

Kommunikationsutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om mikromobilitet (RP 12/2025 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för betänkande och till grundlagsutskottet för utlåtande.

Motion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motion:

- åtgärdsmotion AM 50/2024 rd Mia Laiho saml Åtgärdsmotion om att förbättra elsparkcyklarnas trafiksäkerhet och förbjuda minderåriga att använda elsparkcyklar.

Utlåtande

Utlåtande har lämnats av

- grundlagsutskottet GrUU 13/2025 rd

Sakkunniga

Utskottet har hört

- enhetschef Pyry Takala, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Sofia Johansson, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Juuso Suomento, kommunikationsministeriet
- lagstiftningsråd Heini Färkkilä, justitieministeriet
- specialsakkunnig Sonja Sjöman, justitieministeriet
- polisinspektör Jari Pajunen, inrikesministeriet
- ledande sakkunnig Inkeri Parkkari, Transport- och kommunikationsverket
- inspektör Lassi Varis, Transport- och kommunikationsverket
- ledande sakkunnig Peter Karlsson, Konkurrens- och konsumentverket
- polisinspektör Heikki Kallio, Polisstyrelsen
- specialforskare Antti Impinen, Institutet för hälsa och välfärd (THL)
- trafik- och gatuplaneringschef Reetta Putkonen, Helsingfors stad
- trafikchef Saija Ränkä, Uleåborgs stad
- ansvarig trafikingenjör Pekka Stenman, Tammerfors stad
- chef för juridiska ärenden Jan Ylitapio, Trafikförsäkringscentralen

Betänkande KoUB 6/2025 rd

- trafiksäkerhetschef Esa Rätty, Institutet för olycksinformation
- Country Manager Finland Elina Bürkland, Tier Mobility Finland
- Public Policy Manager Hannu Oskala, Voi Technology AB
- hälsovårdspolitisk expert Riitta Saksanen, Invalidförbundet rf
- verkställande direktör Pasi Anteroinen, Trafikskyddet
- organisationschef Sari Kokko, Synskadades förbund rf
- verksamhetsledare Janne Paananen, Cykelförbundet rf
- rådgivande jurist Tapio Haltia, Finlands Fastighetsförbund rf
- utvecklingschef Johanna Vilkuna, Finlands Kommunförbund
- ordförande Sari Kukkamaa, Finlands Trafikmedicinska Förening ry
- styrelseledamot Heta Lindblom, Finlands Trafikmedicinska Förening ry
- neurolog Mikael Ojala, Finlands Trafikmedicinska Förening ry
- ordförande Veera Florica Rajala, Handikappforum rf
- verksamhetsledare Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry
- professor Sakari Melander.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- barnombudsmannens byrå
- äldreombudsmannens byrå
- social- och hälsovårdsministeriet
- Gränsbevakningsväsendet
- Tullen
- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Norra Savolax
- Finlands Kommunförbund
- Finska Hörsselförbundet rf
- Trafikjuridiska Föreningen rf
- Starship Technologies
- Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Inget yttrande av

- riksomfattande handikapprådet.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONEN

Propositionen

Regeringen föreslår att lagen om transportservice, vägtrafiklagen, fordonslagen och lagen om flyttning av fordon ändras. Det huvudsakliga syftet med propositionen är att förbättra trafiksäkerheten.

Enligt propositionen ska lagen om transportservice kompletteras med bestämmelser om mikromobilitetstillstånd och om villkor som tillståndet förenas med. Målet är att kommunerna ska ges bättre verktyg än tidigare för att hantera mikromobiliteten och förbättra trafiksäkerheten. Det föreslås att det till vägtrafiklagen fogas en bestämmelse om trafikfylleri med motoriserad cykel eller lätt elfordon. Enligt förslaget är sanktionen en administrativ påföljdsavgift. Dessutom föreslås

Betänkande KoUB 6/2025 rd

bestämmelser om tillsynen över iakttagandet av bestämmelsen och om påföljder. I vägtrafiklagen och fordonslagen föreslås dessutom preciseringar som förbättrar trafiksäkerheten

Propositionen hänför sig till de föresatser i regeringsprogrammet för regeringen Orpo som gäller reglering av mikromobiliteten och förbättring av trafiksäkerheten.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft den 1 maj 2025.

Åtgärdsmotionen

I åtgärdsmotion AM 50/2024 rd föreslås det att regeringen genom behövliga lagändringar vidtar åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för elsparkcyklar genom att begränsa användningen av elsparkcyklar, förbjuda körning i berusat tillstånd, kräva användning av säkerhetsutrustning, såsom hjälm, och helt förbjuda personer under 18 år att använda elsparkcyklar.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmänt

(1) Kommunikationsutskottet anser att trafiksäkerheten är ytterst viktig. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att propositionen skapar lagstiftning som styr mikromobiliteten och ger städerna och kommunerna fler metoder än för närvarande för att hantera mikromobiliteten och förbättra trafiksäkerheten i enlighet med kommunernas egna förhållanden och behov. Utskottet anser att regleringens mål att minska antalet allvarliga personskador och dödsfall i trafiken är ytterst angelägna.

(2) Utskottet anser att det genom den föreslagna regleringen också är möjligt att minska problemen med tillgängligheten i trafiken och minska de kostnader som olyckor orsakar samhället. Den föreslagna regleringen, inklusive promillegränsen i propositionen, bidrar till att utveckla mikrotrafiktjänsterna så att de blir en säkrare del av det övriga trafiksystemet och resekedjorna än för närvarande.

