



Tieto- ja turvallisuusosasto, automaatioyksikkö

Julkinen

## Sähköpotkulaudat ja mikroliikkuminen: usein kysytyt kysymykset

Muistiossa käydään läpi mikroliikkumista ja sähköpotkulautailua koskevaa lainsäädäntöä sekä näihin liittyviä vireillä olevia toimia liikenne- ja viestintäministeriössä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistui arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista keväällä 2023. Voit tutustua muistioon [täällä](#) (länk till svensk version).

### Mitä on mikroliikkuminen?

Mikroliikkumisella tarkoitetaan pääasiassa tavallisten ja sähköavusteisten polkupyörien, moottorilla varustettujen polkupyörien sekä kevyiden sähköajoneuvojen käyttämistä liikkumiseen. Myös jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä voidaan käyttää mikroliikkumiseen. Ajoneuvo tai liikkumisväline voi olla kuluttajalle mikroliikennepalveluna tarjottu ajoneuvo, kuten esimerkiksi kaupunkipyörä tai sähköpotkulauta, tai se voi olla tienkäyttäjän itsensä omistama.

Suomessa on jo vuodesta 2019 toiminut elinkeinonharjoittajia, joiden liiketoiminta koostuu niin sanottujen sähköpotkulautojen vuokraamisesta kuluttajille. Tällaista palvelua kutsutaan mikroliikennepalveluksi. Palvelun tarkoituksena on tarjota kuluttajille keino liikkua joustavasti ja joutuisasti kaupungissa esimerkiksi osana muuta matkaketjua.

### Mikä on sähköpotkulauta?

Sähköpotkulauta on ensisijaisesti ajoneuvolaissa määritelty **kevyt sähköajoneuvo**. Kevyt sähköajoneuvo on ajoneuvo, jossa on nettoteholtaan enintään yhden kilowatin sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyen sähköajoneuvon tulee lisäksi täyttää muut ajoneuvon yleiset turvallisuusvaatimukset.

Mikroliikennepalveluna tarjottavat sähköpotkulaudat ovat lähes aina kevyitä sähköajoneuvoja, mutta ne voivat olla myös **jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä**.

Liikkumisvälineen ja kevyen sähköajoneuvon olennainen ero on niiden rakenteellisessa nopeudessa: jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, kun taas kevyen sähköajoneuvon rakenteellinen nopeus on enintään 25 kilometriä tunnissa.



Potkulautamallisten laitteiden – olipa kyseessä sitten kevyt sähköajoneuvo taikka jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline – erottaminen toisistaan pelkkien ulkoisten ominaisuuksien perusteella on vaikeaa, ellei jopa mahdotonta. Laitteet voivat näyttää samanlaisilta, mutta niiden tekniset ominaisuudet voivat olla tyystin erilaiset. Usein ratkaiseva ero on nimenomaan laitteen valmistajan määrittelemä rakenteellinen nopeus.

Kevyttä sähköajoneuvoa ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita, mutta jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä käytettäessä on noudatettava jalankulkijaa koskevia sääntöjä. Tämä voi kuulostaa selkeältä, mutta ongelmia voi tulla muun muassa erilaisissa väistämistilanteissa, joissa tienkäyttäjän pitäisi pystyä tunnistamaan, mikä liikenteessä käytetty laite on ja mitä sääntöjä sen käyttäjän tulee noudattaa.

## Liikenne- ja viestintäministeriössä käynnissä oleva työ

### Mikroliikkumisen säädöshanke

Pääministeri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallituskauden aikana luodaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä, minkä lisäksi annetaan kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut työryhmän valmistelemaan hallituksen esitystä mikroliikkumista ohjaavasta lainsäädännöstä lokakuussa 2023. Työryhmän toimikausi on 16.10.2023–31.8.2025.

Työryhmän tehtävänä on arvioida, millaista sääntelyä tarvitaan, jotta kevyillä sähköajoneuvoilla ja polkupyörillä liikkuminen ja pysäköiminen on jatkossa mahdollisimman turvallista, eikä vaaranna liikenteen esteettömyyttä. Työssä tarkastellaan erityisesti kuntien mahdollisuuksia ohjata mikroliikkumista. Lisäksi selvitetään viranomaisten mahdollisuuksia puuttua tienkäyttäjien liikenne rikkomuksiin ja -rikoksiin sekä pysäköintivirheisiin. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja mahdollistaa uudenlaisia liikkumisen palveluita ja innovaatioita.

