

2.3.2023

Julkinen

## Q&A, Sähköpotkulaudat ja mikroliikkuminen

Tässä Q&A:ssa käydään läpi mikroliikkumista ja sähköpotkulautailua koskevaa lainsäädäntöä sekä näihin liittyviä vireillä olevia toimia.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistunut arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. Voit tutustua muistioon ja antaa siitä lausunnon [täällä](#) ([länk](#) till svensk version). Lausuntoaika päättyy 31.3.2023.

### 1. Mitä on mikroliikkuminen?

Mikroliikkumisella tarkoitetaan tavallisten ja sähköavusteisten 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 useampana vuonna 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.

Tässä Q&A:ssa mikroliikkumisella tarkoitetaan ensisijaisesti yhteiskäyttöisten polkupyörien, kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttämistä.

### 2. Mikä on sähköpotkulauta?

Sähköpotkulaudalla tarkoitetaan ensisijaisesti **kevyitä sähköajoneuvoja**. 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. Siksi yksi mikroliikkumisen olennaisimmista kysymyksistä onkin, mikä on sähköpotkulauta.

Tässä Q&A:ssa käytetään jatkossa yhteiskäytössä olevista potkulautamallisista kevyistä sähköajoneuvoista ja jalankulkua avustavista tai korvaavista liikkumisvälineistä nimeä sähköpotkulautaa.

## **Liikenne- ja viestintäministeriössä vireillä olevat asiat**

### **3. Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen sääntely- ja ratkaisuvaihtoehtoista**

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmistunut arviomuistio sähköpotkulautailun ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoista. Arviomuistiossa on myös käsitelty kuntien toimivaltuuksia ohjata mikroliikkumisen liikennepalveluita alueillaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 90 mukaisesti.

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

Arviomuistio koskee mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Muistiossa esitetään ratkaisuvaihtoehtoja mikroliikkumisen tunnistettuihin ongelmiin ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia. Muistion lopussa on liikenne- ja viestintäministeriön arvio ratkaisuvaihtoehtojen toteutettavuudesta.

Arviomuistion tarkoituksena on tuottaa tietopohja tarvittavien lainsäädäntö- tai muiden toimenpiteiden käynnistämiseksi.

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

Arviomuiston lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö teetti liikenneturvallisuusstrategian ensimmäisen strategiavuoden aikana toimenpiteen 91 mukaisen selvityksen polkupyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista. Selvitys on nyt 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.

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

### **5. Millaisia haasteita arviomuistiossa on tunnistettu sähköpotkulautailuun ja mikroliikkumiseen liittyen?**

Liikenne- ja viestintäministeriön arvion mukaan sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen keskeiset haasteet liittyvät kaupunkitilan käyttöön, palvelun käyttäjien toimintaan liikenteessä, vapaaehtoisen sopimisen ongelmiin ja viranomaisien toimivaltuuksiin siirtää virheellisesti pysäköityjä kevyitä sähköajoneuvoja. Julkisessa keskustelussa on usein puhuttu pysäköintivirheistä, liikenneerikkomuksista kuten jalkakäytävillä ajamisesta ja vuokrattavien ajoneuvojen liian suuresta määrästä.

Jalkakäytävillä ajaminen ja muut liikenneerikkomukset 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.

Viranomaisilla on laissa erikseen säädetyt toimivaltuudet puuttua sähköpotkulautailijoiden ja polkupyöräilijöiden toimintaan. Viranomaiset voivat myös siirtää virheellisesti pysäköityjä sähköpotkulautoja, jos pysäköintivirheestä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle taikka huomattavaa haittaa muulle liikenteelle. Pelkän pysäköintivirheen vuoksi sähköpotkulautua voidaan siirtää vasta kahden vuorokauden kuluttua virheellisen pysäköinnin alkamisesta, mikä ei mahdollista tehokasta viranomaisvalvontaa. Viranomaisten toimivaltuuksien tulisikin tukea valvonnan tehokkuutta, vaikuttavuutta ja oikea-aikaisuutta.

## 6. Millaisia ratkaisuvaihtoehtoja arviomuistiossa esitetään tunnistettuihin haasteisiin?

Mikroliikkumisen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa useilla eri keinoilla. Arviomuistiossa esitetyt ratkaisuvaihtoehtoja ovat:

- 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 tienkäyttäjä 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.