Mikromobilitetstillstånd och villkor

(3) Sakkunniga har ur flera olika synvinklar fäst uppmärksamhet vid bestämmelserna om villkoren för mikromobilitetstillstånd och ansett att tillståndsvillkoren ger kommunerna rätt mångsidiga möjligheter att med tillståndsvillkoren styra olika aspekter av verksamheten hos innehavare av mikromobilitetstillstånd. Utskottet fäster dock uppmärksamhet vid att enligt propositionen ska alla tillståndsvillkor vara behövliga eller nödvändiga för att trygga ett godtagbart syfte, dvs. trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen. Dessutom ska tillståndsvillkor vara tidsmässigt eller geografiskt avgränsade.

(4) Grundlagsutskottet bedömde i sitt utlåtande GrUU 13/2025 rd om den nu aktuella propositionen tillstandsregleringen och bland annat begränsningen av antalet fordon med avseende på näringsfriheten. För tydlighetens skull konstaterade grundlagsutskottet i sitt utlåtande att det med

Betänkande KoUB 6/2025 rd

tanke på proportionaliteten i begränsningen av näringsfriheten i det aktuella regleringssammanhanget inte kan ställas sådana kvantitativa begränsningar som leder till obefintliga förutsättningar för affärsverksamhet. Grundlagsutskottet ansåg emellertid att den föreslagna regleringen till denna del inte är konstitutionellt problematisk.

(5) Vidare lyfte grundlagsutskottet i sitt utlåtande fram att ordalydelsen i den föreslagna 18 d § i lagen om transportservice (320/2017) är något oklar i fråga om omfattningen av kommunens prövningsrätt. Enligt grundlagsutskottet bör den föreslagna regleringen preciseras exempelvis så att det i olika moment föreskrivs å ena sidan vilken myndighet som beviljar tillståndet, å andra sidan att tillstånd beviljas om de lagstadgade förutsättningarna är uppfyllda. Kommunikationsutskottet har med anledning av grundlagsutskottets utlåtande ändrat ordalydelsen i 18 d § 2 mom. så att den blir mer exakt.

(6) Utskottet anser att kommunernas nya handlingsmöjligheter verkligen behövs och anser det vara viktigt att kommunerna också med hjälp av tillståndsvillkoren strävar efter att sörja för trafiksäkerheten och bland annat rörelsefriheten. Bestämmelserna om kommunernas handlingsmöjligheter är dock en ny typ av reglering och kräver i fortsättningen noggrann uppföljning av hur regleringen fungerar i praktiken. I synnerhet utfrågade sakkunniga har lyft fram att möjligheten att begränsa antalet mikromobilitetsaktörer i framtiden kan främja kommunernas möjligheter att ordna mikrotrafik inom sina områden. Detta kräver dock att det görs ändringar i regleringen.

(7) Utfrågade sakkunniga har ansett att det med tanke på konkurrensneutraliteten är problematiskt att propositionen i teorin möjliggör att en kommun samtidigt är tillståndsmyndighet för mikromobilitetstillstånd och leverantör av mikromobilitetstjänster. Enligt uppgifter till utskottet producerar kommunerna för närvarande inte själv mikromobilitetstjänster, utan de upphandlar dem av privata företag. Enligt inkommen utredning förutsätter 30 d § i konkurrenslagen (948/2011) i princip att marknadsverksamheten ska särredovisas i bokföringen om kommunen samtidigt bedriver ovannämnda myndighetsverksamhet och själv tillhandahåller mikromobilitetstjänster på marknaden. Enligt 126 § i kommunallagen (410/2015) ska dessutom den verksamhet som kommunerna bedriver i ett konkurrensläge på marknaden redan nu i princip överföras till ett aktiebolag, ett andelslag, en förening eller en stiftelse, om inte något av kommunallagens undantag från bolagiseringen är tillämpligt på situationen. Utskottet anser utifrån inkommen utredning att den ovan nämnda gällande regleringen räcker till för att förebygga eventuella konkurrensneutralitetsproblem.

Bestämmelser om trafikfylleri

(8) Enligt propositionen är det framöver förbjudet att framföra en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon, om alkoholhalten i förarens blod är minst 0,5 promille eller om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod. Regleringen gäller både hyrda och privatägda fordon och för brott mot förbudet påförs en avgift för trafikförseelse på 200 euro. I vägtrafiklagen (729/2018) föreskrivs det om prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel, och eventuell vägran att genomgå provet ska bedömas som tredska.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

(9) Utskottet välkomnar också med tanke på regleringens förebyggande effekt att bestämmelserna om trafikfylleri utvidgas till att gälla mikromobilitet. Ett klart förbud och tydliga gränser för berusningen ger en vägande och trafiksäkerhetsfrämjande signal om att berusningsmedel och framförande av fordon inte passar ihop.

(10) Syftet med propositionen är att en myndighets befallning att delta till exempel i utandningsprov till sin karaktär är en befallning som en myndighet ger inom ramen för sin behörighet för att upprätthålla allmän ordning och säkerhet eller utföra ett uppdrag. Vägran att genomgå provet kan således uppfylla rekvisitetet för tredska i strafflagen. I sista hand utformas tolkningen av bestämmelsen om tredska i rättspraxis.

(11) Utskottet anser det vara viktigt att man i fortsättningen noga följer hur också bestämmelserna om trafikfylleri och de praktiska förfaranden som tillämpas för att genomföra dem fungerar.