Tätä varten työryhmän työssä tehtävänä on tarkastella etenkin seuraavia keinoja:

- Kuntien mahdollisuuksia ohjata mikroliikkumista muun muassa mahdollistamalla uusia mikroliikkumisen ohjaamiseen paremmin soveltuvia liikenteenohjauslaitteita, mukaan lukien älykkäät liikenteenohjauslaitteet ja geoaitus, sekä tehostamalla kuntien keinoja ohjata pysäköintiä alueellaan. Hankkeessa ei ole tarkoitus luoda kunnille toimivaltaa mikroliikennepalveluiden kilpailuttamista varten.
- Viranomaisten mahdollisuuksia puuttua tienkäyttäjien liikenne rikkomuksiin ja - rikoksiin sekä pysäköintivirheisiin muun muassa siten, että tehostetaan viranomaisten toimivaltuuksia väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtämiseksi.
- Mikroliikkumiseen asetettavaa promillerajaa ja sen valvontaa.
- Sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistämistä siten, että kaikkiin potkulautamallisiin ajoneuvoihin sovelletaan samoja liikennesääntöjä.

Pohjana työlle toimii liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuonna 2023 laatima arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista sekä siitä saadut



lausunnot. Hankkeen tavoitteena on, että mahdolliset lainsäädäntömuutokset tulevat voimaan kesäksi 2025.

## Mitä muita toimenpiteitä ministeriössä on tehty mikroliikkumiseen ja sähköpotkulautoihin liittyen?

### Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen sääntely- ja ratkaisuvaihtoehdoista

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmistui arviomuistio sähköpotkulautailun ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista keväällä 2023. Arviomuistiossa käsiteltiin myös kuntien toimivaltuuksia ohjata mikroliikkumisen liikennepalveluita alueillaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 90 mukaisesti.

Arviomuistiossa esiteltiin mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja haasteita. Muistion liitteenä oli liikenteenohjausta koskeva osio sekä ministeriön teettämä selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista. Lisäksi muistion liitteenä oli oikeusministeriön arvio rikosoikeudellisen promillerajan asettamisesta polkupyöräilylle ja mikroliikkumiselle.

Arviomuistiossa käsiteltiin mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Muistiossa esitettiin ratkaisuvaihtoehtoja mikroliikkumisen tunnistettuihin ongelmiin ja arvioitiin vaihtoehtojen vaikutuksia. Muistion lopussa oli myös liikenne- ja viestintäministeriön arvio ratkaisuvaihtoehtojen toteutettavuudesta.

Arviomuistiossa esiteltyjä ratkaisuvaihtoehtoja mikroliikenteen turvallisuustilanteen parantamiseksi olivat:

1. Toteutetaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia.
2. Ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla: tehostetaan nykyisten liikenteenohjauskeinojen käyttöä, lisätään tieliikennelakiin uusia mikroliikenteen liikenteenohjauslaitteita ja kannustetaan kuntia määräämään katutilansa käytöstä entistä tehokkaammin.
3. Tarkennetaan sähköpotkulautailun liikennesääntöjä: yhtenäistetään sähköpotkulautailun eli kevyellä sähköajoneuvolla ajamisen ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttämisen liikennesääntöjä ja kielletään sähköpotkulaudalla pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan.
4. Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen: asetetaan sähköpotkulautailun ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5 ja annetaan poliisille oikeus puhalluttaa tienkäyttäjää ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen.
5. Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä: lyhennetään aikaa, jonka kuluttua virheellisesti pysäköidyn sähköpotkulaudan saa siirtää, ja tehdään jalkakäytävälle ja pyörätielle virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon siirtämisestä helpompaa.
6. Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto.



7. Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä.
8. Tuetaan palveluntarjoajien itsesääntelyä, vapaaehtoista sopimista ja hyvien käytänteiden kehittämistä.

Ministeriön arvion mukaan paras lopputulos saavutetaan useiden toimenpiteiden yhtäaikaisella toteuttamisella.

## Selvitys polkupyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista

Arviomuiston lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö teetti liikenneturvallisuusstrategian ensimmäisen strategiavuoden aikana toimenpiteen 91 mukaisen selvityksen polkupyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista. Selvitys on sähköpotkulautailua ja mikroliikkumista koskevan arviomuistion liitteenä.