## 7. Mitä ministeriö pitää tarkoituksenmukaisimpana ratkaisuna?

Ministeriö on arvioinut, että yhteisvaikutuksiltaan parhain kokonaisuus muodostuisi tieliikennelakiin, maastoliikennelakiin, ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin ja pakkokeinolakiin tehtävistä muutoksista. Näitä muutoksia olisivat

- tieliikennelain osalta kevyillä sähköajoneuvoilla ajamisen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttämisen liikennesääntöjen yhtenäistäminen (ns. sähköpotkulautailun liikennesäännöt), uusien liikenteenohjauslaitteiden lisääminen, nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selitysten tarkentaminen, sähköpotkulautojen pysäköintikielto jalkakäytävillä ja pyöräteille sekä 0,5 promillen rajan lisääminen ajoneuvolla ajamisen yleiseksi vaatimukseksi
- maastoliikennelain osalta kielto pysäköidä sähköpotkulautaa puistoihin tai muihin maastoksi katsottaviin paikkoihin ilman maanomistajan lupaa
- ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain osalta virheellisesti pysäköidyn sähköpotkulaudan siirtäminen välittömästi
- pakkokeinolain osalta poliisin ja muiden liikenteenvalvojen toimivaltuuksien lisääminen niin, että koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi voidaan tehdä myös moottorittoman ajoneuvon kuljettajille.

## 8. Mitä sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistäminen tarkoittaisi?

Sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistäminen tarkoittaisi sitä, että jatkossa kaikilla potkulautamallisilla ajoneuvoilla, eli kevyillä sähköajoneuvoilla ja jalankulkua avustavilla tai korvaavilla liikkumisvälineillä, tulisi noudattaa polkupyöräilijän liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

Yhtenäistämisen ulkopuolelle jäisivät muun muassa liikkumisesteisten, vammaisten ja iäkkäiden henkilöiden käyttöön tarkoitetut liikkumisvälineet.

## 9. Arviomuistiossa ehdotetaan, ettei sähköpotkulautaa saisi pysäköidä jalkakäytävällä, pyörätiellä eikä maastossa. Mitä tämä käytännössä tarkoittaisi?

Sähköpotkulaudan pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä, pyörätiellä ja maastossa tarkoittaisi käytännössä, että sähköpotkulautaa tulisi pysäköidä siellä missä ajoneuvoja muutenkin pysäköidään eli ajoradan reunassa. Siinä missä esimerkiksi autoja pysäköidään kadun varressa ajoradalla, myös sähköpotkulaudat tulisi pysäköidä vastaavalla tavalla.

Laissa säädetystä pysäköintikiellosta huolimatta kunnat voisivat tehdä erilaisia pysäköintijärjestelyjä ja osoittaa sähköpotkulaudoille pysäköintipaikkoja jalkakäytäviltä ja pyöräteiltä. Tämä edellyttäisi sitä, että pysäköintipaikat osoitetaan liikennemerkeillä ja tarvittaessa tiemerkinällä. Kunta voisi myös osoittaa pysäköintipaikkoja puistoista ja muista maastoksi katsottavista paikoista, jos se maanomistajana katsoisi sen tarkoituksenmukaiseksi.

Jalkakäytävää, pyörätietä ja maastoa koskeva pysäköintikielto ei rajoittuisi vain mikroliikkumiseen vaan kaikenlaiseen sähköpotkulautailuun. Kielto koskisi sekä yhteiskäyttöisiä että yksityisesti omistettuja sähköpotkulautoja.

## 10. 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 tarkoitettut liikenteenohjauslaitteet koskisivat sekä yhteiskäyttöisiä että yksityisesti omistettuja sähköpotkulautoja ja polkupyöriä. Kunnat voisivat kuitenkin käyttää liikennemerkkien lisäkilpiä osoittamaan, että liikennemerkillä annettu kielto tai rajoitus koskee vain yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja.

### **11. Mitä mikroliikkumiselle ja polkupyöräilylle asetettava promilleraja tarkoittaisi?**

Promillerajan asettaminen tarkoittaisi, että sähköpotkulaudalla ja polkupyörällä ei saisi ajaa, jos kuljettajan veren tai uloshengitysilman alkoholipitoisuus on vähintään 0,5 promillea. Promilleraja selkeyttäisi tieliikennelain 17 §:ssä säädettyjä ajoneuvolla ajamisen yleisiä vaatimuksia ja parantaisi liikenneturvallisuutta. Se myös tehostaisi viranomaisten keinoja puuttua päihtyneenä ajamiseen.

