

Arviomuistio
1.3.2023VN/6164/2023
VN/6164/2023-LVM-1

Sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdot

Tiivistelmä

Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistio koskee nimenomaisesti mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä. Muistiossa esitetään ratkaisuvaihtoehtoja tunnistettuihin ongelmiin ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia. Muistion lopussa on liikenne- ja viestintäministeriön arvio ratkaisuvaihtoehtojen toteutettavuudesta.

Sähköpotkulaudat eli yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot ja mikroliikennepalvelut tulivat osaksi suomalaista tieliikennettä ja kaupunkiympäristöjä kesällä 2019. Jo tätä ennen mikroliikkuminen oli saanut jalansijaa liikenteessä erilaisten kaupunkipyöräpalveluiden muodossa. Sitten yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot, polkupyörät ja muut mikroliikennepalvelut ovat vakiinnuttaneet asemaansa liikennepalveluiden joukossa.

Mikroliikkuminen ja mikroliikennepalvelut tarjoavat vaivattoman, joustavan ja nopean tavan liikkua. Uudet liikkumismuodot tuovat ihmisille uusia vaihtoehtoja, joiden joukosta he voivat valita itselleen parhaiten sopivan tavan liikkua paikasta toiseen. Mikroliikennepalvelun käyttäjä voi käyttää yhteiskäyttöistä kevyttä sähköajoneuvoa tai polkupyörää yksittäisten matkojen kulkemiseen tai osana matkaketjuja. Mikroliikkumisella voidaan korvata lyhyitä kävelymatkoja, mutta jopa yksityisautoilua. Mikroliikennepalvelut voivat olla tulevaisuudessa tapa parantaa liikkumisen mahdollisuuksia alueilla, joilla julkisen liikenteen yhteydet eivät ole niin kattavat.

Liikenneturvallisuutta ei voida sivuuttaa puhuttaessa mikroliikkumisesta. Yhteiskäyttöisillä kevyillä sähköajoneuvoilla tapahtuneet vaaratilanteet ja onnettomuudet ovat herättäneet yleistä keskustelua kansalaisissa, viranomaisissa, mediassa ja päättäjissä. Eniten julkista keskustelua herättäneet liikenneturvallisuuteen liittyvät aiheet ovat olleet mikroliikennepalveluiden käyttäjien loukkaantumiset, pysäköinti-ongelmat ja erilaiset liikenne rikkomukset. Myös ajoneuvojen suuret määrät etenkin isojen kaupunkien keskustoissa ovat aiheuttaneet huolta liikenteen esteettömyydestä. Seurantatietojen perusteella mikroliikenteen turvallisuustilanne on kuitenkin parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi.

Mikroliikkumisen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa useilla eri keinoilla. Näitä muistiossa esiteltyjä 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 tienkäyttäjää ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen.

- 5) Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtämistä: lyhennetään aikaa, jonka kulluttua 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.

Yksikään ratkaisuvaihtoehto ei ole ylitse muiden, vaan parhain lopputulos saavutetaan useiden toimenpiteiden toteuttamisella. Arviomuistion lopuksi on esitetty ministeriön arvio tarkoituksenmukaisimmasta ratkaisusta sähköpotkulautailun sääntelemiseksi.

Sammandrag

I bedömningspromemorian redogörs det för den nuvarande situationen med mikromobilitet och regleringen av den samt för de problem som konstaterats i fråga om den. Promemorian gäller uttryckligen de samutnyttjade lätta elfordon och cyklar som hör till mikromobilitetstjänsterna. I promemorian presenteras alternativa lösningar på de konstaterade problemen och utvärderas alternativens effekter. I slutet av promemorian finns kommunikationsministeriets bedömning av alternativens genomförbarhet.

Elsparkcyklar, dvs. samutnyttjade lätta elfordon och mikromobilitetstjänster blev en del av den finländska vägtrafiken och stadsmiljöerna sommaren 2019. Redan innan hade mikromobiliteten fått fotfäste i trafiken i olika former av stadscykeljänster. På senare tid har samutnyttjade lätta elfordon, cyklar och andra mikromobilitetstjänster befast sin ställning bland trafiktjänsterna.

Mikromobilitet och mikromobilitetstjänster tillhandahåller ett enkelt, smidigt och snabbt sätt att förflytta sig. Nya mobilitetsformer för med sig nya alternativ för människorna, bland vilka var och en kan välja det sätt att förflytta sig från plats till plats som passar en bäst. Användare av mikromobilitetstjänster kan använda samutnyttjade lätta elfordon eller cyklar för att förflytta sig enskilda sträckor eller som en del av en resekedja. Mikromobiliteten kan ersätta korta gångsträckor, men också till och med privatbilism. Mikromobilitetstjänster kan i framtiden vara ett sätt att förbättra möjligheten att röra sig i områden där kollektivtrafikförbindelserna inte är så heltäckande.

Trafiksäkerheten får inte förbigås när man pratar om mikromobilitet. Farliga situationer och olyckor i samband med samutnyttjade lätta elfordon har väckt allmän diskussion bland medborgarna, hos myndigheter, i media och hos beslutsfattarna. De teman i fråga om trafiksäkerheten som väckt mest allmän diskussion har varit skador hos dem som använder mikromobilitetstjänster, parkeringsproblem och olika trafikförseelser. Också det stora antalet fordon har i synnerhet i centrum av större städer föranlett oro när det gäller tillgängligheten i trafiken. Utifrån uppföljningsuppgifterna har säkerhetssituationen i fråga om mikromobilitet emellertid förbättrats då tjänsterna har utvecklats så att de blivit mera trafiksäkra än förut.

Säkerheten i fråga om mikromobilitet kan påverkas på många olika sätt. De alternativ som presenteras i den här promemorian är följande:

- 1) Åtgärderna i trafiksäkerhetsstrategin genomförs utan andra ändringar i lagstiftningen.
- 2) Mikromobiliteten styrs med trafikanordningar: de nuvarande sätten att reglera trafiken effektiviseras, nya trafikanordningar för mikromobilitet fogas till vägtrafiklagen och kommunerna uppmuntras att effektivare än tidigare bestämma om användningen av utrymme på sina gator.
- 3) Trafikreglerna för användningen av elsparkcyklar ses över: trafikreglerna för användningen av elsparkcyklar, dvs. lätta elfordon, och användningen av förflyttningshjälpmedel som stöder eller ersätter förflyttning till fots förenhetligas och parkering av elsparkcyklar på gångbanor och cykelbanor förbjuds helt och hållet.
- 4) Man förhindrar att fordonen används av berusade: en promillegräns på 0,5 införs för användare av elsparkcyklar och cyklar och ger polisen rätt att alkoholtesta vägtrafikanter och avbryta användningen av fordonet om personen är berusad.
- 5) Flytt av felaktigt parkerade elsparkcyklar underlättas: tiden efter vilken en felparkerad elsparkcykel får flyttas förkortas och flytt av felparkerade fordon på gångbanor och cykelbanor underlättas.
- 6) Man gör det möjligt för kommunerna att ta i bruk ett tillståndssystem.
- 7) Man ökar utbildningen och informationen om trafikreglerna för mikromobilitet.
- 8) Tjänsteproducenternas självreglering, frivilliga överenskommelser och utvecklande av god praxis stöds.