Selvityksen johtopäätösten mukaan promilleraja vähentäisi päihtyneenä ajamista ja siitä aiheutuvia onnettomuuksia, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Lisäksi yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset vähenisivät. Promilleraja yhdenmukaistasi kaikenlaisilla ajoneuvolla ajamisen yleisiä vaatimuksia.

## Liikenneturvallisuusstrategia ja sen toimeenpano

Valtioneuvosto antoi viisivuotisen liikenneturvallisuusstrategian maaliskuussa 2022. Strategian tavoitteena on parantaa kaikkien liikennemuotojen turvallisuutta vuoteen 2026 mennessä. Strategian taustalla on nollavisio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuusstrategia sisältää laajan toimenpideohjelman. Toimenpideohjelmaan sisältyy useita sähköpotkulautaliikennettä ja mikroliikkumista koskevia toimenpiteitä. Useiden toimenpiteiden toteuttaminen on käynnistetty ja osa on jo valmistunut.

Liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanoon osallistuvat useat viranomaiset ja muut tahot. Toimeenpanon seuranta varten on perustettu seurantaryhmä.

Mikroliikkumista varten on myös perustettu verkosto, joka kokoontuu säännöllisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in johdolla. Verkostossa ovat mukana viranomaiset, palveluntarjoajat ja muut mikroliikkumiseen liittyvät tahot, kuten esimerkiksi Liikenneturva ja Invalidiliitto.

Mikroliikkumista koskevien liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteuttamista jatketaan edelleen osana liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanoa.

Lisäksi ministeriö on käynyt jatkuvasti vuoropuhelua kuntien ja mikroliikennepalvelun tarjoajien kanssa. Nämä keskustelut jatkuvat aktiivisesti edelleen.



## Mikroliikkumisen liikennesäännöt

### Mikä keskeinen lainsäädäntö koskee tällä hetkellä mikroliikkumista?

Mikroliikennepalvelun tarjoajan ja palvelun käyttäjän toimintaa koskee pääasiassa tieliikennelaki, ajoneuvolaki, kuluttajansuojalaki ja kuluttajaturvallisuuslaki.

### Mitkä liikennesäännöt ja liikennemerkit koskevat sähköpotkulaudalla ajamista?

Sähköpotkulaudan kuljettajan on noudatettava tiellä liikkueessaan tieliikennelakia.

Sähköpotkulaudan kuljettajan on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Sähköpotkulautaa kuljettaessa on noudatettava myös tieliikenteen yleistä huolellisuusvelvollisuutta eli olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi.

### Missä sähköpotkulaudalla saa ajaa?

Sähköpotkulaudalla saa ajaa siellä missä polkupyörälläkin. Sähköpotkulaudalla on ajettava pyörätiellä ja pyöräkaistalla tai näiden puuttuessa ajoradalla tai pientareella. Sähköpotkulaudalla saa ajaa myös pyöräkadulla ja pihakadulla. Kävelykadulla ajettaessa jalankulkijalle on annettava esteetön kulku.

Sähköpotkulaudalla ei saa ajaa jalkakäytävällä.

### Mitkä muut vaatimukset koskevat sähköpotkulaudan ja polkupyörän kuljettajaa?

Sähköpotkulaudan ja polkupyörän kuljettajan on tunnettava liikennesäännöt ja liikennemerkit. Ajoneuvoa ei saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset.

Sähköpotkulaudan ja polkupyörän kuljettamiseen ei ole säädetty ikärajaa eikä sen kuljettaminen edellytä ajokorttia. Mikroliikennepalvelun tarjoaja voi kuitenkin edellyttää palvelun käyttäjältä tiettyä vähimmäisikää.

### Onko sähköpotkulautailulle ja polkupyöräilylle promillerajaa?

Ei ole. Sähköpotkulautaa ei kuitenkaan saa ajaa se, jolta väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Jos päihtyneenä ajamisesta aiheutuu konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle, voi kyseeseen tulla rikoslaissa rangaistavaksi säädetty liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö on teettänyt liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 91 mukaisen selvityksen polkupyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan asettamisen liikenneturvallisuusvaikutuksista. Selvitys on julkaistun arviomuiston liitteenä. Arviomuiston liitteenä on lisäksi oikeusministeriön rikosoikeudellinen arvio promillerajan asettamisesta.



Promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevan selvityksen johtopäätösten mukaan promilleraja vähentäisi päihtyneenä ajamista ja siitä aiheutuvia onnettomuuksia, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Lisäksi yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset ja terveydenhuollon kuormitus vähenisi. Promilleraja yhdenmukaistasi kaikenlaisilla ajoneuvolla ajamisen yleisiä vaatimuksia ja tukisi liikenteen päihteettömyyttä.

Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyvänä toimenpiteenä on tieliikennelain muuttaminen siten, että poliisilla olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Myös tämä helpottaisi poliisin puuttamista päihtyneenä sähköpotkulautailuun. Tällä hetkellä pakkokeinolaki ei mahdollista sähköpotkulautailijan tai polkupyöräilijän määräämistä puhalluskokeeseen.

### Saako sähköpotkulaudalla kuljettaa matkustajia?

Ei saa, koska sähköpotkulautaa ei ole tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen. Tieliikennelain mukaan matkustajien kuljettaminen on mahdollista vain, jos ajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin.

Matkustajan kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä, sillä kevyt sähköajoneuvo on suunniteltu vain kuljettajan käytettäväksi. Matkustajien kuljettaminen vaikuttaa ajoneuvon hallintaan ja ohjattavuuteen. Matkustajat voivat myös vaikuttaa kuljettajan tasapainoon ja lisätä sitä kautta onnettomuusriskiä. Lisäksi valmistajan ilmoittaman painorajan ylittäminen voi johtaa ajoneuvon vahingoittumiseen ja vaikuttaa jarrujen toimintaan.

Matkustajien kuljettaminen voi olla myös mikroliikennepalvelun käytön sopimusrikkomus, jos palvelun sopimusehdoissa on todettu, että sopimus palvelun käytöstä tehdään vain yhden käyttäjän kanssa.

### Miten sähköpotkulautojen pysäköintiä säännellään tällä hetkellä?

Sähköpotkulautojen pysäköintiin sovelletaan samoja liikennesääntöjä kuin minkä tahansa muunkin ajoneuvon pysäköintiin. Tieliikennelain liikennesääntöjen mukaan

- sähköpotkulaudan saa pysäköidä ajoradalle, jalkakäytävälle tai pyörätielle
- sähköpotkulaudan saa pysäköidä vain mahdollisimman lähelle tien (esimerkiksi ajoradan, pyörätien ja jalkakäytävän) reunaa
- sähköpotkulauta on pysäköitävä tien suuntaisesti, ellei pysäköintitapaa ole erikseen ilmoitettu liikennemerkillä
- sähköpotkulautaa ei saa pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä
- sähköpotkulautaa ei saa jättää tielle, jos se voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

### Pitääkö kevyt sähköajoneuvo vakuuttaa?

Riippuu kevyen sähköajoneuvon painosta. Eduskunta hyväksyi 24.04.2024 hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta sisältyneet lakiehdotukset. Esityksen tarkoituksena oli panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen



käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta. Lait tulivat voimaan 1.6.2024.

Yhtenä keskeisenä muutoksena oli se, että myös useat kevyet sähköajoneuvot on nykyisin vakuutettava. Muutoksen myötä vakuutettavaksi tulivat ajoneuvot, jotka painavat yli 25 kilogrammaa tai joiden rakenteellinen nopeus ylittää 25 kilometriä tunnissa. Poikkeuksena tähän ovat osana elinkeinotoimintaa vuokrattavat sähköpotkulaudat, jotka lasketaan liikennevakuutuslain mukaan ajoneuvoiksi ja ovat siten vakuutettavia painosta riippumatta. Muutoksen tavoitteena oli varmistaa, että myös vuokrattavien sähköpotkulautojen kuljettajien sekä kolmansien osapuolten vakuutusturva voidaan varmistaa.

Liikennevakuutuslain uudessa 34 a §:ssä säädetään vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta. Pykälässä rajataan korvattaviksi vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta liikennevakuutuslain 4 luvun mukaiset sairaanhoidon kustannukset sekä vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2 §:n 1 kohdan 1 alakohdassa mainitut tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Rajaus on uusi ja koskee vain vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta korvattavia vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkoja.

