioidaan suunnitelmallisesti kaikessa lapsia joko suoraan tai välillisesti koskevassa päätöksenteossa ja toiminnassa.

Muut toteuttamisvaihtoehdot

Vaihtoehtoisena ratkaisuna olisi ulottaa ikäraja koskemaan kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettun polkupyörien kuljettamisen sijaan vain kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamista. Tämä voisi kuitenkin lisätä moottorilla varustettujen polkupyörien käyttöä. Moottorilla varustetulla polkupyörällä voidaan helposti saavuttaa jopa 25 kilometrin tuntinopeus nappia painamalla. Moottorilla varustetut polkupyörät voivat myös painaa yli 50 kiloa. Lapsi voi aiheuttaa tällaisella ajoneuvolla huomattavaa vaaraa itselleen ja muille tienkäyttäjille. Tästä syystä mahdollisen ikärajasääntelyn tulisi ministeriön näkemyksen mukaan koskea kevyiden sähköajoneuvojen lisäksi myös moottorilla varustettuja polkupyöriä.

Vaihtoehtoisena ratkaisuna voisi olla myös suojakypäräpakon säätäminen alle 18-vuotiaille. Kypäräpakolla voitaisiin suojella lapsia ja nuoria vakavilta päähän kohdistuneilta iskuilta onnettomuustilanteissa. Yleinen kaikkia alle 15-vuotiaita koskeva ikäraja olisi kuitenkin suojakypäräsääntelyä tehokkaampi ja ikärajasääntelyllä voitaisiin päästä parempiin liikenneturvallisuusvaikutuksiin. Ikärajalla voidaan ehkäistä kaikkia vammoja ja loukkaantumisia tehokkaammin. Samalla voidaan parantaa myös muiden tienkäyttäjen liikenneturvallisuutta. Kypäräpakolla ei olisi vaikutusta esimerkiksi niihin tilanteisiin, joissa lapsi vaarantaa muita tienkäyttäjiä. Lisäksi tieliikennelaissa polkupyöräilyyn jo säädetty vahva kypäräsuositus esitetään hallituksen esityksessä laajennettavaksi myös kevyisiin sähköajoneuvoihin ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin, minkä osaltaan arvioidaan lisäävän suojakypärän käyttöä. Laajemman kypäräpakon tarpeellisuutta arvioidaan tulevien säädöshankkeiden yhteydessä.

Vaihtoehtoisena ratkaisuna olisi asettaa kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien ikäraja alemmas, esimerkiksi 13 vuoteen. Tällöin sääntely ei vaikuttaisi yhtä moneen lapseen tai perheeseen. Tätä voisi pitää perusteltuna esimerkiksi siitä näkökulmasta, että tällaisilla ajoneuvoilla ajaminen voitaisiin aloittaa jo ennen mopoikää. Edellä esitettyjen liikenneturvallisuustilastojen mukaan 13-15-vuotiaiden lasten onnettomuuksia tapahtuu kuitenkin paljon. Lisäksi nuoren aivot ovat vielä kehitysvaiheessa, eivätkä 13-15-vuotiaan lapsen turvallisen ajamisen kannalta olennaiset aivojen osat välttämättä ole vielä riittävän kehittyneet kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän turvalliseksi kuljettamiseksi. Liikenneturvallisuuden ja lasten suojaamisen näkökulmasta olisikin perusteltua asettaa ikäraja 15 vuoteen.

Vaihtoehtoisena ratkaisuna olisi asettaa lasten ajamiselle erilaisia muita rajoituksia, kuten sallia ajaminen vain aikuisen seurassa, vain tiettyyn kellonaikaan tai vain tietyillä alueilla. Vaihtoehtona olisi myös rajoittaa ajoneuvojen nopeutta esimerkiksi geoaitauksen avulla. Näiden keinojen arvioidaan myös parantavan lasten liikenneturvallisuutta. Ministeriön arvion mukaan ikärajasääntelyn turvallisuushyötyjä ei voida kuitenkaan saavuttaa muilla keinoilla. Ajoneuvon kuljettamista on lähtökohtaisesti hyvä harjoitella aikuisen seurassa, mutta kevyen

sähköajoneuvon kuljettaminen edellyttää monenlaisia taitoja liikennevälineen kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä. Näitä taitoja vaaditaan myös kellonajasta riippumatta. Lisäksi yksityisomisteisten ajoneuvojen nopeuksiin tai käyttöaikoihin ei voitaisi puuttua geoaitauksella.