Inget av alternativen går före de andra, utan det bästa resultatet nås genom att flera åtgärder vidtas. I slutet av bedömningspromemorian presenteras ministeriets bedömning av den mest ändamålsenliga lösningen för att reglera användningen av elsparkcyklar.

Sisällys

TIIVISTELMÄ	I
SAMMANDRAG	III
LIITTEET	VII
1 JOHDANTO	1
2 MITÄ MIKROLIIKKUMISELLA TARKOITETAAN?	3
2.1 Mikroliikkuminen, mikroliikenne ja mikroliikennepalvelu	3
2.2 Sähköpotkulauta	3
3 MIKROLIIKKUMISEN NYKYTILA	5
3.1 Yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot Suomessa	5
3.2 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen avoimilla markkinoilla	6
3.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa	7
3.4 Mikroliikennepalvelu kunnan tarjoamana liikennepalveluna	8
3.5 Mikroliikkumisen turvallisuustilanne	8
3.6 Polkupyöräilijää ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevat vaatimukset	10
3.7 Mikroliikkumista koskevat liikennesäännöt	11
3.7.1 <i>Polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennesäännöt</i>	11
3.7.2 <i>Turvallisen tilan antaminen</i>	11
3.7.3 <i>Suojakypärän käyttäminen</i>	12
3.7.4 <i>Matkustajien kuljettaminen polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla</i>	13
3.7.5 <i>Mikroliikkumisen pysäköintisäännöt</i>	13
3.7.6 <i>Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän liikennesäännöt</i>	13
3.7.7 <i>Mikroliikennepalveluiden tarjoajia koskevien kunnallisten määräysten antaminen</i>	14
3.8 Mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauksen keinoin	14
3.9 Valvonta	15
3.9.1 <i>Liikennevalvonta</i>	15
3.9.2 <i>Kuluttajaturvallisuusvalvonta</i>	17
3.9.3 <i>Markkinavalvonta</i>	17
3.9.4 <i>Pysäköinninvalvonta</i>	17
3.9.5 <i>Ajoneuvojen siirtäminen</i>	20
3.10 Palveluntarjoajien itsesääntely	21
3.11 Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet mikroliikkumisen turvallisuuden parantamiseksi	22
3.12 Selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta	23
3.12.1 <i>Selvityksen keskeinen sisältö</i>	23
3.12.2 <i>Pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan rikosoikeudellinen arviointi</i>	24
3.13 Kevyen sähköajoneuvon rekisteröinti ja vakuuttaminen	24

4	MIKROLIIKKUMISESSA TODETTUJA HAASTEITA JA ONGELMIA	25
4.1	Katutilan käyttäminen ja sen ahtautuminen	25
4.2	Tienkäyttäjän toiminta ja liikennesääntöjen noudattamattomuus	26
4.3	Matkustajien kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä	26
4.4	Turvallisuutta vaarantavat ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavat pysäköintivirheet	27
4.5	Liikenteenohjaukseen liittyviä haasteita	27
4.6	Kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien siirtämiseen liittyviä ongelmia	28
4.7	Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita	29
5	EUROOPPALAISIA SÄÄNTELYMALLEJA	29
5.1	Ruotsi	29
5.1.1	<i>Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt</i>	29
5.1.2	<i>Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely</i>	29
5.2	Norja	30
5.2.1	<i>Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt</i>	30
5.2.2	<i>Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely</i>	31
5.2.3	<i>Mikroliikkumisen kehittyminen Oslossa</i>	32
5.3	Tanska	33
5.3.1	<i>Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt</i>	33
5.3.2	<i>Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely</i>	33
5.4	Viro	33
5.4.1	<i>Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt</i>	33
5.4.2	<i>Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely</i>	34
5.5	Iso-Britannia	35
5.6	Alankomaat	35
6	RATKAISUVAIHTOEHDOT JA NIIDEN ARVIOIDUT VAIKUTUKSET	36
6.1	Toteutetaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia	36
6.2	Ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla	37
6.2.1	<i>Tehostetaan nykyisten liikenteenohjauskeinojen käyttöä</i>	37
6.2.2	<i>Lisätään tieliikennelakiin uusia mikroliikenteen liikenteenohjauslaitteita</i>	38
6.2.3	<i>Kannustetaan kuntia määräämään katutilansa käytöstä entistä tehokkaammin</i>	39
6.3	Tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä	40
6.3.1	<i>Yhtenäistetään kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen liikennesääntöjä</i>	40
6.3.2	<i>Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan</i>	41
6.4	Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen	42
6.4.1	<i>Asetetaan kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5</i>	42
6.4.2	<i>Annetaan poliisille oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen</i>	43

6.5	Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä	43
6.6	Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto	45
6.7	Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä	46
6.8	Muita ratkaisuvaihtoehtoja	47
6.8.1	<i>Tuetaan palveluntarjoajien itsesääntelyä, vapaaehtoista sopimista ja hyvien käytänteiden kehittämistä</i>	47
6.8.2	<i>Sähköpotkulaudan luokittelu</i>	48
7	MINISTERIÖN ARVIO RATKAISUVAIHTOEHDOSTA	49
8	OHJEITA LAUSUNNONANTAJILLE	51

Liitteet

Liite 1: Mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla

Liite 2: Selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta

Liite 3: Oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista

1 Johdanto

Kaupunkiliikenne ja liikkuminen yleisesti ovat tällä hetkellä suuressa murroksessa globaalien megatrendien muuttaessa toimintaympäristöä sekä ihmisten tottumuksia ja toimintatapoja. Liikenteen automaatio ja digitalisaatio, tiedon hyödyntäminen ja jakaminen sekä näihin perustuvien uusien palvelujen ja uuden toiminnan perustana tarvittavan digitaalisen toimintaympäristön nopea kehitys ovat pysyvästi muuttaneet kuntien hallinnoiman liikennetilän luonnetta. Muutokseen ovat vaikuttaneet myös kestävä liikuttamisen merkityksen korostuminen ja sen myötä syntyneet uudenlaiset liikkumistavat ja liikkumisen palvelut.

Tämä voimakas yhteiskunnallinen muutos haastaa meitä kaikkia muuttamaan ja kehittämään omaa ajatteluaamme sekä toimintatapoja ja -malleja, jotka perustuvat pitkälti siihen logiikkaan ja niihin kumulaatiivisen kokemustaustan pohjalta muodostuneisiin käsityksiin, jotka olemme omaksuneet aikana ennen parhaillaan käynnissä olevaa digitaalista murrosta. Kuntien liikennetilän suunnittelu, hallinnointi ja käytännön operointi edellyttävät jatkossa uudenlaista ajattelua, tavoitteellista visiointityötä, kokonaan uusia toimintamalleja sekä rohkeutta ja aktiivista yhteistyötä kaikkien toimijoiden välillä. Kaikkia edellä mainittuja edellyttävät myös ihmisten liikkumisen turvallisuuden varmistaminen ja sujuvoittaminen sekä uudenlaisten, kestävämpien liikkumispalveluiden hyödyntämisen parempi mahdollistaminen.