Användning av skyddshjälm

(12) Utskottet välkomnar att bestämmelserna om cyklisternas användning av skyddshjälm utvidgas till att gälla också lätta elfordon och motoriserade cyklar. Genom att använda skyddshjälm kan man avsevärt minska uppkomsten av i synnerhet allvarliga huvudskador i olyckssituationer. Enligt uppgift till utskottet har användningen av hjälm i fråga om cykling ökat efter att den starka rekommendationen att använda skyddshjälm trädde i kraft.

Tillståndsvillkor som gäller åldersgränsen för mikromobilitet

(13) Ett förslag i propositionen är att det genom tillståndsvillkor för mikromobilitetstillstånd kan ställas krav på åldersgränsen. Det uppmärksammades i betydande utsträckning vid sakkunnighörandet. De sakkunnigas åsikter skilde sig från varandra bland annat i fråga om vilka fordon en eventuell åldersgräns ska gälla. Flera sakkunniga ansåg att bestämmelser om en eventuell åldersgräns bör utfärdas i lag och inte i kommunspecifika tillståndsvillkor, för att regleringen ska vara enhetlig i hela landet. De flesta sakkunniga ansåg att bestämmelserna om åldersgränsen för mikromobilitet i princip behövs särskilt för att förbättra trafiksäkerheten bland barn och unga.

(14) Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande om den aktuella propositionen att den variation mellan kommunerna som propositionen möjliggör inte är problemfri med avseende på jämlikhetsbestämmelserna i 6 § i grundlagen när det gäller åldersgränserna för hyrda elsparkcyklar. Vidare ansåg grundlagsutskottet att det med tanke på jämlikheten samtidigt inte heller kan anses motiverat att rätten att framföra ett elfordon bestäms på olika sätt utifrån vem som äger elfordonet, till följd av tillståndsvillkoren som gäller åldersgränserna. Grundlagsutskottet anser att förare av hyrda och privatägda elfordon till denna del bör behandlas jämnt. Av ovannämnda skäl och skäl som hänför sig till 80 § i grundlagen anser grundlagsutskottet att eventuella ålderskrav för förare nödvändigt måste föreskrivas i lag. Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande att det föreslagna 18 e § 2 mom. i lagförslag 1 måste ändras så att kommunen inte kan förena tillståndet med villkor som gäller ålderskrav för förare. Det är ett villkor för att lagförslag 1 ska kunna behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

(15) Kommunikationsutskottet har på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter strukit 18 e § 2 mom. 4 punkten i lagförslag 1, enligt vilken kommunen kan förena ett mikrotrafiktillstånd med tillståndsvillkor som gäller ålderskrav för förare.

Åldersgräns för mikromobilitet

(16) I lagstiftningen har det inte föreskrivits någon åldersgräns för framförande av lätta elfordon. Förare av lätta elfordon ska dock ha tillräcklig förmåga att framföra fordonet på ett säkert sätt och i enlighet med trafikreglerna. Under sakkunnigutfrågningen ansåg de sakkunniga tämligen enhetligt att en åldersgräns i lagen om mikromobilitet skulle förbättra trafiksäkerheten bland barn.

(17) Utskottet anser att man i lagstiftningen bör sträva efter att hitta metoder för att skydda barn och unga mot skador och dödsfall till följd av trafikolyckor. Även FN:s kommitté för barnets rättigheter har ansett att konventionsstaterna ska vidta alla behövliga åtgärder för att skydda barn och unga mot skador som orsakas av trafikolyckor. Enligt erhållen utredning finns det åldersgränser för användning av lätta elfordon i bland annat Norge (12 år), Irland (16 år), Estland (12 år; hyrda fordon 16 år), Tyskland (14 år) och Polen (10 år). I Danmark får personer under 15 år köra lätta elfordon endast i sällskap av en vuxen. Dessutom finns det i flera länder ett separat hjälmtvång för minderåriga förare.

(18) Enligt erhållen utredning har barn inte färdigutvecklade hjärnor, vilket kan påverka deras förutsättningar att handla i trafiken. Barn upptäcker exempelvis inte trafiksituationer och risker i trafiken på samma sätt som vuxna. Unga kan i sin tur ta risker även om föraren känner till trafikreglerna och överträdelseerna ökar i sociala situationer. Till exempel kan gruppsyck försvaga en ung persons omdömesförmåga och leda till en situation där personen till och med fattar dumdristiga beslut i trafiken. Enligt erhållen utredning utvecklas hjärnan kraftigt i ungdomen och i åldern 13—15 år utvecklas framför allt de områden i hjärnan som ansvarar bland annat för fysisk och spatial förmåga. Dessa färdigheter är viktiga för den som framför ett fordon och observerar trafikmiljön. Hjärnans främre frontallob ansvarar för att kontrollera känslor och impulsivitet och utvecklas relativt sent, vilket innebär att unga personer är mer benägna att ta risker.

(19) Flera tjänsteleverantörer inom mikromobilitet som hyr ut samutnyttjade elsparkcyklar har fastställt en åldersgräns på 18 år för användningen av sina tjänster. I en undersökning som Aalto-universitetet färdigställde 2022 observerades dock att ett betydande antal minderåriga använder samutnyttjade elsparkcyklar, även om en åldersgräns fastställts för användningen av tjänsten. I undersökningen observerades också att framförande i strid med trafikreglerna, till exempel att transportera passagerare på elsparkcykel, förekommer framför allt bland minderåriga användare. Utskottet anser det vara nödvändigt att innehavarna av mikromobilitetstillstånd utvecklar sina tjänster så att de i fortsättningen klart bättre än tidigare kan övervaka användningen av sina tjänster också i fråga om åldersgränserna.