Lapsen oikeudet ja suhde perustuslakiin

Tieliikennelain esitöiden (HE 180/2017 vp) mukaan tieliikennesääntelyllä pyritään osaltaan turvaamaan ihmisten tasapuoliset liikkumismahdollisuudet. Eri väestöryhmien välinen yhdenvertaisuus on huomioitava tieliikennesääntelyssä. Esimerkiksi lasten erilaiset mahdollisuudet selviytyä liikenteessä on huomioitava lainsäädännössä. Lapset tarvitsevat aikuisväestöä heikompana ryhmänä erityistä suojelua ja huolenpitoa.

Kansalaisoikeuksia ja poliittisia oikeuksia koskevan kansainvälisen sopimuksen 24 artiklan mukaan lapsella on oikeus alaikäisyytensä edellyttämään suojeluun perheensä, yhteiskunnan sekä valtion taholta ilman syrjintää. Euroopan unionin perusoikeuskirjan 24 artiklan mukaan lapsella on oikeus hänen hyvinvoinnilleen välttämättömään suojeluun ja huolenpitoon. YK:n lapsen oikeuksien yleissopimuksen mukaan lapsella on oikeus erityiseen huolenpitoon.

Lainsäädännön on aktiivisesti toteutettava perus- ja ihmisoikeuksia. Tätä edellyttää perustuslain 22 §:n velvoite siitä, että julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen. Tässä ei ole kysymys vain siitä, että lainsäädäntö on ristiriidatonta perus- ja ihmisoikeusvelvoitteiden kanssa, vaan perus- ja ihmisoikeuksien toteutumista on aktiivisesti suojattava ja edistettävä. Lasten oikeuksien suojelu edellyttää myös joitakin rajoituksia, kuten vähimmäisiän asettamista tiettyjen ajoneuvojen kuljettamiselle.

Perustuslaissa ihmisten yhdenvertaisuus ja syrjinnän kielto sisältyvät 6 §:ään. Perusoikeusuudistuksen yhteydessä omaksuttuihin lähtökohtiin kuuluu, että perusoikeussuoja ei ainakaan lähtökohtaisesti ole riippuvainen henkilön iästä (HE 309/1993 vp, s. 24/I). Perustuslain 6 §:n 3 momentin mukaan lapsia on kohdeltava tasa-arvoisesti yksilöinä ja heidän tulee saada vaikuttaa kehitystään vastaavasti itseään koskeviin asioihin. Säännöksellä on haluttu korostaa, että lapsia tulee kohdella sekä aikuisväestöön nähden tasa-arvoisina, periaatteessa yhtäläiset perusoikeudet omaavina ihmisinä, että keskenään yhdenvertaisesti (HE 309/1993 vp, s. 45/I; ks. myös esim. PeVL 77/2022 vp, 11 kohta).

Lapsivaikutusten arvioinnin erityisenä perustana on YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen 3 artiklan 1 kohdassa edellytetty lapsen edun ensisijaisuuden periaate. YK:n lapsen oikeuksien komitean mukaan lapsivaikutusten arvioinnin vähimmäisvaatimuksena on käyttää lapsen oikeuksien sopimusta lähtökohtana ja

varmistaa erityisesti, että arvioinnit perustuvat sopimuksen yleisperiaatteisiin. Yleisperiaatteet ovat syrjimättömyys (2 artikla), lapsen edun ensisijaisuus (3 artikla), lapsen oikeus elämään, henkiinjäämiseen ja kehittymiseen (6 artikla) sekä lapsen oikeus tulla kuulluksi ja hänen näkemystensä kunnioittaminen (12 artikla).

YK:n lapsen oikeuksien sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan mukaan sopimusvaltiot sitoutuvat takaamaan lapselle hänen hyvinvoinnilleen välttämättömän suojelun ja huolenpidon ottaen huomioon hänen vanhempiensa, laillisten huoltajiensa tai muiden hänestä oikeudellisessa vastuussa olevien henkilöiden oikeudet ja velvollisuudet. Tähän pyrkiessään sopimusvaltiot ryhtyvät kaikkiin tarpeellisiin lainsäädäntö- ja hallintotoimiin.