Tässä arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistio koskee nimenomaisesti mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä¹ ja jättää ulkopuolelle sellaiset polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot, jotka on hankittu omaa yksityistä käyttöä varten.

Muistion laatimisen taustalla ovat mikroliikkumisen vaikutukset liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen sujuvuuteen ja esteettömyyteen. Vaikka mikroliikenteen turvallisuustilanne kehittyy vuosi vuodelta myönteisempään suuntaan, virheellinen pysäköinti, muu liikennesääntöjen vastainen toiminta ja kuljettajien loukkaantuminen ovat näkyvimpiä ongelmia, joihin halutaan löytää ratkaisuja. Tässä arviomuistiossa esitetään ratkaisuvaihtoehtoja tunnistettuihin ongelmiin, arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia ja esitetään ministeriön arvio toteutuskelpoisimmista ratkaisuista. Arviomuistion tavoitteena on tuottaa tietopohja tarvittavien lainsäädäntö- tai muiden toimenpiteiden käynnistämiseksi.

Suomessa on toiminut vuodesta 2019 elinkeinonharjoittajia, joiden pääasiallisena liiketoimintana on vuokrata yhteiskäyttöön tarkoitettuja kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä kuluttajille. Palvelun tarkoituksena on tarjota kuluttajille keino liikkua joustavasti ja joutuisasti kaupungissa esimerkiksi osana matkakettua. Kevyen sähköajoneuvon ja polkupyörän vuokraaminen tapahtuu mobiilisovelluksen avulla.

Suomessa mikroliikennepalveluiden käyttö on kasvanut nopeasti lyhyen ajan sisällä, ja palveluiden liisääntyminen näkyy selvästi kuntien katukuvassa erityisesti kevään, kesän ja syksyn aikana. Yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot ovat erityisen suosittuja 20–40-vuotiaiden ikäluokassa ja ne koetaan joustavana ja hauskana tapana liikkua.

Mikroliikkumisen saapuminen suomalaiseen liikenteeseen ei ole tapahtunut täysin kitkattomasti. Yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja käytettäessä on aiheutunut paljon vaaratilanteita ja onnettomuuksia, mikä on herättänyt huolta niin sanotun sähköpotkulautailun liikenneturvallisuudesta. Julkisessa keskustelussa yleisimmin esitettyjä haittoja ovat olleet väärin pysäköidyt yhteiskäyttöiset kevyet

¹ Yhteiskäyttöiset polkupyörät voivat olla joko asemallisia tai asemattomia polkupyöriä. Niin sanotut kaupunkipyörät ovat asemallisia polkupyöriä, jotka voi pysäköidä ainoastaan erillisiin pysäköintiasemiin. Sen sijaan asematon polkupyörä voidaan pysäköidä palvelun rajoituksista riippuen käyttäjän valitsemaan paikkaan liikennesääntöjen mukaisesti. Yhteiskäyttöinen polkupyörä voi olla joko tavallinen tai sähköavusteinen polkupyörä.

sähköajoneuvot², erilaiset muut liikennetrikkomukset³ ja mikroliikennepalveluiden käyttäjien loukkaantumiset⁴. Lisäksi yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen suuri määrä etenkin isojen kaupunkien keskustoissa on johtanut keskusteluun kaupunkitilan käytöstä ja aiheuttanut huolta tieliikenteen esteettömyydestä.

Yhteiskäyttöisillä kevyillä sähköajoneuvoilla ja polkupyörillä ajaminen ja mikroliikennepalveluiden tarjoaminen liittyvät myös perus- ja ihmisoikeuksiin, vaikka kyse onkin hyvin jokapäiväisestä asiasta eli liikkumisesta tieliikenteessä. Perus- ja ihmisoikeuksien turvaaminen kuuluu julkisen vallan tehtäviin.

Uudet keinot liikkua ja uudet liikennepalvelut edistävät liikkumisvapautta. Kyse ei ole pelkästään uusien liikkumisvaihtoehtojen tarjoamisesta, vaan myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Myös elinkeinovapaus liittyy mikroliikennepalveluihin. Jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla.

Mikroliikenteellä ja mikroliikennepalveluilla on vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja sitä kautta ihmisten henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Palveluita käytettäessä tapahtuvat onnettomuudet ja käyttäjien loukkaantumiset heikentävät liikenneturvallisuutta, ja liikennesääntöjen vastainen toiminta liikenteessä on lisännyt turvattomuutta. Negatiiviset vaikutukset eivät rajoitu vain palveluiden käyttäjiin, vaan kohdistuvat myös muihin tienkäyttäjiin. Onnettomuuksista ja loukkaantumisista aiheutuu lisäksi kustannuksia yhteiskunnalle muun muassa sairaanhoitokustannuksina ja sairauspoissaoloina.

Mikroliikkumisella on vaikutusta liikenneympäristön esteettömyyteen: esimerkiksi jalkakäytävillä virheellisesti pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot ja polkupyörät haittaavat jalankulkua. Sitä kautta mikroliikkuminen vaikuttaa liikenteen erityisryhmien ja erityisesti liikkumisesteisten ja vammaisten henkilöiden mahdollisuuksiin liikkua. Vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksessa ([SopS 27/2016](#)) on turvattu vammaisten henkilöiden oikeus esteettömyyteen, saavutettavuuteen ja henkilökohtaiseen liikkumiseen.

Sähköpotkulautailu on ollut myös useiden valtiopäivätoimien aiheena.⁵ Lisäksi sähköpotkulautailun promillerajasta on tehty lakialoite [LA 27/2021 vp](#) vuonna 2021. Lakialoitteen mukaan sähköpotkulautailulle tulisi säätää yhden promillen raja.

Maaliskuussa 2022 hyväksytyssä, vuosille 2022–2026 annetussa [liikenneturvallisuusstrategiassa](#) on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot lisäävät osaltaan liikenneturvallisuuden haasteita. Liikenneturvallisuusstrategia sisältääkin useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ovat muun muassa selvitykset mikroliikenteen promillerajasta ja kuntien toimivaltuuksista ohjata mikroliikennepalveluita alueillaan. Näiden selvitysten tekeminen käynnistettiin liikenne- ja viestintäministeriössä kesällä 2022. Tämä arviomuistio on osa liikenneturvallisuusstrategiaan kirjatujen selvitysten toteuttamista. Muistiossa on hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficom in järjestämässä mikroliikenteen työpajassa sekä mikroliikkumisen verkostossa käytyjä keskusteluja.

² Ks. esim. [Sähköpotkulautoja ei voi pysäköidä miten huvittaa, painottavat poliisi ja Väylävirasto – viranomaiset listasivat tärkeimmät parkkisäännöt](#). Kaleva, 25.7.2022. Tarkastettu 15.2.2023.

³ Ks. esim. [Kohua herättäneet sähköpotkulaudat ovat nyt tulleet Tampereelle – meneekö pysäköinti yhtä holtittomaksi kuin Helsingissä?](#) Aamulehti, 21.5.2019.

⁴ Ks. esim. [Helsingissä hoidettavista sähköpotkulautailijoista puolet päihtyneitä, vammat usein keskivaikeita tai vaikeita](#). Maaseudun Tulevaisuus, 13.6.2022.