(20) Utskottet betonar också fostrarnas roll när det gäller att trygga trafiksäkerheten, bland annat med tanke på barns och ungas trafikkompetens och attityder.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

Olycksstatistik. (21) Det finns få exakta statistiska uppgifter om mikromobilitetsolyckor bland barn och unga. Enligt utredning till utskottet dog två barn som rörde sig i trafiken med lätta elfordon i Finland 2024. HUS-sammanslutningen har samlat in uppgifter om elsparkcykelolyckor bland barn i Helsingfors och Nyland under perioden augusti 2019—augusti 2024. Enligt uppgifter till utskottet identifierades sammanlagt 574 personer under 16 år som skadats i elsparkcykelolyckor under denna period. Dessa patienter hade en genomsnittlig ålder på 12,2 år och 66 procent av patienterna var pojkar. I genomsnitt skedde fler elsparkcykelolyckor under vardagar än under veckoslut. Även om antalet skador har minskat under de senaste åren, utgör elsparkcykelolyckor bland barn fortfarande en betydande belastning för hälso- och sjukvårdssystemet. Statistiken är för närvarande bristfällig, men visar att barn fortfarande råkar ut för tämligen många trafikolyckor med lätta elfordon. Sammantaget är de siffror om antalet olyckor som finns tillgängliga betydande, vilket kan anses stödja behovet av och proportionaliteten i bestämmelserna om åldersgräns.

Regleringsalternativ. (22) Under behandlingen av ärendet har man diskuterat olika alternativ för att föreskriva om åldersgränsen för mikromobilitet och oron har i första hand handlat om de tydliga trafiksäkerhetsutmaningar som elsparkcyklar medför. Enligt uppgift skulle en åldersgräns för endast en fordonsstyp, till exempel för enbart elsparkcyklar, sannolikt att leda till att andra fordons-typer blir populärare bland barn och unga, vilket i värsta fall kan försämra trafiksäkerheten. Elsparkcykeln har inte heller definierats i lagstiftningen, vilket skulle göra tillsynen över regleringen utmanande. Enligt erhållen utredning bör åldersgränsen för mikromobilitet med tanke på trafiksäkerheten gälla åtminstone alla lätta elfordon.

Konsekvensbedömningar. (23) I samband med behandlingen av ärendet har man strävat efter att på ett heltäckande sätt bedöma konsekvenserna av eventuella åldersgränser. I en utredning som utskottet fått från kommunikationsministeriet har man dessutom bedömt vilka konsekvenser en eventuell åldersgränsreglering skulle ha för de grundläggande fri- och rättigheterna och särskilt för barn och barnens rättigheter. Enligt konsekvensbedömningarna skulle åldersgränserna ha betydande positiva konsekvenser för barnens trafiksäkerhet. Åldersgränser skulle få mindre konsekvenser för företag som hyr ut mikromobilitetsfordon och för många enskilda barns sätt att förflytta sig. Lätta elfordon används vanligen för mycket korta sträckor som också kan promeneras eller cyklas. Minskad användning av eldrivna fordon kan således i viss mån också ha positiva hälsoeffekter. Dessutom inverkar åldersgränserna på de familjer som redan har köpt en elsparkcykel till ett barn som är yngre än den åldersgräns som fastställs, eftersom barnet inte i fortsättningen kan använda fordonet förrän barnet uppfyller det krav som ställs i bestämmelserna om åldersgräns.

(24) Utskottet anser att konsekvensbedömningen av regleringen och i synnerhet konsekvensbedömningen i fråga om förbättrad trafiksäkerhet stöder behovet av bestämmelser om en åldersgräns för lätta elfordon.

Utskottets slutsatser om åldersgränsen. (25) Med hänvisning till de synpunkter och bedömningar som framförts ovan anser utskottet att det är ändamålsenligt att genom lag fastställa åldersgränsen för framförande av lätta elfordon till 15 år. Denna åldersgräns kan anses stå i rätt proportion till de risker som är förenade med framförandet av dessa fordon och till de färdigheter som

Betänkande KoUB 6/2025 rd

krävs. Utskottet anser att en åldersgräns på 15 år förbättrar trafiksäkerheten särskilt bland barn. Även tillgänglig olycksstatistik stöder fastställandet av denna åldersgräns.

(26) Utskottet har därför i sitt betänkande kompletterat propositionens lagförslag 2 med bestämmelser om en åldersgräns på 15 år för lätta elfordon, om förbud mot överlåtelse av dessa fordon till personer under 15 år samt om påföljder vid brott mot förbudet mot överlåtelse. Åldersgränsen och förbudet mot överlåtelse gäller dock inte lätta elfordon som framförs av personer med rörelsehinder och som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder. Kommunikationsministeriet har bedömt att det samtidigt kunde vara ändamålsenligt att föreskriva om en motsvarande åldersgräns för förare av motoriserade cyklar. Utskottet anser dock att frågan och behovet av reglering till denna del kan bedömas separat i fortsättningen.