Uudistus muutti myös yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen vakuutusvelvollisuuksia, mikäli ajoneuvo painaa yli 25 kilogrammaa. Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevia kevyitä sähköajoneuvoja ei Suomessa saa käyttää lainkaan, joten nopeuteen liittyvä raja ei vaikuta kevyiden sähköajoneuvojen vakuuttamiseen. Jatkossa yli 25 kilogramma painaviin sähköajoneuvoihin on otettava täydellinen liikennevakuutus.

## Millaisia haasteita on tunnistettu mikroliikkumiseen liittyen?

Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen keskeiset haasteet liittyvät kaupunkitilan käyttöön, tienkäyttäjien toimintaan liikenteessä, vapaaehtoisen sopimisen ongelmiin ja viranomaisten toimivaltuuksiin. Merkittävimmät haasteet liittyvät liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen.

Keskeiseksi ongelmaksi on tunnistettu päihtyneenä ajaminen, mistä aiheutuu vaaraa kuljettajalle itselleen, mahdollisille matkustajille sekä muille suojattomille tienkäyttäjille. Suurista onnettomuusmääristä aiheutuu myös merkittäviä kustannuksia sekä terveydenhuollon kuormitusta. Lisäksi jalkakäytävillä ajaminen ja muut liikennerikkomukset ovat mikroliikkumisesta aiheutuvia haittoja liikenneturvallisuudelle. Kyse on ennen kaikkea palvelun käyttäjän eli tienkäyttäjän toiminnasta, jonka syynä voi olla tietämättömyys tai piittaamattomuus liikennesäännöistä.

Sähköpotkulautojen suuret määrät ovat haaste tiivisti rakennetulle kaupunkiympäristölle. Siinä missä tieliikennelaki sinällään mahdollistaa sähköpotkulautojen pysäköinnin jalkakäytävillä ja pyöräteillä, voi juuri tämä tehdä kaduista vielä ahtaampia ja jopa esteellisiä. Ongelmia aiheutuu, kun sähköpotkulautoja pysäköidään virheellisesti, jolloin pysäköintivirheet haittaavat muuta liikennettä tai vaarantavat turvallisuutta.





## Mitä liikennemerkkejä nykyään käytetään sähköpotkulautailun ohjaamiseen?

Sähköpotkulautaliikennettä ohjataan samoilla liikenteenohjauslaitteilla kuin polkupyöräilyäkin. Tämä perustuu siihen, että kevyellä sähköajoneuvolla ajettaessa on noudatettava polkupyöräilyä koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

Tällä hetkellä kunnilla ei ole käytössään sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ohjaamiseen nimenomaisesti soveltuvia liikenteenohjauslaitteita. Kunnat voivat kuitenkin käyttää suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä, jossa kiellot ja rajoitukset määritellään kirjaimellisesti.

Myös jatkossa sähköpotkulautailua ohjattaisiin polkupyöräliikenteelle tarkoitetuilla liikenteenohjauslaitteilla. Arviomuistiossa onkin esitetty, että tieliikennelakiin lisättäisiin tätä varten uusia liikenteenohjauslaitteita ja tarkennettaisiin nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä. Uusilla liikenteenohjauslaitteilla voitaisiin parantaa kuntien keinoja ohjata mikroliikkumista omalla alueellaan. Uudet liikenteenohjauslaitteet olisivat esimerkiksi ajamisen ja pysäköinnin rajoittamiseen soveltuvia liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä.

Mikroliikkumisen ja polkupyöräilyn ohjaamiseen tarkoitetut liikenteenohjauslaitteet koskisivat sekä yhteiskäyttöisiä että yksityisesti omistettuja sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Kunnat voisivat kuitenkin käyttää liikennemerkkien lisäkilpiä osoittamaan, että liikennemerkillä annettu kiello tai rajoitus koskee vain tiettyä ajoneuvotyyppiä.

## Eikö virheellisesti pysäköityä sähköpotkulautaa saa jo nyt siirtää heti?

Kyllä saa, jos sähköpotkulaudan pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisudelle tai huomattavaa haittaa muulle liikenteelle. Tällöin kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi saa siirtää sähköpotkulaudan välittömästi.

Voimassa oleva laki ei kuitenkaan mahdollista sähköpotkulaudan siirtämistä välittömästi pelkän pysäköintivirheen perusteella. Tällainen sähköpotkulauta voidaan siirtää vasta, kun virheellisen pysäköinnin alkamisesta on kulunut vähintään 48 tuntia.