⁵ Ks. [KK 51/2019 vp](#), [KK 716/2020 vp](#), [KK 407/2021 vp](#), [KK 396/2021 vp](#), [KK 305/2022 vp](#), [KK 306/2022 vp](#), [KK 382/2022 vp](#) ja [KK 431/2022 vp](#) sekä [TPA 69/2022 vp](#), [TPA 83/2022 vp](#) ja [TPA 111/2022 vp](#).

2 Mitä mikroliikkumisella tarkoitetaan?

2.1 Mikroliikkuminen, mikroliikenne ja mikroliikennepalvelu

Niin sanottu sähköpotkulautailu on osa liikkumisen uutta ilmiötä, jota kutsutaan mikroliikkumiseksi. Mikroliikkuminen on verrattain uusi asia, eikä sille ole olemassa yleisesti hyväksyttyä tai juridista määritelmää. Suomessa mikroliikkumisesta on puhuttu muutaman vuoden ajan. Meille käsite on rantautunut ulkomailta, jossa käsitettä *micromobility* on käytetty vuodesta 2017 lähtien. Mikroliikkumista ei ole määriteltä myöskään liikenneturvallisuusstrategiassa, jossa termejä *mikroliikkuminen* ja *mikroliikenne* käytetään kuvaamaan tietynlaisia liikennemuotoja.

Kansainvälisestikään mikroliikkumisen määritelmä ei ole vakiintunut, vaan sen sisältö vaihtelee hyvin minimalistisesta ja vaivattomasta liikkumisesta aina tietynlaisilla ajoneuvoilla tapahtuvaan liikenteeseen. Usein käytetyn International Transport Forumin määritelmän mukaan mikroliikkumista on liikkuminen enintään 350 kiloa painavilla ajoneuvoilla, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa.⁶ Tämä on hyvin laaja määritelmä, koska se pitää sisällään esimerkiksi polkupyörät, kevyet sähköajoneuvot ja osan L-luokan ajoneuvoista, mutta myös jalankulkua avustavat ja korvaavat liikkumisvälineet.

Mikroliikkuminen voidaan määritellä vielä tarkemmin siten, että se on liikkumista polkupyörillä (polkupyörä, sähköavusteinen polkupyörä ja moottorilla varustettu polkupyörä) ja kevyillä sähköajoneuvoilla. Mikroliikkumista on myös liikkuminen jalankulkua avustavilla tai korvaavilla liikkumisvälineillä, jos nämä ovat muita kuin vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä.

Kansallisesti voidaan puhua sekä mikroliikkumisesta että siitä muodostuvasta mikroliikenteestä. Mikroliikkumisen ja mikroliikenteen määritelmiin liittyvät myös mikroliikennepalvelut. Mikroliikennepalvelulla tarkoitetaan liikennepalvelua, jossa yleisölle tarjotaan mikroliikkumiseen käytettäviä ajoneuvoja liikkumista varten. Mikroliikennepalveluita ovat esimerkiksi kaupunkipyörien, kevyiden sähköajoneuvojen ja muiden mikroliikkumismuotojen tarjoaminen kuluttajien käyttöön.

Mikroliikennepalveluille on tunnusomaista, että niissä tarjotaan kuluttajille helppo, vaivaton ja joustava keino liikkumiseen usein juuri matkaketjun alku- ja loppupäässä ja että liikkuminen tapahtuu yhteiskäyttöön tarkoitettulla ajoneuvolla tai liikkumisvälineellä. Tunnusomaista on sekin, että mikroliikkumisen liikennepalveluita käytetään kaupunkiympäristössä, jossa kuljettava matka on usein lyhyt. Mikroliikkumista on esimerkiksi polkupyörällä ajaminen linja-autopysäkillä, josta matka jatkuu linja-autolla kohti määränpäätä. Mikroliikkumista on yhtäältä kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen linja-autopysäkiltä kouluun, työpaikalle, harrastuksiin tai vaikkapa kauppaan.

Tässä arviomuistiossa mikroliikkumisella tarkoitetaan vain sellaista polkupyöräilyä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamista, joka on sidoksissa mikroliikennepalveluihin eli siihen, että ajoneuvon kuljettajan käytössä on yhteiskäyttöinen palveluntarjoajan omistama ajoneuvo eikä kuljettajan oma ajoneuvo. Kuljettajan omalla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen ei siis ole tämän arviomuistion kontekstissa mikroliikkumista, vaan mikroliikkumisella tarkoitetaan ainoastaan mikroliikennepalvelun käyttämistä ja mikroliikennepalveluun kuuluvalla ajoneuvolla tai liikkumisvälineellä liikkumista. Mikroliikkumisesta muodostuu mikroliikennettä, joka on mikroliikennepalveluiden ajoneuvoilla ja liikkumisvälineillä tapahtuvaa liikennettä.

2.2 Sähköpotkulauta

Mikroliikennepalveluissa kuluttajien käyttöön yleisimmin tarjotut ajoneuvot ovat kaupunkipyöriä ja niin sanottuja sähköpotkulautoja. Polkupyörän suhteen harvemmin on epäselvyyttä siitä, millainen ajoneuvo se on, mutta sähköpotkulaudan kohdalla epäselvyyttä on ollut sitäkin enemmän. Itse asiassa yksi mikroliikkumisen olennaisimmista kysymyksistä on, mikä on sähköpotkulauta.

⁶ [International Transport Forum, 2020. Safe Micromobility](#). Tarkastettu 13.2.2023.

Lainsäädännössä ei tunneta termiä *sähköpotkulauta*, mutta yleensä sähköpotkulaudalla tarkoitetaan potkulautamallista ajoneuvolain ([82/2021](#)) 29 §:ssä määriteltyä kevyttä sähköajoneuvoa. Kevyt sähköajoneuvo on sähkömoottorilla varustettu ajoneuvo, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyt sähköajoneuvo ei kuitenkaan ole ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettu sähköavusteinen polkupyörä eikä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) [168/2013](#) (*L-luokan ajoneuvojen puiteasetus*) tarkoitettu L-luokan ajoneuvo.

Kevyiden sähköajoneuvojen teknisistä ominaisuuksista säädetään ajoneuvolain lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien määräyksessä⁷. Kevyessä sähköajoneuvossa ei saa olla istuinta, paitsi jos ajoneuvo on itsestään tasapainottuva, tarkoitettu maastokäyttöön tai käytettäväksi päälystämättömillä teillä taikka tarkoitettu yksinomaan liikkumisrajoitteisten käyttöön. Kevyessä sähköajoneuvossa tulee olla äänimerkinantolaitte, käyttöjarru sekä etuvalaisin, takavalaisin ja takaheijastin. Heijastin saa olla kiinnitettynä kuljettajaan. Näiden lisäksi kevyessä sähköajoneuvossa saa olla myös muita polkupyörässä tai L-luokan ajoneuvossa sallittuja valaisimia tai heijastimia.