Behovet av uppföljning

(27) Kommunikationsutskottet anser att propositionens mål är ytterst viktiga bland annat med tanke på kommunernas handlingsmöjligheter och trafiksäkerheten. Därför betonar utskottet behovet av att följa hur regleringen fungerar och bedöma regleringens konsekvenser. Den nya åldersgränsregleringen för lätta elfordon kräver också tillräckligt effektiv kommunikation och trafikövervakning. Utskottet anser det vara viktigt att konsekvenserna av i synnerhet bestämmelserna om trafikfylleri och åldersgräns samt kommunernas handlingsmöjligheter bedöms på ett heltäckande sätt. I och med att det föreskrivs om en åldersgräns för lätta elfordon är det i fortsättningen viktigt att också ge akt på och bedöma förändringar i sättet att förflytta sig för personer under 15 år. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner följande uttalande:

(28) Riksdagen förutsätter att statsrådet noga följer hur bestämmelserna om mikromobilitet fungerar och vilka konsekvenser de har och att statsrådet vid behov snabbt vidtar lagstiftningsåtgärder och eventuella andra åtgärder för att se till att målen för regleringen uppnås och säkerställa trafiksäkerheten.

Om tidsplanen för lämnande av propositionen

(29) Kommunikationsutskottet påpekar att det fanns så kort tid mellan det att propositionen lämnades (6.3.2025) och den planerade tidpunkten för lagens ikraftträdande (1.5.2025) att det i praktiken var omöjligt att behandla ärendet enligt tidsplanen. Utskottet konstaterar att det ingår i en korrekt lagstiftningsprocess att ge riksdagen tillräcklig tid att behandla lagförslag. Utskottet påpekar att det är viktigt att regleringen träder i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagsbehandlingen har avslutats.

DETALJMOTIVERING

1. Lagen om ändring av lagen om transportservice

18 d §. Beviljande av mikromobilitetstillstånd. Utskottet har ändrat ordalydelsen i 18 d § 2 mom. på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter så att kommunen på ansökan ska bevilja ett

Betänkande KoUB 6/2025 rd

mikromobilitetstillstånd, om i lagen angivna förutsättningarna för beviljande av tillstånd är uppfyllda.

18 e §. Villkor för mikromobilitetstillstånd. Utskottet har på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter strukit 2 mom. 4 punkten, som gäller ålderskrav för förare. I och med ändringen blir 2 mom. 5 punkten ny 4 punkt.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelsen. Utskottet har ändrat den föreslagna övergångsbestämmelse så att regleringen inte binds till ett visst datum, utan i stället krävs mikromobilitetstillstånd i kommunerna en månad efter lagens ikraftträdande.

2. Lagen om ändring av vägtrafiklagen

Ingressen. Utskottet har korrigerat lagförslagets ingress lagtekniskt till följd av att nya paragrafer har tillfogats.

17 §. Allmänna krav på förare. Utskottet har utifrån erhållen utredning fogat ett nytt 2 mom. till 17 § i vägtrafiklagen. Momentet föreskriver om en åldersgräns på 15 år för framförande av lätta elfordon. Dessutom får lätta elfordon inte heller överlåtas att framföras av personer under 15 år. Med lätta elfordon avses enligt 29 § i fordonslagen (82/2021) ett sådant annat fordon med elmotor än en i 28 § 1 mom. avsedd cykel med elassistans eller ett i ramförordningen om fordon i kategori L avsett fordon i kategori L, vars framdrivande motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 25 kilometer i timmen.

Lätta elfordon är elsparcyklar som uppfyller de ovan nämnda kraven på märkeffekt och högsta hastighet, olika självbalanserande ståhjuliga, tre- eller fyrhjuliga skotrar som huvudsakligen är avsedda för äldre personer eller rörelsehindrade samt andra motsvarande fordon. I den bestämmelse som utskottet lagt till lämnas dock entydigt alla lätta elfordon som framförs av en person med rörelsehinder och som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder utanför åldersgränsen 15 år och förbudet mot överlåtelse. Bestämmelserna om åldersgräns gäller inte personer med rörelsehinder som är under 15 år när de framför lätta elfordon som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder. Personer under 15 år med rörelsehinder får alltså framföra lätta elfordon som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder. Enligt regleringen får inte heller personer med rörelsehinder under 15 år framföra lätta elfordon som inte är avsedda enbart för personer med rörelsehinder. Personer som är under 15 år och inte har rörelsehinder får inte framföra lätta elfordon som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder.

Åldersgränsen på 15 år för att framföra lätta elfordon gäller på det sätt som grundlagsutskottet förutsätter i sitt utlåtande GrUU 13/2025 rd både privatägda och hyrda lätta elfordon.

Enligt 1 a § 1 mom. 3 punkten i fordonslagen tillämpas inte fordonslagen på rullstolar eller andra sådana förflyttningshjälpmedel för fotgängare vars motorer har en sammanlagd kontinuerlig märkeffekt på högst 1,00 kilowatt och vars konstruktiva hastighet är högst 15 kilometer i timmen. Den nu föreslagna åldersgränsregleringen gäller således inte exempelvis framförande av ett sådant förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots, eftersom dessa hjälpmedel inte omfattas av fordonslagens tillämpningsområde.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

För tydlighetens skull konstaterar utskottet vidare att den nya åldersgränsregleringen och förbudet mot överlåtelse inte heller gäller framförande av cykel med elassistans eller motoriserad cykel.

Enligt den reglering som utskottet har lagt till får lätta elfordon inte överlämnas för att framföras av personer under 15 år. Ett lätt elfordon får således inte hyras ut, säljas eller på annat sätt överlåtas att framföras av en person som inte har fyllt 15 år.

Tillsynen över efterlevnaden av bestämmelserna utövas av de trafikövervakare som avses i 181 § i vägtrafiklagen. Tillsynen över efterlevnaden av vägtrafiklagen hör framför allt till polisens grundläggande uppgifter, men också Gränsbevakningsväsendet och Tullen övervakar för sin del efterlevnaden av vägtrafiklagen.