Päihteet eivät kuulu liikenteeseen. Päihtynyt polkupyöräilijä ja sähköpotkulautailija ovat liikenteessä vaaraksi itselleen ja muille.

### **12. Jos en noudattaisi promillerajaa, mitä siitä seuraisi?**

Promillerajan rikkomisesta seuraisi sanktio. Arviomuistiossa on todettu, että promillerajan noudattamatta jättämisestä voitaisiin tuomita rikosoikeudellinen rangaistus, jollainen on esimerkiksi päiväsakkorangaistus. Jos rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttö ei ole mahdollista, promillerajan tehosteeksi voitaisiin säätää hallinnollinen sanktio eli esimerkiksi liikennevirhemaksu. Asian jatkovalmistellussa selvitetään tarkemmin, kumpi seuraamuslajista on perustellumpi.

### **13. Ministeriö on arvioinut Norjassakin käytössä olevaa toimilupasääntelyä, mutta sitä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi. Miksi?**

Ministeriö on arviomuistiota laatiessaan todennut, että mikroliikenteen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa useilla erilaisilla toimenpiteillä. Yhtenä toimenpiteenä on arvioitu toimiluvan käyttöönottoa mikroliikennepalvelun tarjoamisen edellytykseksi. Tällainen on käytössä esimerkiksi Norjassa.

Ministeriö ei kuitenkaan pidä toimilupaa tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena, koska vastaava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmällä toimenpiteillä kuin elinkeinonvapauden rajoittamisella. Ministeriö arvioi, että parhain lopputulos saavutetaankin useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella.

### **14. Eikö virheellisesti pysäköityä sähköpotkulautaa saa jo nyt siirtää heti?**

Kyllä saa, jos sähköpotkulaudan pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle 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 sähköpotkulautaa voidaan siirtää vasta, kun virheellisen pysäköinnin alkamisesta on kulunut vähintään 48 tuntia.

Arviomuistiossa ehdotetaankin, että ajoneuvojen siirtämistä annettua lakia muutettaisiin niin, että kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi saa siirtää virheellisesti pysäköidyn sähköpotkulaudan

välittömästi. Tällä tehostettaisiin ajoneuvojen siirtämistä ja ehkäistäisiin ennalta virheellisestä pysäköinnistä aiheutuvia haittoja riippumatta siitä, onko haitta vähäistä tai huomattavaa.

Laki ei koske jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä, koska ne eivät ole ajoneuvoja. Koska sähköpotkulautailun liikennesäännöt yhtenäistettäisiin tieliikennelaissa, sama yhtenäistäminen näkyisi myös ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa, jolloin myös jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet voidaan siirtää, jos ne on pysäköity virheellisesti.

### **15. 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. Suojakypärän käyttövelvoite olisi myös käytännössä hankala yhteiskäyttöisten polkupyörien, mutta myös sähköpotkulautojen käytön kannalta. Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käyttö perustuu helppouteen ja spontaanuuteen, eivätkä käyttäjät pidä mukanaan kypärää siltä varalta, että saattaisivat käyttää kaupunkipyörää tai sähköpotkulautaa.

### **16. 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 mikroliikkumisesta suurimmat haasteet johtuvat käyttöön tarjottavien ajoneuvojen suuresta määrästä ja katutilan ahtaudesta. Siksi mikroliikkuminen voi näkyä eri kunnissa eri tavalla. Kunnat ovat kuitenkin omien alueidensa parhaita asiantuntijoita ja ne voivat käyttää liikenteenohjauksen keinoja tehdäkseen mikroliikkumisesta sujuvaa ja turvallista kunnan alueella.

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

### **17. Mahdollistaisiko ministeriön ehdotukset sen, että kunta voisi rajoittaa sekä palveluntarjoajien että ajoneuvojen lukumäärää?**

Ministeriön arvioon ei sisälly keinoja kunnille vaikuttaa välittömästi mikroliikennepalvelun tarjoajien lukumääriin ja ajoneuvojen lukumääriin.