Koska sähköpotkulaudalle ei ole mitään virallista määritelmää eikä varsinkaan juridista määritelmää, sähköpotkulauta voi olla myös ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle jäävä jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Tällainen on kyseessä silloin, kun laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Jos ajoneuvon rakenteellinen nopeus tai todettu nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai sähkömoottorin teho on enemmän kuin yksi kilowatti, ajoneuvo ei ole sen paremmin jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline kuin kevyt sähköajoneuvokaan. Tällaisia ovat esimerkiksi tehokkaammat sähköpotkulaudat, jollaisia on myynnissä kuluttajamarkkinoilla. Jotta tällaista ajoneuvoa voisi käyttää liikenteessä, sen tulisi olla hyväksytty L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen mukaisesti sopivaan ajoneuvoluokkaan, jollainen on esimerkiksi mopo (L1e-B). Tällöin ajoneuvolla on tyyppihyväksyntä-, vakuuttamis- ja rekisteröintivaatimus ja sen kuljettamista tieliikenteessä koskevat myös ajokorttisäännökset.

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.

Käytännössä erot voivat olla merkittäviäkin, koska kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän on noudatettava tiellä eri liikennesääntöjä. Lisäksi vain kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on nimenomaan ajoneuvon kuljettaja. Siinä missä kevyen sähköajoneuvon kuljettajan velvollisuutena on noudattaa polkupyörällä ajamista koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä rinnastuu jalankulkijaan ja häntä koskevat jalankulkijan liikennesäännöt.

Tämä voi kuulostaa selkeältä, mutta ongelmia voi tulla muun muassa erilaisissa väistämistilanteissa, joissa tienkäyttäjän pitäisi pystyä tunnistamaan, mikä liikenteessä käytetty liikenneväline on. Esimerkiksi jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle, joka on suojatiellä tai valmistautuu menemään sille, on tieliikennelain ([729/2018](#)) 27 §:n 1 momentin mukaisesti annettava esteetön kulku. Ongelmia voi tulla siitä, ettei potkulautamallisesta liikkumisvälineestä pysty sen ulkoisten ominaisuuksien perusteella varmuudella sanomaan, onko sen käyttäjä ajoneuvon kuljettaja vai jalankulkija.

Kevyistä sähköajoneuvoista ja jalankulkua avustavista tai korvaavista liikkumisvälineistä säädettiin ensimmäisen kerran ajoneuvolain muuttamisesta annetulla lailla [1609/2015](#). Ennen kuin [hallituksen esitykseen 24/2015 vp](#) sisältyvät lakiehdotukset hyväksyttiin eduskunnassa, liikenne- ja viestintävaliokunta

⁷ Liikenne- ja viestintäviraston määräys kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyörien, niiden perävaunujen sekä kevyiden sähköajoneuvojen rakenteesta ja varusteista ([18.2.2021, TRAFICOM/46396/03.04.03.00/2020](#)).

kiinnitti mietinnössään [LiVM 15/2015 vp](#) huomiota siihen, että kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tuli noudattaa pyöräilijän liikennesääntöjä ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän jalankulkijan liikennesääntöjä. Valiokunta piti jaottelua kannatettavana, mutta huomautti kuitenkin, ettei rajanveto sovellettavien liikennesääntöjen osalta ole ongelmaton. Tämän vuoksi eduskunta edellytti vastauksessaan [EV 110/2015 vp](#), että hallitus seuraa rajanvedon toimivuutta ja vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja ryhtyy tarvittaessa toimenpiteisiin liikenneturvallisuuden turvaamiseksi. Kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden liikennesääntöjä onkin tarkennettu voimassa olevassa tieliikennelaissa.

Toistaiseksi rajanveto kuluttajamarkkinoilla on selkeä, koska kuluttajille myytävät ja mikroliikennepalveluina tarjottavat sähköpotkulautamalliset ajoneuvot ovat pääasiassa kevyitä sähköajoneuvoja. Mikään ei kuitenkaan estä tarjoamasta kuluttajille myös potkulautamallisia jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä.

3 Mikroliikkumisen nykytila

3.1 Yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot Suomessa

Ensimmäiset yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot – eli suomalaisittain sähköpotkulaudat – otettiin laajemmin käyttöön vuonna 2017 Kaliforniassa, minkä jälkeen ne ovat levinneet nopeasti ympäri maailmaa. Suomessa ensimmäiset alan yritysten tarjoamat mikroliikennepalvelut käynnistyivät keväällä 2019, jolloin TIER ja Voi laajensivat toimintaansa Helsinkiin ja hieman myöhemmin myös Tampereelle ja Turkuun. Lisäksi Helsingissä markkinoille tuli myös muita palveluntarjoajia. Myös Helsingin seudun liikenne (HSL) toteutti Vuosaaressa oman pilottihankkeensa, jossa toiminta perustui Helsingin ja Espoon kaupunkipyöräjärjestelmän tapaan kiinteisiin asemiin.

Vuonna 2020 muutama mikroliikennepalveluita tarjoavista toimijoista poistui Suomen markkinoilta, mutta samaan aikaan palvelut laajenivat myös Espooseen, Jyväskylään ja Vaasaan. Vuonna 2021 Suomen markkinoille tuli lisää sähköpotkulautayrityksiä ja palvelut laajenivat edelleen uusiin kuntiin. Vuonna 2022 toimijoiden määrä ja laajentuminen uusiin kuntiin jatkui ja toiminta kattoi lähes kaikki suuret ja keskisuuret kunnat.

Yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja oli vuonna 2021 tarjolla jo 34 000 eli miltei kolminkertainen määrä vuoteen 2020 verrattuna. Määrä lisääntyi myös vuonna 2022, ja esimerkiksi Helsingissä oli kaupungin mukaan kesällä enimmillään 18 000 kevyttä sähköajoneuvoa eli noin kaksinkertainen määrä vuoteen 2021 verrattuna.⁸

Vuonna 2021 keskimääräisen matkan pituus oli 1,7 kilometriä ja kesto hieman alle kymmenen minuuttia, joten pääosin palveluita käytettiin liikkumiseen lyhyillä matkoilla. Mikroliikennepalvelut voivat siis olla vaihtoehto etenkin jalankululle, pyöräilylle ja keskustojen lyhyille joukkoliikenne- ja automatkoille. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tiedonkeruun perusteella noin 20–30 % matkoista tehdään osana matkaketjuja.⁹ Etenkin yhteiskäyttöisillä kevyillä sähköajoneuvoilla korvataan pääasiassa lyhyehköjä kävelymatkoja ja julkisen liikenteen matkoja, kun taas yksityisillä kevyillä sähköajoneuvoilla korvataan useammin pidempiä matkoja ja jopa automatkoja. Automatkoja korvataan varsinkin alueilla, joilla on huonot julkisen liikenteen yhteydet.¹⁰

⁸ [Liikenne- ja viestintävirasto Traficom: Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautapalveluiden tarjonta, kysyntä ja markkinatilanne](#). Tarkastettu 13.2.2023.

⁹ [Liikenne- ja viestintävirasto Traficom: Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautapalveluiden tarjonta, kysyntä ja markkinatilanne](#). Tarkastettu 13.2.2023.

¹⁰ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D. (2022). [Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki](#), s. 21. Tarkastettu 13.2.2023.

Yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen lukumäärän lisäksi niiden myös keskimääräinen käyttöaste on kasvanut. Vuonna 2021 kevyillä sähköajoneuvoilla tehtiin yli 11,2 miljoonaa matkaa eli kolminkertainen määrä vuoteen 2020 verrattuna. Koko maan tasolla tarkasteltaessa kevyillä sähköajoneuvoilla tehtävien matkojen määrä ylitti ensimmäistä kertaa kaupunkipyörillä tehtyjen matkojen määrän jo vuonna 2020, mutta esimerkiksi Helsingissä vasta vuonna 2021. Monilla pienemmillä paikkakunnilla, kuten Kuopiossa ja Lappeenrannassa, kaupunkipyörien käyttö kuitenkin lisääntyi viime vuonna hieman edelliseen vuoteen verrattuna.¹¹

3.2 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen avoimilla markkinoilla

Mikroliikennepalvelussa palveluntarjoaja tuottaa liikkumisen palveluita, joita yleisö voi käyttää erikseen tehdyn sopimuksen mukaisesti. Palvelussa palveluntarjoaja antaa sopimuksen tehneen käyttäjän käyttöön ajoneuvon, jota käyttäjällä on oikeus käyttää palveluntarjoajan määrittelemien sopimusehtojen mukaisesti. Sopimus mikroliikennepalvelun käyttämisestä syntyy, kun käyttäjä lataa mobiilisovelluskautasta palveluntarjoajan sovelluksen ja rekisteröityy sen käyttäjäksi. Useiden palveluntarjoajien sopimusehtojen mukaan käyttöoikeus ajoneuvoon voi olla yhdellä käyttäjällä kerrallaan. Palvelun käyttäjä ei saa antaa ajoneuvoa muiden käyttöön, minkä lisäksi käyttäjä sitoutuu noudattamaan myös muita, esimerkiksi turvallisuuteen liittyviä sopimusehtoja.¹²

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ei ole Suomessa luvanvarainen elinkeino. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ei ole vastaavalla tavalla säännelty palvelu kuin henkilöiden ja tavaroiden ammattimainen kuljettaminen tiellä, kuten esimerkiksi joukkoliikenne tai taksiliikenne, joista säädetään liikenteen palveluista annetussa laissa ([320/2017](#), *liikennepalvelulaki*). Mikroliikennepalvelun tarjoamisessa ei ole kyse henkilöiden tai tavaroiden kuljettamisesta tiellä. Mikroliikennepalvelun tarjoajat toimivat avoimilla markkinoilla, joilla elinkeinon harjoittamista rajoittaa pääasiassa kysyntä ja tarjonta sekä palvelun hyvän tavan mukaisuus. Tämä on näkynyt varsinkin suurissa kaupungeissa, joissa lukuisat palveluntarjoajat ovat pitäneet tarjolla tuhansia kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä.

Mikroliikennepalveluiden tarjoamiseen liittyy vain vähän lainsäädännöllisiä rajoituksia. Siksi avoimilla markkinoilla toimivan palveluntarjoajan toimintaa ei voida rajoittaa vain sillä perusteella, että sillä ei ole edellytyksiä toimia tai että palvelusta aiheutuu esimerkiksi välillistä häiriötä tai vaaraa yleiselle järjestykselle ja turvallisuudelle, etenkin liikenneturvallisuudelle. Esimerkiksi kunnilla ei ole toimivaltaa rajoittaa mikroliikennepalveluiden tarjoamista elinkeinona, koska tällaisesta toimivallasta ei ole erikseen säädetty. Avoimilla markkinoilla lähtökohtana on, että markkinat sopeutuvat kysynnän mukaan ja palvelun tarjoaminen sitä kautta vakiintuu.

Mikroliikkuminen on voimakkaasti kehittyvä ala, jolla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti, kun yritykset pyrkivät vastaamaan kysyntään. Kilpailupaine kannustaa alalla toimivia yrityksiä kehittämään palveluita ja niiden laatua edelleen. Liikenne- ja viestintäviraston tilastotietojen mukaan mikroliikennepalvelujen tarjonta on lisääntynyt viime vuosina merkittävästi, mikä on lisännyt kilpailua ja hyödyttänyt kuluttajia aiempaa matalampina palvelun hintoina. Lisääntyneestä tarjonnasta huolimatta markkinat ovat yhä varsin keskittyneet.

Se, että palvelun tarjoamiseen kohdistuu vain vähän lainsäädännöllisiä rajoituksia, voi edesauttaa palveluntarjoajia kehittämään palvelun turvallisuuteen liittyvää itsesääntelyä. Palveluntarjoajat voivatkin kehittää omaa toimintaansa entistä liikenneturvallisempaan suuntaan, jotta liikenne olisi turvallisempaa, sujuvampaa ja esteettömämpää. Palveluntarjoajan vastuu palvelunsa turvallisuuden kehittämisestä on tällöin suurempi kuin sellaisessa tilanteessa, jossa palvelun turvallisuusehdot ovat tarkoin säänneltyjä. Toisaalta taas tällöin kaikilla palveluntarjoajilla ei ole tiettyä turvallisuuden minimitasoa.

Mikroliikennepalveluiden tarjoamista ja käyttämistä rajoittavat pääasiassa tieliikennelaki, ajoneuvolaki ja kuluttajaturvallisuuslaki ([920/2011](#)). Tieliikennelaki koskee ensisijaisesti palveluiden käyttämistä, koska laissa säädetään liikennesäännöistä ja ajoneuvojen käyttösäännöistä. Mikroliikennepalvelua on

¹¹ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom: [Sähköpotkulaudat kiilasivat kaupunkipyörien edelle – yhteiskäyttöautot nosteessa](#). Tarkastettu 13.2.2023.

¹² Ks. esim. [Voi Scootersin sopimusehdot](#), [JoeScootersin sopimusehdot](#) ja [Boltin sopimusehdot](#). Tarkastettu 13.2.2023.

tiellä käytettävä tieliikennelain mukaisesti. Palveluntarjoajan vastuulla on huolehtia, että palvelun käyttäjille on annettu palvelun käyttämisestä ja palveluun liittyvistä vaaroista tiedot selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla.

Ajoneuvolaki ja sen nojalla annetut säädökset koskevat mikroliikennepalveluissa tarjottavia ajoneuvoja ja niiden liikennekelpoisuutta. Ajoneuvolaki ei koske vain liikennettä tiellä, vaan sitä sovelletaan myös muualla. Palveluntarjoajan tarjoamien kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien on oltava liikenteeseen soveltuvia ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Ajoneuvojen rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa. Ajoneuvojen on oltava tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa ja niiden hallintalaitteiden on oltava rakennettu ja sijoitettu niin, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Palveluntarjoajien on esimerkiksi huolehdittava ajoneuvojen pakollisten valaisinten, heijastinten, renkaiden ja käyttöjarrujen kunnosta.

Ajoneuvolaissa säädetyt vaatimukset kohdistuvat myös palvelun käyttäjään. Ennen polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon ottamista käyttöön palvelun käyttäjän tulee varmistua vähintään siitä, että ajoneuvo on varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Ennen ajamista tulee selvittää esimerkiksi käyttöjarrun ja renkaiden kunto.