## Miksi sähköpotkulautailulle ei ole ehdotettu kypäräpakkoa?

Sen paremmin polkupyöräilylle kuin sähköpotkulautailullekaan ei ole Suomessa säädetty kypäräpakkoa. Sen sijaan tieliikennelaissa säädetään kypäräsuosituksesta.

Suojakypärän käyttöpakkoa arvioitiin edellisen kerran tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä vuosina 2013–2017. Selvitysten mukaan pyöräilyn terveyshyödyt ylittävät pyöräilyn riskit ja pyöräilevän ihmisen elinajanodote on selvästi korkeampi kuin sellaisen, joka ei pyöräile. Eräiden tutkimusten mukaan kypärän käyttöpakko saattaisi vähentää pyöräilyä, mikä ei ole sopusoinnussa pyöräilyn edistämistavoitteen kanssa.

Sähköpotkulaudalla kaaduttaessa isku kohdistuu usein kuljettajan leuan alueelle, mistä johtuen käytettävän suojakypärän tulisi suojata myös leukaa. Suojakypärän käyttövelvoite olisi käytännössä hankala yhteiskäyttöisten polkupyörien, mutta myös sähköpotkulautojen käytön kannalta. Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käyttö perustuu helppouteen ja spontaaniuteen, eivätkä





Käyttäjät pidä mukanaan kypärää siltä varalta, että saattaisivat käyttää kaupunkipyörää tai sähköpotkulautaa.

## Tulisivatko lakimuutokset koskemaan liikennettä jokaisessa kunnassa niiden kokoon katsomatta? Entä Ahvenanmaan maakuntaa?

Kyllä, lakimuutokset koskisivat koko Suomea. Merkitystä ei olisi sillä, käytettäisiinkö yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ja polkupyöriä Helsingissä, Lahdessa, Sotkamossa, Rovaniemellä tai Ivalossa.

On totta, että merkittävä osa mikroliikkumisen pysäköintihaasteista johtuu käyttöön tarjottavien ajoneuvojen määrästä ja katutilan ahtaudesta. Siksi mikroliikkuminen voi näkyä eri kunnissa eri tavalla. Kunnat ovat kuitenkin omien alueidensa parhaimpia asiantuntijoita ja ne voivat käyttää liikenteenohjauksen keinoja tehdäkseen mikroliikkumisesta sujuvaa ja turvallista kunnan alueella. Kuntien erilaisuus on otettu huomioon myös säädösvalmistelussa, jotta kuntien työkalusta ei muodostuisi turhaa hallinnollista taakkaa pieniin kuntiin.

Arviomuistiossa tehty arvio ei koske Ahvenanmaata. Ahvenanmaalla tieliikenne kuuluu maakunnan lainsäädäntövaltaan.

## Mitä kunnat ja sähköpotkulautooperaattorit voivat tehdä yhdessä?

Mikroliikennettä on kuluneina vuosina ohjattu kuntien ja palveluntarjoajien välisin vapaaehtoisin sopimuksin. Näillä on sovittu muun muassa yöllisistä ajokielloista ja ajonopeuksien alentamisesta. Tällainen järjestely edellyttää toimiakseen kaikkien osapuolten suostumusta. Se tarjoaa myös palveluntarjoajille mahdollisuuden edistää oman palvelunsa kehittämistä entistä liikenneturvallisemmaksi.

Vaikka kunnilla ja palveluntarjoajilla ei ole velvollisuutta sopia keskenään mikroliikennepalvelun tarjoamisesta kunnan alueella, on ministeriö pitänyt kuntien ja palveluntarjoajien yhteistoimintaa yhtenä tehokkaimmista keinoista edistää mikroliikkumisen liikenneturvallisuutta. Vapaaehtoinen sopiminen myös tukee mikroliikennepalvelun tarjoamista avoimilla markkinoilla, koska palveluntarjoajilla on itsellään parhaimmat keinot edistää turvallista, kestävä ja esteetöntä liikenneympäristön käyttöä.