Suojeluperiaate velvoittaa suojelemaan lasta hänen kehitystään vaarantavilta riskeiltä. Huoltajien vastuuta täydentävät valtion velvollisuus tukea perheitä tehtävässään sekä vastuu seurata kehitystä vaarantavia toimia ja puuttua niihin. Huoltajien ja julkisen vallan on huolehdittava alaikäisen hyvinvoinnin, kehityksen ja oikeuksien toteutumisesta, sillä lasten ei voida odottaa vielä itse kykenevän siihen. Suojeluperiaate linkittyy myös perustuslakiin. Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Perustuslain 6 §:n 3 momentin vaatimusta lasten tasa-arvoisesta kohtelusta aikuisväestöön verrattuna voidaan lasten suojelun näkökulmasta tulkita siten, että lapset tarvitsevat vajaavaltaisina aikuisista poikkeavaa erityistä suojelua ja huolenpitoa. (Hakalehto, Suvianna: Lapsioikeuden perusteet (2018), s. 78-84.)

Lapsen oikeuksien sopimuksen 6 artiklan mukaan sopimusvaltiot tunnustavat, että jokaisella lapsella on synnynnäinen oikeus elämään, ja takaavat lapselle henkiinjäämisen ja kehittymisen edellytykset mahdollisimman täysimääräisesti. Oikeus elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen on turvattu myös perustuslain 7 §:ssä. Oikeudella henkilökohtaiseen turvallisuuteen korostetaan julkisen vallan positiivisia toimintavelvoitteita ihmisten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta (PeVL 44/1998 vp, s. 2/II). Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien perusoikeuksia luomalla mahdollisimman turvallinen liikenneympäristö. Tieliikenteessä korostuu nykyisin entistä voimakkaammin tarve suojella suojattomia tienkäyttäjiä muiden tienkäyttäjien aiheuttamalta riskiltä.

Ottaen huomioon lasten korostuneen riskin joutua liikenneonnettomuuteen sekä sen, että liikennesääntöjen vastainen käyttäytyminen korostuu tutkimusten mukaan alaikäisillä kuljettajilla, ikärajan asettaminen perustuisi perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään syyhyn. Rajoitus ei mene pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan

intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Ikärajan asettamisella suojattaisiin sekä lasten omia että muiden tienkäyttäjien perusoikeuksia. Juuri liikenneturvallisuuden varmistamiseksi on aiemminkin katsottu mahdolliseksi säätää ikärajoja erilaisten ajoneuvojen kuljettamiseen. Ikärajoja on asetettu terveysperusteisesti myös esimerkiksi tupakkatuotteisiin ja rahapeleihin. Näin ollen ministeriö arvioi, että ikärajan asettaminen ei edellyttäisi perustuslakivaliokunnan kannanottoa.

Sekä vuokrattavien että yksityisomisteisten ajoneuvojen kuljettamista koskeva ikärajasääntely ei vaikuttaisi lasten keskinäiseen yhdenvertaisuuteen. Laissa säädettävä yleinen ikärajasääntely kohtelisi samanikäisiä lapsia keskenään yhdenvertaisesti. Lainsäädännössä on jo tällä hetkellä asetettu liikenneturvallisuusperusteella muun muassa erilaisia vähimmäisikiä ajokortin saamiseksi eri ajokorttiluokissa.

Liikennevirhemaksun osalta ministeriö toteaa, että 164 a §:ssä olisi säädetty liikennevirhemaksun kiinteä rahamäärä, joka olisi tämän teon osalta 60 euroa. Liikennevirhemaksu vastaa suuruudeltaan tieliikennelain 164 §:n mukaisia liikennevirhemaksuja. Sanktiomaksun suuruus on arvioitu kohtuulliseksi ja oikeasuhtaiseksi, kun otetaan huomioon ajoneuvon luovuttamisesta aiheutuva riski lapselle ja muille tienkäyttäjille. Seuraamusmaksu lisää sääntelyn ennalta estävyyttä, jotta tällaisia ajoneuvoja ei luovutettaisi lasten käytettäviksi. Liikennevirhemaksun määräisi poliisimies, rajavartiomies tai tullimies. Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä.

Näillä tiedoin ministeriö jättää asian liikenne- ja viestintävaliokunnan arvioitavaksi.

Sofia Johansson
erityisasiantuntija

Juuso Suomento
erityisasiantuntija

Liite

Säädösmuutosehdotukset

Nykyinen muotoilu	Vastineen muotoilu
Tieliikennelaki 17 § 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.	Tieliikennelaki 17 § 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 tai moottorilla varustettua polkupyörää kuljettavan on oltava 15 vuotta täyttänyt. Kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää ei saa luovuttaa alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi.*
(Uusi)	*164 a § Kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän luovuttamista koskeva rikkomus* *Luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka luovuttaa kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän alle 15-vuotiaan kuljetettavaksi, voidaan määrätä 17 §:n 2 momentin säännöksen tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu.*