Mikroliikennepalvelu on kuluttajansuojalaissa ([38/1978](#)) tarkoitettu kuluttajapalvelu, jonka tarjoamista koskee kuluttajaturvallisuuslaki. Kuluttajaturvallisuuslakia sovelletaan kulutustavaroihin ja kuluttajapalveluihin siltä osin kuin niiden aiheuttamien terveys- ja omaisuusvaarojen ehkäisemisestä ei muualla laissa ole säännöksiä.

Kuluttajaturvallisuuslaki velvoittaa palveluntarjoajia varmistumaan olosuhteiden ja ammattitaidon edellyttämällä tavalla siitä, että kuluttajapalvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle. Palveluntarjoajalla on oltava riittävät ja oikeat tiedot kuluttajapalvelusta, ja hänen on arvioitava niihin liittyvät riskit. Lisäksi palveluntarjoajan on selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla annettava kuluttajille ja kuluttajiin rinnastettaville tarvittavat tiedot, jotta he pystyvät arvioimaan kuluttajapalveluihin liittyvät vaarat. Mikroliikennepalveluissa tiedonantovelvollisuus koskee esimerkiksi liikennesääntöjä ja liikenneturvallisuutta.

3.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa

Kuntien kadut ja muut niiden hallinnassa olevat yleiset alueet on tarkoitettu yleiselle liikenteelle. Ne ovat silloin tietä, jolla jokaisella on oikeus liikkua. Kunnalla on tienpitäjänä mahdollisuus vaikuttaa siihen, millä tavalla katutilaa liikenteeseen käytetään. Lisäksi katujen ja kunnan hallinnassa olevien muiden alueiden pohjalla olevat kiinteistöt ovat pääasiassa kuntien omistuksessa tai hallinnassa, jolloin kunnat voivat päättää katutilan käytöstä myös muulla tavalla.

Mikroliikennepalveluina tarjottavat ajoneuvot ovat kuluttajien saatavilla katutilassa, jossa niitä myös käytetään. Tarjottavasta palvelusta riippuen ajoneuvot ovat joko sidoksissa kiinteisiin pysäköintiasemiin tai vapaasti saatavilla katutilassa. Esimerkiksi useat kaupunkipyöräjärjestelmät perustuvat kiinteisiin pysäköintiasemiin.

Useimmiten mikroliikennepalvelut toimivat niin, että ajoneuvot ovat vapaasti kuluttajien saatavilla (ns. *free floating*). Palveluntarjoaja tuo ajoneuvojaan liikenneasemien ja kauppakeskusten läheisyyteen sekä muihin sellaisiin paikkoihin, mistä kuluttajat voivat ottaa niitä vaivattomasti käyttöönsä. Ajoneuvoja sijoitetaan pääasiassa jalkakäytävälle, pyöriteille, kävelykaduille ja pihakaduille. Ajoneuvojen sijoittamista varten voi olla myös erillisiä pysäköintipaikkoja, jotka on osoitettu polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköimistä varten.

Kun ajoneuvot on tuotu katutilaan, kuluttajat ottavat niitä käyttöönsä ja pysäköivät niitä useimmiten sinne, missä palvelun käyttö päättyy. Tämän jälkeen ajoneuvon ottaa käyttöönsä seuraava kuluttaja, ellei palveluntarjoaja siirrä sitä toiseen paikkaan, jossa sille on suurempi kysyntä.

Kun palveluntarjoaja tuo ajoneuvonsa katutilaan, on tässä lähtököisesti kyse ajoneuvojen pysäköinnistä. Ajoneuvot pysäköidään joko kiinteisiin pysäköintiasemiin, erikseen merkityille pysäköintipaikoille tai muutoin liikennesääntöjen mukaisesti. Samalla tavalla myös yhteiskäyttöisiä henkilöautoja pysäköidään tielle odottamaan seuraavaa käyttäjää. Ratkaiseva ero on kuitenkin siinä, minne ajoneuvo pysäköidään odottamaan seuraavaa käyttäjää: siinä missä yhteiskäyttöauto voi odottaa pysäköitynä kadunvarressa, asunto-osakeyhtiön kiinteistöllä tai esimerkiksi pysäköintilaitoksessa, yhteiskäyttöinen kevyt sähköajoneuvo pysäköidään pääasiassa jalkakäytävälle tai pyörätielle.

Kunta voi tienpitäjänä päättää pysäköintijärjestelyistä ja siitä, missä määrin se haluaa mahdollistaa ajoneuvojen pysäköintiä ajoradalla ja muilla tien osilla. Kunta voi yhtäältä sallia pysäköinnin ehdoilla, mutta toisaalta myös rajoittaa pysäköintiä ja jopa kieltää sen. Rajoituksista ja kielloista huolimatta kunta voi sallia pysäköinnin maksua vastaan tai luoda sopimukseen perustuvia pysäköintilapajärjestelmiä, kuten esimerkiksi asukas- ja yrityspysäköintilapajärjestelmien kohdalla on tehtykin.

3.4 Mikroliikennepalvelu kunnan tarjoamana liikennepalveluna

Liikennepalvelulain 19 luvussa säädetään liikennepalveluja koskevista hankintamenettelyistä ja yksinoikeuden antamisesta. Mikroliikennepalvelut eivät kuulu liikennepalvelulain 171 §:ssä mainitun palvelusopimusasetuksen¹³ soveltamisalaan eikä niitä koskien voida tehdä palvelusopimusasetuksen mukaista päätöstä kunnan yksinoikeudesta tarjota palvelua. Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on noudatettava, jos he päättävät järjestää liikennepalveluja. Palvelusopimusasetuksen soveltamisalaan kuuluvat linja-auto-, raitio-, metro- ja junaliikenne.

Liikennepalvelulaki ei estä kuntaa hankkimasta ja tarjoamasta mikroliikennepalveluja omana toimintanaan. Eräät kunnat tarjoavatkin esimerkiksi kaupunkipyöräpalveluja, jotka ne ovat hankkineet hankintalainsäädännön mukaisia hankintamenettelyjä noudattaen. Kunnan tekemällä hankinnalla ei kuitenkaan voida estää tai rajoittaa muiden mikroliikennepalvelun tarjoajien tuloa markkinoille tai rajoittaa liikennevälineiden määrää.

Julkisista hankinnoista annetun lain ([1397/2016](#), *hankintalaki*) tai vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain ([1398/2016](#), *erityisalojen hankintalaki*) mukaisia hankintamenettelyjä käyttävät muut kuin liikennepalvelulaissa tarkoitetut toimivaltaiset viranomaiset. Myös käyttöoikeussopimuksista säädetään hankintalaissa ja erityisalojen hankintalaissa. Muun muassa koulukuljetukset, palveluliikenne ja asiointilinjat ovat kuntien hankintayksiköiden kilpailutuksen kohteita, jotka hankitaan hankintalainsäädännön mukaisesti. Myöskään hankintalainsäädännöstä ei voida johtaa kunnille oikeutta rajoittaa mikroliikennepalvelun tarjoajien määrää. Hankintalainsäädäntö sääntelee ainoastaan kilpailuttamisen menettelytapoja, ei sitä, mitä palveluja hankintayksiköllä on oikeus ostaa.