Ministeriön esittämään arvioon sisältyvät muutokset liikenteenohjauksen keinoihin mahdollistaisivat sen, että kunta voisi entistä paremmin ohjata mikroliikkumista alueellaan. Kunnat voivat tälläkin hetkellä ohjata sähköpotkulautailua ja mikroliikkumista alueillaan, mutta sopivien liikenteenohjauslaitteiden puuttuessa kunnat käyttävät suorakaiteen muotoisia tekstillisiä merkkejä.

Ministeriön arvioon sisältyy tieliikennelain muuttaminen niin, että lakiin lisättäisiin uusia mikroliikkumisen ohjaamiseen paremmin soveltuvia liikenteenohjauslaitteita, minkä lisäksi nykyisten liikenteenohjauslaitteiden käyttöä tarkennettaisiin. Uusilla ja entistä tarkemmilla liikenteenohjauslaitteilla voisi muun muassa rajoittaa tietyllä kadulla tai tiellä mikroliikenteen pysäköintiä liikennemerkein, ja osoittaa esimerkiksi sähköpotkulaudoille tietyn määrän pysäköintipaikkoja. Liikenteenohjauksen uudet keinot parantaisivat kuntien keinoja tehdä entistä selkeämpiä pysäköintijärjestelyjä ja muita liikennejärjestelyjä.

Ministeriön esittämään arvioon ei sisälly toimilupaa tai muutakaan keinoa, jolla elinkeinovapautta voitaisiin rajoittaa. Ministeriö ei pidä elinkeinovapauden rajoitusta tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena, koska vastaava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä. Ministeriö arvioi, että parhain lopputulos saavutetaankin useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella.

## 18. Mitä kunnat ja sähköpotkulautoperaattorit 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, kestävästä ja esteetöntä liikenneympäristön käyttöä.

Datapohjaisten älyliikennetkaisu-kehittämisen ja hyödyntämisen 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 älyliikennetkaisu-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 yleisötalaisuuksien aikana. Kunnille datan saatavuus puolestaan tuo paremmat työkalut kaupunkitilan hallinnoimiseen ja viihtyvyyden lisäämiseen.

## 19. Voidaanko liikenneinfra parantaa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen edellytyksiä?

Kyllä voidaan. Mikroliikkumiseen soveltumaton liikenneinfra voi olla yksi syy liikennesääntöjen noudattamattomuuteen. Esimerkiksi jalkakäytävällä ajamisen taustalla voi olla se, ettei sähköpotkulaudalla tai polkupyörällä ole voinut ajaa ajoradalla, koska ajoradan pinta on katukivetyksen takia epätasainen.

Kunnat voivat parantaa mikroliikkumisen liikenneturvallisuutta 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.

## 20. Milloin jatkotoimenpiteistä päätetään?

Arviomuistio on lausuttavana 31.3.2023 saakka. Lausuntoajan päätyttyä liikenne- ja viestintäministeriö käy lausuntopalautteen läpi ja tekee lausunnoista lausuntoyhteenvedon sekä arvioi etenemisen.

## 21. 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 jo käynnistetty.

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:n 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.

## **Miten sähköpotkulautailua mikroliikkumista nykyisin säännellään?**

### **22. Mikä keskeinen lainsäädäntö koskee tällä hetkellä mikroliikkumista?**

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

### **23. Koskevatko liikennesäännöt ja liikennemerkit sähköpotkulaudalla ajamista?**

Kyllä koskevat. Sähköpotkulaudan kuljettajan on noudatettava tiellä liikkeessaan 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.

### **24. 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.

### **25. Mitkä muut vaatimukset koskevat sähköpotkulaudan ja polkupyörän kuljettajaa?**

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

### **26. Onko sähköpotkulautailulle ja polkupyöräilylle promillerajaa?**

Ei ole. Sähköpotkulautaa ei kuitenkaan saa ajaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Jos päihtymyksestä 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 nyt 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 vähenisivät. Promilleraja yhdenmukaistasi kaikenlaisilla ajoneuvolla ajamisen yleisiä vaatimuksia.

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 määräämistä puhalluskokeeseen. Poliisilla on kuitenkin tieliikennelain nojalla oikeus pysäyttää ajoneuvo tieliikennelain noudattamisen valvomiseksi.

## 27. 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 ohjautuvuuteen. 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.