164 a §. Förseelse som gäller överlåtelse av lätt elfordon. Utskottet har utifrån inkommen utredning kompletterat lagen med en ny 164 a §, där det föreskrivs om påföljderna vid brott mot den åldersgräns och det förbud mot överlåtelse som nämns ovan.

Eftersom den som inte har fyllt 15 år inte kan påföras avgift för trafikförseelse, ska påföljden åläggas den som överlåtit fordonet. Motsvarande bestämmelser finns i till exempel terrängtrafiklagen (1710/1995) och körkortslagen (386/2011).

Enligt den nya 164 a § kan den som överlåter ett lätt elfordon för att framföras av en person som inte har fyllt 15 år för uppsåtlig eller av oaktsamhet begången överträdelse av 17 § 2 mom. påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro. Avgiften för trafikförseelse är till sin karaktär en administrativ påföljdsavgift.

Bestämmelser om påförande av avgift för trafikförseelse finns i 160 § i vägtrafiklagen. Enligt dess 1 mom. påförs avgift för trafikförseelse av en sådan trafikövervakare som avses i 181 §. Enligt erhållen utredning är avgiften för trafikförseelse en påföljd som är följdriktig i förhållande till den övriga påföljdsreglering som man gått inför i vägtrafiklagen. Vid förfarandet med avgift för trafikförseelse utnyttjas den gällande allmänna regleringen om påförande av administrativa påföljdsavgifter i vägtrafiklagen, som stiftats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 9/2018 rd).

I praktiken utreder trafikövervakaren i enskilda fall överlåtaren av det lätta elfordonet. För tydlighetens skull föreskrivs det i den nya paragrafen att en avgift för trafikförseelse kan påföras antingen en fysisk eller en juridisk person.

Åtgärdsmotion AM 50/2024 rd. Utskottet välkomnar målen i åtgärdsmotionen och anser att de till många delar motsvarar målen och de föreslagna bestämmelserna i den aktuella propositionen. Utskottets betänkande baserar sig dock på de utgångspunkter som framförs i propositionen och utskottet har också i fråga om åldersgränsen kommit fram till en lösning som avviker från åtgärdsmotionen. Utskottet föreslår att åtgärdsmotion AM 50/2024 rd förkastas.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 3 och 4 i proposition RP 12/2025 rd utan ändringar.

Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 2 i proposition RP 12/2025 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen forkastar åtgärdsmotion AM 50/2024 rd.

Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalande)

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om transportservice

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om transportservice (320/2017) ett nytt 2 a kap. och till 262 §, sådan den lyder i lag 60/2022, en ny 6 punkt som följer:

2 a kap.

Tillhandahållande av mikromobilitetstjänster

18 b §

Mikromobilitetstillstånd

Förutsättningen för yrkesmässig uthyrning av samutnyttjade i 28 § 1 mom. och 29 § i fordonslagen avsedda fordon samt av motoriserade cyklar inom ett område som förvaltas av kommunen är att tjänsteleverantören har ett giltigt *mikromobilitetstillstånd*.

Tillsyn över iakttagandet av villkoren för ett mikromobilitetstillstånd utövas av den kommun som har beviljat tjänsteleverantören mikromobilitetstillstånd.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

18 c §

Ansökan om mikromobilitetstillstånd

Till en ansökan om mikromobilitetstillstånd ska fogas

- 1) sökandens namn och kontaktuppgifter,
- 2) uppgift om typ och maximiantal i fråga om de fordon som hyrs ut,
- 3) uppgift om verksamhetsområdet i kommunen,
- 4) uppgift om när verksamheten inleds, och
- 5) en med tanke på tillståndsprövningen behövlig utredning om tjänsteleverantörens förutsättningar att se till att de villkor som mikromobilitetstillståndet med stöd av 18 e § eventuellt förenas med iakttas.

Om det efter att tillstånd har beviljats sker väsentliga ändringar i de uppgifter som avses i 1 mom., ska kommunen utan dröjsmål underrättas om ändringarna.

18 d §

Beviljande av mikromobilitetstillstånd

Den kommun inom vars område fordon hyrs ut beviljar på ansökan mikromobilitetstillstånd. Tillståndet är i kraft högst fem år åt gången från det att det beviljades. Kommunen fastställer tillståndets giltighetstid med beaktande av trafikförhållandena, trafiktätheten och smidigheten i trafiken i kommunen samt antalet innehavare av mikromobilitetstillstånd i kommunen.

Kommunen ska på ansökan bevilja mikromobilitetstillstånd till en tjänsteleverantör vars mikromobilitetstillstånd inte har återkallats med stöd av 18 f § under det senaste året och vars verkställande direktör eller ansvariga bolagsman inte har meddelats näringsförbud eller tillfälligt näringsförbud.

Kommunen får ta ut en avgift för behandlingen av ansökan. Den avgift som kommunen tar ut får motsvara högst kommunens totala kostnader för behandlingen av tillståndsansökan.

18 e §

Villkor för mikromobilitetstillstånd

Kommunen kan förena ett mikromobilitetstillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som behövs med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

- 1) körhastigheter,
- 2) parkering, och
- 3) användningsområden.

Utöver vad som föreskrivs i 1 mom. kan kommunen förena ett tillstånd med tidsmässiga eller geografiska villkor som är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område och som i fråga om de fordon som hyrs ut gäller

- 1) antal,

Betänkande KoUB 6/2025 rd

- 2) användningstider,
- 3) egenskaper hos användarapplikationen, och

~~4) ålderskrav för förare, och~~

- 4) förmedling av anonymiserade uppgifter om användningen till kommunen.