Datapohjaisten älyliikennetarkaisujen kehittäminen ja hyödyntäminen mikroliikkumisessa avaa uusia mahdollisuuksia innovointiin, liikenteen hallintaan ja kuluttajien valintoihin. Datan saatavuus lisää tilannetietoa esimerkiksi paikkatiedosta, päästöistä, olosuhteista ja reiteistä, mikä parantaa kuluttajien mahdollisuuksia tehdä valintoja ja toimijoiden mahdollisuuksia yhdistää henkilöiden ja tavaroiden kuljetustarpeita. Esimerkiksi digitalisaatiota ja paikkatietoa hyödyntävät älyliikennetarkaisut antavat keinoja asettaa hyvinkin tarkkoja alue- ja tiekohtaisia rajoituksia ja erityissääntöjä liikennöinnille. Ne tarjoavat keinoja myös seurata liikennevirtoja ja ennaltaehkäistä ruuhkia sekä pienentää onnettomuusalttiutta esimerkiksi suurten yleisötilaisuuksien aikana. Kunnille datan saatavuus puolestaan tuo paremmat työkalut kaupunkitilan hallinnoimiseen ja viihtyvyyden lisäämiseen.



## Voidaanko liikenneinfraalla parantaa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen edellytyksiä?

Kyllä voidaan.

Kunnat voivat parantaa mikroliikkumisen liikenneturvallisuutta ja katutilan esteettömyyttä huolehtimalla katujen kunnossapidosta ja parantamalla pyöräilyväyliä. Kattavilla ja laadukkailla pyöräilyillä mikroliikkumisesta voidaan tehdä myös sujuvampaa ja houkuttelevampaa. Ne myös ennalta ehkäisevät mikroliikkumisen siirtymistä jalkakäytävälle ja muille niille kuulumattomille tien osille. Katujen kunnossapitoa ja pyöräilytien ylläpitoa koskevat toimenpiteet sisältyvät myös liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan.

## Minkälaisilla keinoilla voidaan ohjata ja valvoa mikroliikkumista?

### Kuka valvoo mikroliikennettä?

Mikroliikennettä valvovat poliisilaitokset ja kunnalliset pysäköinninvalvonnat. Poliisi on keskeinen liikenteenvalvoja, jonka perustehtäviin kuuluu tieliikennelain noudattamisen valvonta sekä pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamisen valvonta.

Kunnalliset pysäköinninvalvonnat valvovat poliisin ohella pysäyttämistä ja pysäköintiä sekä joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamista toimialueellaan.

### Valvooko kukaan mikroliikennepalvelun tarjoajaa?

Kyllä valvoo. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes valvoo palveluntarjoajan toimintaa osana kuluttajaturvallisuuslain noudattamisen valvontaa. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii kevyiden sähköajoneuvojen markkinavalvontaviranomaisena. Markkinavalvonnan tarkoituksena on varmistaa, että myytävänä olevat ja maahantuodut välineet ja laitteet ovat turvallisia ihmisten terveydelle, omaisuudelle ja ympäristölle ja että ne eivät oikein asennettuna ja käytettynä aiheuta vaaraa.

### Voivatko kunnat ohjata mikroliikkumista alueellaan?

Kunnat voivat ohjata sähköpotkulautailua tieliikennelaissa säädetyillä toimivaltuuksilla. Kunnat ja liikennepalvelun tarjoajat voivat myös keskenään sopia sähköpotkulautojen käyttöön liittyvistä alueellisista rajoituksista. Kunnan ja palveluntarjoajan välinen sopimus perustuu ensisijaisesti sopimusvapauteen.

Kunnat ovat katujensa ja hallitsemiensa alueiden tienpitäjiä. Yksi tienpitäjän tärkeimpiä tehtäviä on huolehtia liikenteen ohjaamisesta, kuten esimerkiksi liikennemerkkien asettamisesta. Liikenteen ohjaamisella tienpitäjä voi vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Tienpitäjä voi ohjata mikroliikkumista esimerkiksi osoittamalla pysäköintipaikkoja sähköpotkulaudoille ja polkupyörille sekä asettamalla kieltoja ja rajoituksia. Tällaisia voivat olla



erilaiset ajokiellot ja pysäköintikiellot. Sähköpotkulautailijan ja pyöräilijän velvollisuutena on noudattaa asetettuja kieltoja ja rajoituksia.

### **Voivatko viranomaiset puuttua sähköpotkulautojen lainvastaiseen pysäköintiin?**

Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivat ryhtyä toimenpiteisiin, jos sähköpotkulauta on pysäköity tai jätetty tielle tieliikennelain vastaisesti. Kunta voi siirtää sähköpotkulaudan varastoon, jos sen pysäköinnistä aiheutuu huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle.

