

LAPS/102/2024, 25.10.2024

Lapsiasiavaltuutetun lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Viite: VN/26458/2023

Lapsiasiavaltuutetun tehtävänä on arvioida ja edistää lapsen oikeuksien toteutumista. Työn perustana on YK:n lapsen oikeuksien yleissopimus (SopS 59 ja 60/1991, LOS), joka on lailla voimaan saatettu ihmisoikeussopimus. Sopimus koskee kaikkia alle 18-vuotiaita. Lapsiasiavaltuutettu arvioi hallituksen esitysluonnosta yleissopimuksen näkökulmasta. Lausunto on annettu lausuntopalvelu.fi:ssä 25.10.2024.

Esitysluonnoksen keskeinen sisältö

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia. Hallituksen ohjelman mukaisesti esityksen tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen ohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Yhteenveto lapsiasiavaltuutetun kannanotoista

- Ehdotetut muutokset ovat ehdottoman kannatettavia.
- Jatkovalmistelussa on keskityttävä siihen, miten erityisesti lapsiin liittyviä mikroliikkumisen riskejä voidaan ehkäistä lainsäädännön keinoin.
- Tutkimustulokset lasten mikroliikkumiskäyttäytymisestä antavat vahvan perustan arvioida mikroliikkumisvälineiden käyttöä rajoittavien ikärajojen säätämistä.

Lapsiasiavaltuutetun kannanotot

Lapsiasiavaltuutettu pitää myönteisenä, että liikenneturvallisuutta pyritään parantamaan lainsäädännön keinoin. Lisäksi esityksessä on huomioitu lasten erityinen asema liikenteessä ja mikroliikkumisen lapsille aiheuttamat riskit, joihin tulee lainsäädännön keinoin puuttua (s. 20, 63).

Tutkimustiedon valossa lapsiasiavaltuutettu pitää kuitenkin valitettavana, ettei valmistelussa ole arvioitu mahdollisuuksia säätää mikroliikkumisen ikärajoista lain tasolla. Esitysluonnoksessa viitataan tutkimustuloksiin, joissa on havaittu, että sähköpotkulautoja käyttävistä liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen korostuu alaikäisillä (s. 19). Esitysluonnoksessa tuodaan niin ikään esiin muissa Euroopan maissa käytössä olevaa ikärajasääntelyä (s. 52-55).

Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin julkaisemien tietojen mukaan seurantajaksolla 1.8.2019-31.7.2024 HUSin sairaaloissa on hoidettu yhteensä 604 sähköpotkulautaannettomuoksissa ollutta lasta ja nuorta, iältään keskimäärin 12-13 -vuotiaita.¹ HUSin seurannasta käy edelleen ilmi, että erityisesti vakavien vammojen määrä on kasvanut kuluvana vuonna, vaikkakin vammautuneiden kokonaismäärä on ollut laskussa. Sekä Liikenneturva että European Traffic Safety Council ovat puoltaneet ikärajan asettamista sähköpotkulautailuun ja muuhun vastaavaan liikkumiseen vedoten muun muassa siihen, että sähköpotkulaudalla ajaminen edellyttää mopoiluun verrattavissa olevaa osaamista liikenteessä.² Johns Hopkins International Injury Research Unitin ja UNICEFIN koostamassa tarkastelussa on arvioitu erilaisen lasten liikenneturvallisuuteen tähtävien toimien tehokkuutta näytön perusteella. Tarkastelussa on tunnistettu, että esimerkiksi perinteisten potkulautojen, pyörien ynnä muiden kaksipyöräisten moottorisointi on aiheuttanut uusia haasteita lasten liikenneturvallisuudelle korkean tulotason maissa, ja että nousevia ilmiöitä tulee seurata mahdollisen sääntelytarpeen tunnistamiseksi.³ Ikärajoitukset moottorikäyttöisille ajoneuvoille on tarkastelussa todettu tehokkaaksi keinoksi vähentämään henkilövahinkoja. Tarkastelussa on pidetty todennäköisenä, että sama pätee myös esimerkiksi mönkijöihin ja muihin maastossa käytettäviin ajoneuvoihin.⁴

Lapsiasiavaltuutettu katsoo seuranta- ja tutkimustulosten puhuvan sen puolesta, että ikärajoista säätämistä tarkastellaan jatkovalmistelussa. Myös YK:n lapsen oikeuksien komitea on tunnistanut tieliikenteen aiheuttamat riskit nuorille.⁵ Komitea on katsonut, että



sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin oikeudellisiin, hallinnollisiin ja muihin toimiin nuorten terveyttä ja kehitystä koskevan oikeuden toteuttamiseksi muun muassa suojelemalla nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvalta loukkaantumisilta.⁶

Jyväskylässä 25.10.2024

Elina Pekkarinen
lapsiasiavaltuutettu

Sonja Vahtera
juristi

¹ Ks. HUS [mediatiedote](#), 30.9.2024: ”Alle 16-vuotiaiden vakavat sähköpotkulautavammat lisääntyneet”.

² Ks. Liikenneturvan [kannanotto](#), 23.10.2024: ”Sähköpotkulauta ei ole lasten ajoneuvo – kuljettajan ikäraajaksi 15 vuotta” sekä European Transport Safety Council: *Recommendations on Safety of E-scooters* (2023), s. 32-33.

³ Joanne Adrienne Vincenten, Natalie Draisin & Mathilde Sengoelge: *Technical Guidance for Child and Adolescent Road Safety*, UNICEF 2022, s. 28.

⁴ Ibid., s. 42.

⁵ Ks. esim: YK:n lapsen oikeuksien komitean yleiskommentti nro 20 (2016) lapsen oikeuksien täytäntöönpanosta nuoruusiässä (CRC/C/GC/20), kohdat 13 ja 65 ja YK:n lapsen oikeuksien komitean yleiskommentti nro 15 (2013) lapsen oikeudesta nauttia parhaasta mahdollisesta terveydentilasta (CRC/C/GC/15), kohta 63.

⁶ YK:n lapsen oikeuksien komitean yleiskommentti nro 4 (2003) nuorten terveydestä ja kehityksestä lapsen oikeuksien yleissopimuksen yhteydessä (CRC/GC/2003/4), kohta 39.