Kommunen kan av grundad anledning medan tillståndet är i kraft ändra villkoren för mikromobilitetstillståndet eller förena tillståndet med nya villkor, om ändringarna är nödvändiga med tanke på trafiksäkerheten, tillgängligheten i trafiken eller underhållet och renhållningen av en gata eller ett annat allmänt område.

Information om de villkor som ett mikromobilitetstillstånd förenats med ska ges i det allmänna datanätet.

18 f §

Återkallande av mikromobilitetstillstånd

Om tillståndshavaren inte iakttar villkoren för mikromobilitetstillståndet, kan kommunen ge tillståndshavaren en anmärkning och uppmana tillståndshavaren att avhjälpa bristerna inom utsett tid. Om tillståndshavaren inte iakttar uppmaningen och den observerade bristen ska anses vara väsentlig, kan kommunen återkalla tillståndet.

18 g §

Sökande av ändring i ärende som gäller mikromobilitetstillstånd

Omprövning av kommunens beslut får begäras. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen (434/2003).

Vid sökande av ändring i förvaltningsdomstol tillämpas lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Beslutet får verkställas även om omprövning har begärts eller besvär anförts.

262 §

Olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet

6) hyr ut samutnyttjade i 28 § 1 mom. eller 29 § i fordonslagen avsedda fordon eller motoriserade cyklar utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd enligt 18 b §,

ska, om gärningen inte är ringa eller om inte strängare straff för den föreskrivs någon annanstans i lag, för *olovligt bedrivande av yrkesmässig trafik* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

Denna lag träder i kraft den 20 . Mikromobilitetstillstånd enligt 18 b § krävs i kommuner **en månad efter lagens ikraftträdande**. Genom beslut av kommunen kan ibrukttagandet av mikromobilitetstillståndet skjutas upp, dock högst till den 1 januari 2026.

2.

Lag

om ändring av vägtrafiklagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i vägtrafiklagen (729/2018) 2 § 3 punkten, 17 §, rubriken för 52 §, 52 § 2 mom., 92 § 4 mom., 164 §, 174 § 2 mom., av dem rubriken för 52 § och 52 § 2 mom. sådana de lyder i lag 496/2023 och 164 § sådan den lyder i lag 1040/2020, och

fogas till lagen nya 17 a och 164 a §, till 183 § ett nytt 2 mom., till lagen en ny 183 a §, till bilaga 3.8, sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 360/2020, 1040/2020 och 556/2023, nya H12.14- och H27-punkter samt till bilaga 4.3, sådan den lyder delvis ändrad i lag 1040/2020, en ny M20-punkt som följer:

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

3) *gående* den som rör sig till fots eller på skidor, skridskor eller motsvarande redskap, den som använder en sparkstötting, en barnvagn, ett lekfordon, en rullstol, ett förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots eller motsvarande eller den som leder en cykel, en motoriserad cykel, ett lätt elfordon eller en moped,

17 § (Ny)

Allmänna krav på förare

Fordon får inte föras av den som på grund av sjukdom, men, skada, trötthet eller berusning eller av någon annan motsvarande orsak saknar behövliga förutsättningar för detta.

Den som framför ett lätt elfordon ska ha fyllt 15 år. Ett lätt elfordon får inte överlåtas för att framföras av en person under 15 år. Åldersgränsen och förbudet mot överlåtelse gäller inte lätta elfordon som framförs av en person med rörelsehinder och som är avsedda enbart för personer med rörelsehinder.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

17 a §

Förbud mot framförande av motoriserade cyklar eller lätta elfordon i berusat tillstånd

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om alkoholhalten under eller efter färden är minst 0,5 promille i förarens blod eller minst 0,22 milligram per liter i förarens utandningsluft.

En motoriserad cykel eller ett lätt elfordon får inte framföras om en verksam beståndsdel i narkotika eller en ämnesomsättningsprodukt från den finns i förarens blod under eller efter färden. Bestämmelsen i detta moment tillämpas dock inte, om beståndsdelen eller ämnesomsättningsprodukten härrör från ett läkemedelspreparat som föraren har haft rätt att använda.

52 §

Körning med vissa lätta fordon

Sådana lätta automatiserade fordon för godstransport som avses i 29 a § i fordonslagen får köras även på en gångbana. Då ska gående lämnas fri passage. När ett fordon körs på en gångbana ska särskild försiktighet iakttas, och fordonets hastighet ska anpassas så att den inte medför olägenhet eller fara för gående.

92 §

Skyddshjälm

Förare av cyklar, motoriserade cyklar och lätta elfordon samt passagerare på sådana fordon ska under körning i allmänhet använda skyddshjälm.

164 §

Förseelser av förare av motorlösa fordon och djurförare

En cyklist eller förare av något annat motorlöst fordon och en vägtrafikant som avses i 53 § 2 mom. kan för uppsåtliga eller av oaktsamhet begångna överträdelse av lagen påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro, om han eller hon underlåter att iaktta

- 1) de trafikregler i 18–35, 41–51, 53, 54 eller 56–62 § som gäller förare av fordon,
- 2) skyldigheten att följa trafikanordningar enligt 74, 77–80, 82 eller 84–87 §,
- 3) skyldigheten enligt 94 eller 95 § att använda skyddsanordningar och säkerhetsanordningar under körning, eller
- 4) en begränsning av belastningen enligt 107–110, 112, 128, 147 eller 149 §.