## 28. 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.

## 29. Voidaanko sähköpotkulautojen määrää säännellä tällä hetkellä?

Sähköpotkulautojen vuokraaminen liikennepalveluna ei ole vastaavalla tavalla säännelty palvelu kuin henkilöiden ja tavaroiden ammattimainen kuljettaminen tiellä, kuten esimerkiksi joukkoliikenne tai taksiliikenne, joista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa. Mikroliikennepalvelun tarjoamisessa ei ole kyse henkilöiden tai tavaroiden kuljettamisesta tiellä.

Sähköpotkulautojen palveluntarjoaja toimii vapailla markkinoilla, joita rajoittaa keskeisesti kysyntä ja tarjonta. Koska sähköpotkulautaliikennepalvelun tarjoamista ei ole tällä hetkellä rajoitettu lailla, myöskään sähköpotkulautojen määrälle ei ole laissa rajoituksia.

Kunnat ja mikroliikennepalvelun tarjoajat voivat keskenään sopia sähköpotkulautojen lukumäärästä. Sopiminen perustuu vapaaehtoisuuteen.

## 30. Miten muissa maissa ja kaupungeissa säännellään sähköpotkulautailua?

Liikenne- ja viestintäministeriön laatiman arviomuistion luvussa 5 on esitelty sähköpotkulautojen sääntelyä Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa, Virossa, Isossa-Britanniassa ja Alankomaissa. Muistiossa kuvataan näiden maiden sääntelyä sekä liikennesääntöjen että markkinasääntelyn näkökulmasta.

Esimerkiksi Norjassa mikroliikkumisen liikennepalveluiden ohjaamista varten on säädetty oma laki, jolla kunnille on annettu toimivalta antaa palveluntarjoajalle lupa liikennepalvelun tarjoamista varten ja määrätä muutenkin palveluntarjoamisen ehdoista. Ruotsissa on tarkennettu mikroliikkumisen pysäköintiä koskevia liikennesääntöjä.

## Minkälaisilla keinoilla voidaan ohjata ja valvoa mikroliikkumista?

### 31. 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.

### 32. 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.

### 33. Minkä lain perusteella kunnat voivat tällä hetkellä ohjata mikroliikkumista alueellaan?

Kunnat voivat ohjata sähköpotkulautailua tieliikennelaisissa säädetyillä toimivaltuuksilla. Juuri näitä samoja toimivaltuuksia on arvioitu ministeriön arviomuistiossa, jossa esitetään niihin lisäyksiä, kuten esimerkiksi uusia liikenteenohjauslaitteita, sähköpotkulautailun liikennesääntöjen yhtenäistämistä ja pysäköintikieltoa jalkakäytävillä ja pyöräteille.

Kunnat ja liikennepalvelun tarjoajat voivat myös keskenään sopia sähköpotkulautojen lukumäärästä tai lautojen käyttöön liittyvistä alueellisista rajoituksista. Kunnan ja palveluntarjoajan välinen sopimus perustuu ensisijaisesti sopimusvapauteen.

### 34. Mitä toimenpiteitä kunnat voivat jo nykyisin tehdä ohjatakseen mikroliikkumista?

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.

Mikroliikenteen ohjaamisesta liikenteenohjauslaitteilla on yksityiskohtaisempia tietoja arviomuiston liitteessä 1. Liitteessä on käsitelty myös pysäköintijärjestelyiden tekemistä ja suorakaiteen muotoisen tekstillisen merkin käyttämistä.

### 35. 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 liikennesäntörikos, josta voidaan määrätä tai tuomita rangaistus.

### 36. 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 sähköpotkulautojen pysäköintiin.

### 37. 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.

### 38. Voidaanko sähköpotkulautojen käyttöä rajoittaa teknisesti?

Voidaan, ja palveluntarjoajat ovatkin rajoittaneet sähköpotkulautojen käyttöaikaa 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 tietyinä aikana.

Geoaitaamisen käyttäminen edellyttää datan luovutusta kunnan ja palveluntarjoajan välillä. Tietojen luovutuksessa on huomioitava voimassa oleva tietosuojasääntely.

### 39. 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.

HUSin alueella yleisimpiä loukkaantumisen syitä ovat olleet ajoneuvolla kaatuminen ja törmäminen. Yksinkertaisin keino ehkäistä onnettomuuksia on toimia liikennesääntöjen mukaan, muistaa etteivät päihteet sovi liikenteeseen ja huomioida muut tienkäyttäjät. Sähköpotkulautaillessa on suositeltavaa käyttää suojakypärää aivan kuten polkupyöräilläkin.

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