Sähköpotkulaudan pysäköinti tieliikennelain vastaisesti on pysäköintivirhe, josta voidaan määrätä pysäköintivirhemaksu. Turvallisuutta vaarantava pysäköintivirhe voi olla myös liikennesrikos, josta voidaan määrätä tai tuomita rangaistus.

### **Voiko sähköpotkulaudoille osoittaa pysäköintitilaa kadulta?**

Tieliikennelain mukaan sähköpotkulaudan saa pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle. Sähköpotkulaudan saa pysäköidä myös ajoradan reunaan aivan kuten minkä tahansa muunkin ajoneuvon. Kunta voi halutessaan varata esimerkiksi kadunvarsipaikkoja tai muita alueita sähköpotkulautojen pysäköintiin.

### **Onko sähköpotkulautojen käytöstä ohjeistettu ja tiedotettu käyttäjiä?**

Kyllä on. Esimerkiksi Liikenneturva, poliisi, Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat tiedottaneet sähköpotkulautailun käytöstä. Liikenneturvan ”[Aja oikein – sähköpotkulaudallakin](#)” -kampanjaan sisältyy kymmenen kohtaa turvallisempaan kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen.

Palveluntarjoajat tiedottavat palvelun käyttäjiä palvelun ehtoista ja liikennesääntöjen mukaisesta toiminnasta.

Liikenneturvallisuusstrategian linjauksina on, että eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä ja asenteiden on muututtava liikenteessä. Yhtenä toimenpiteenä tuotetaan tiedotus- ja koulutusmateriaalia sähköpotkulautailun liikennesäännöistä ja turvallisen sähköpotkulautailun edellytyksistä. On tärkeää, että niin palveluntarjoajat kuin viranomaisetkin tiedottavat ja viestivät sähköpotkulautailun säännöistä ja turvallisuudesta.

Kaikkien liikenteessä toimivien tulee tuntea liikennesäännöt, myös sähköpotkulautailijoiden ja polkupyöräilijöiden.

### **Voidaanko sähköpotkulautojen käyttöä rajoittaa teknisesti?**

Voidaan, ja palveluntarjoajat ovatkin rajoittaneet sähköpotkulautojen käyttöaika ja nopeutta.

Sähköpotkulautojen teknisissä rajoituksissa käytetään geoaitausta (geofencing). Geoaitauksessa voidaan huomioida kunnan asettamat kiellot ja rajoitukset. Geoaitauksella voidaan estää laudan käyttö tai pysäköinti tietyllä alueella tai tietynä aikana.



## Sähköpotkulautailijoille on sattunut useita onnettomuuksia. Miten onnettomuuksia voidaan ehkäistä?

Mikroliikkumisen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa useilla eri keinoilla. Seurantatietojen perusteella turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi. Tienkäyttäjät ovat myös osittain tottuneet uusiin ajoneuvoihin, mikä on vaikuttanut liikennemuodon turvallisuuteen.

Mikroliikenteessä tapahtuu kuitenkin edelleen paljon onnettomuuksia ja loukkaantumisia. Esimerkiksi vuonna 2021 mikroliikenteessä tapahtui yli 10 000 erikoissairaanhoidoa vaatinutta onnettomuutta. Näistä arvioidaan sairaalatietojen perusteella olevan noin 3000 sellaisia, joissa ajoneuvon kuljettaja on ollut päihtynyt. Selvityksessä polkupyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista päihtyneiden kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien vuosikustannuksiksi arvioitiin noin 400 miljoonaa euroa.

HUSin alueella yleisimpiä loukkaantumisen syitä ovat olleet ajoneuvolla kaatuminen ja törmääminen. Yksinkertaisin keino ehkäistä onnettomuuksia on toimia liikennesääntöjen mukaan, muistaa etteivät päihteet sovi liikenteeseen ja huomioida muut tienkäyttäjät. Sähköpotkulautaillessa on suositeltavaa käyttää suojakypärää aivan kuten polkupyöräillessäkin. Kypärän olisi hyvä suojata myös kuljettajan leukaa.

Onnettomuuksia voidaan ehkäistä myös parantamalla katuja ja muita liikenneväyliä. Lisäksi sähköpotkulaudan, aivan kuten minkä tahansa muunkin ajoneuvon, liikennekelpoisuudesta on huolehdittava.