En förare av en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan för en uppsåtlig överträdelse av bestämmelserna i 17 a § påföras en avgift för trafikförseelse på 200 euro.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

164 a § (Ny)

Förseelse som gäller överlåtelse av lätt elfordon

En fysisk eller en juridisk person som överlåter ett lätt elfordon att framföras av en person som inte fyllt 15 år kan för uppsåtliga eller av oaksamhet begången överträdelse av 17 § 2 mom. påföras en avgift för trafikförseelse på 60 euro.

174 §

Delgivning av beslut om avgift för trafikförseelse

Ett beslut om avgift för trafikförseelse får trots 1 mom. delges genom vanlig delgivning enligt 59 § i förvaltningslagen om identiteten på den som gjort sig skyldig till trafikförseelsen omedelbart har kunnat fastställas. Beslutet ska då sändas utan dröjsmål och senast inom två veckor från dagen för förseelsen.

183 §

Hindrande av körning på grund av berusning

Om det konstateras att en förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon har förtärt alkohol, och berusningen klart påverkar förarens körförmåga, får en polisman, gränsbevakningsman eller tullman förbjuda och vid behov hindra föraren att framföra cykeln, den motoriserade cykeln eller det lätta elfordonet till dess att det inte längre finns någon konstaterbar mängd alkohol i förarens kropp.

183 a §

Prov för att konstatera alkoholförtäring eller intag av andra berusningsmedel

En polisman, gränsbevakningsman eller tullman kan ålägga en sådan förare av en cykel, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon som fyllt 15 år att genomgå ett prov för att det ska kunna konstateras om han eller hon eventuellt har förtärt alkohol eller intagit något annat berusningsmedel.

Provet ska utföras finkänsligt och så att det inte medför onödig eller oskälig olägenhet för den som undersöks.

Denna lag träder i kraft den 20 . En genomgående gångbana ska anges på det sätt som anges i punkt H27 i bilaga 3.8 inom ett år från ikraftträdandet av denna lag.

Bilaga 3.8

Tillägsskyltar

H12.14 Lätt elfordon



H12.14

H27 Genomgående gångbana



H27

Med tillägsskylten H27 anges en genomgående gångbana i korsningar där väjningsplikten har angetts med ett vägmärke. Tillägsskylten används i kombination med märke B5 eller B6 i korsningar där märke B5 eller B6 är uppsatt i färdriktningen före den genomgående gångbanan.

Bilaga 4.3

Övriga vägmarkeringar

M20 Lätt elfordon

Betänkande KoUB 6/2025 rd



M20

En vit lättelfordonsmarkering kan användas på en parkeringsplats som är avsedd för lätta elfordon. Parkeringsrutor kan placeras radvis eller i flera rader, varvid en kantlinje lämnas mellan rutorna. Markeringen kan användas utan vägmärke.

3.

Lag

om ändring av 195 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i fordonslagen (82/2021) 195 § 1 mom., sådant det lyder i lag 493/2023, som följer:

195 §

Avgift för trafikförseelse

En förare kan påföras en avgift för trafikförseelse på 40 euro, om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot skyldigheten enligt 96 § 5 mom. att medföra handlingar vid framförande av ett motordrivet fordon. En förare, ägare eller varaktig innehavare av ett annat motordrivet fordon än en moped kan påföras en avgift för trafikförseelse på 70 euro, om denne uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons eller släpfordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom. En förare, ägare eller varaktig innehavare av en moped, en motoriserad cykel eller ett lätt elfordon kan påföras en avgift för trafik-

Betänkande KoUB 6/2025 rd

förseelse på 40 euro, om denne uppsåtliga eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna om fordons konstruktion, utrustning eller skick i 3 §, 7 a § 1–3 mom. eller 12 § 1 mom.

— — — — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

Lag

om ändring av lagen om flyttning av fordon

I enlighet med riksdagens beslut
fogas till lagen om flyttning av fordon (1508/2019) en ny 5 a § som följer:

5 a §

Flyttning av fordon i samband med mikromobilitetstillstånd

Har ett fordon som avses i 18 b § i lagen om transportservice (320/2017) parkerats i strid med villkoren för ett mikromobilitetstillstånd som avses i den paragrafen, får kommunen eller den kommunala parkeringsövervakaren utföra en närflyttning eller upplagsflyttning omedelbart.

Bestämmelserna i 1 mom. tillämpas också på sådana i 18 b § i lagen om transportservice avsedda fordon som har parkerats på ett område som förvaltas av kommunen utan ett giltigt mikromobilitetstillstånd.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Utskottets förslag till uttalande

1. Riksdagen förutsätter att statsrådet noga följer hur bestämmelserna om mikromobilitet fungerar och vilka konsekvenser de har och att statsrådet vid behov snabbt vidtar lagstiftningsåtgärder och eventuella andra åtgärder för att se till att målen för regleringen uppnås och säkerställa trafiksäkerheten.

Betänkande KoUB 6/2025 rd

Helsingfors 16.5.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Jouni Ovaska cent
vice ordförande Timo Furuholm vänst
medlem Pekka Aittakumpu saf
medlem Marko Asell sd
medlem Heikki Autto saml
medlem Atte Harjanne gröna
medlem Petri Huru saf
medlem Aleksi Jäntti saml
medlem Vesa Kallio cent
medlem Marko Kilpi saml
medlem Mats Löfström sv
medlem Anna-Kristiina Mikkonen sd
medlem Jani Mäkelä saf
medlem Martin Paasi saml.

Sekreterare var

utskottsråd Juha Perttula.