3.5 Mikroliikkumisen turvallisuustilanne

Kevyitä sähköajoneuvoja käytettäessä on aiheutunut paljon vaaratilanteita ja onnettomuuksia, mikä on herättänyt huolta mikroliikenteen liikenneturvallisuudesta. Sähköpotkulautaan onnettomuuksia on tilastoitu ja tutkittu eri sairaanhoitopiireissä. HUSin alueella selvitettiin sähköpotkulautailijoiden eli kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien vammojen laatua ja lukumäärää sekä vammoista aiheutuneita kustannuksia vuonna 2021 tapahtuneissa onnettomuuksissa. Tutkimuksessa analysoitiin 446 vuoden 2021 aikana sähköpotkulautaan onnettomuudessa loukkaantuneen henkilön tapausta. Kevyen sähköajoneuvon omistussuhteesta ei ollut suurimmassa osassa tapauksissa kirjausta. Osa onnettomuuksista oli tapahtunut myös muilla kuin yhteiskäyttöisillä kevyillä sähköajoneuvoilla.¹⁴

¹³ Rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o [1370/2007](#).

¹⁴ Vasara, H., Toppari, L., Harjola, V-P., Virtanen, K., Castrén, M. & A., Kobylin 2022. [Characteristics and costs of electric scooter injuries in Helsinki: a retrospective cohort study](#). Tarkastettu 13.2.2023.

HUSin alueella yleisimpiä loukkaantumisen syitä olivat ajoneuvolla kaatuminen ja törmääminen. Yleisimmin (49 prosentissa tapauksista) onnettomuudesta seurasi pään tai kasvojen alueen vammautuminen. Vammoista 257 oli lieviä, 155 keskivaikeita, 30 vaikeita, kolme hyvin vaikeita ja yksi erittäin vaikea. Lievät vammat olivat aivotärähdyksiä, nivelten nyrjähdyksiä ja pinnallisia haavoja. Keskivaikeat vammat olivat enimmäkseen murtumia tai nivelsidevammoja. Vaikeita vammoja olivat aivoverenvuodot, pitkäaikaista kuntoutusta vaativat murtumat ja nivelsidevammat. Hyvin ja erittäin vaikeita olivat vakavat aivoverenvuodot sekä muut henkeä uhkaavat verenvuodot. Suurin osa onnettomuuksista oli tapahtunut kesäviikonloppuina ja iltaisin tai öisin. Hoidetuista vajaa puolet (45 %) oli ollut päihtyneenä, keskimäärin 1,6 promillen humalassa. Yöaikaan (klo 0–5) hoidetuista 75 % oli päihtyneitä.¹⁵

Vuoden 2021 aikana Helsingin kaupunki ja mikroliikennepalveluiden palvelutarjoajat sopivat useista rajoituksista yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen käytölle. Kevyiden sähköajoneuvojen ajonopeutta rajoitettiin teknisesti 20 kilometriin tunnissa ja useilla keskustan alueilla sekä öisin 15 kilometriin tunnissa. Lisäksi ajoneuvojen käyttö viikonloppuöisin estettiin kokonaan. Aiemmin mainituista onnettomuuksista 51 % tapahtui ennen nopeusrajoitusten alentamisia ja 84 % ennen käytön estämistä viikonloppuöisin¹⁶. Viikonloppuöiden rajoitus tuli voimaan syyskuussa, jolloin sähköpotkulautailun määrä oli merkittävästi vähäisempää kuin kesällä.

Mikroliikkumisen turvallisuustilanteen havaittiin kehittyneen parempaan suuntaan vuonna 2022. Tammi–elokuussa 2022 HUSin päivystyksissä Helsingissä hoidettiin 148 kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa, mikä oli merkittävästi vähemmän kuin vuonna 2021. Vuoden 2021 tammi–elokuussa HUSin päivystyksissä hoidettiin 386 mikroliikenteeseen liittyvää vammaa. Päivystyksissä hoidetut sähköpotkulautavammat vähentyivät siis merkittävästi, vaikka kevyiden sähköajoneuvojen tarjonta, saatavuus ja niillä tehdyt matkat lisääntyivät. Syynä turvallisuustilanteen paranemiseen pidetään vuonna 2021 palveluntarjoajien ja kaupungin välillä sovittujen yhteisten toimintamallien ja rajoitusten käyttöönottoa. Rajoitusten myötä yölliset sähköpotkulautavammat vähentyivät merkittävästi.¹⁷ Arvioiden mukaan Helsingissä kevyellä sähköajoneuvolla ajamisen turvallisuus lähestyy polkupyöräilyn tasoa¹⁸.

Onnettomuuksissa loukkaantuneiden kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien merkittävä vähenemä ei kuitenkaan muuttanut loukkaantuneiden vammaprofiilia. Noin puolella loukkaantuneista oli pään vammoja. Toiseksi yleisimpiä olivat raajojen vammat. Vuonna 2022 noin puolet vammoista oli keskivaikeita tai vaikeita. Vakavia tai erittäin vakavia vammoja oli 12 henkilöllä. Palveluntarjoajien ja kaupungin sopimilla rajoituksilla on ollut vaikutusta myös päihtyneenä ajamisen vähentymiseen. Päihtyneiden potilaiden osuus laski hieman vuoteen 2021 verrattuna eli 35 prosenttiin loukkaantuneista. HUSin arvion mukaan kaupungin ja palveluntarjoajien sopimien rajoitusten lisäksi sähköpotkulautavammojen vähenemän taustalla voi olla myös lisääntynyt käyttökokemus ja aiheen saama mediahuomio.¹⁹

Myös Tampereen alueella on tutkittu ja tilastoitu alueen sähköpotkulautaanettomuuksia. Tampereen yliopistollisessa sairaalassa hoidettiin kahden vuoden aikana, aikavälillä 23.4.2019–23.4.2021, yhteensä 331 loukkaantunutta kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. Sairaalakäynneistä 44 prosenttia tehtiin yöaikaan (klo 0–6). Loukkaantuneilla todettiin päähän ja raajojen alueelle kohdistuneita vammoja, mutta mikään tietty vamatyyppi ei ollut selvästi yliedustettuna. Todetuista vammoista vakavimmat olivat vaikeita murtumia päässä ja kasvojen alueella. Loukkaantuneista noin puolet oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Taysin tutkimuksessa selvitettiin myös vammojen määriä suhteessa kevyiden sähköajoneuvojen käyttömääriin. Tutkimuksen mukaan sadastatuhannesta käyttökerrasta 18 käyttökertaa johtaa ensiapua vaativaan loukkaantumiseen. Vakavan loukkaantumisen ilmaantuvuudeksi todettiin 5,9 sataatuhatta käyttökertaa kohden.²⁰

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ HUSin [tiedote](#) 16.11.2022: Sähköpotkulautailijoiden vammat vähentyneet vuoteen 2021 verrattuna. Tarkastettu 13.2.2023.

¹⁸ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D. (2022). [Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki](#), 4. Tarkastettu 13.2.2023.

¹⁹ HUSin [tiedote](#) 16.11.2022: Sähköpotkulautailijoiden vammat vähentyneet vuoteen 2021 verrattuna. Tarkastettu 13.2.2023.

²⁰ Taysin [tiedote](#) 19.4.2022: Taysissa tutkittiin, kuinka usein sähköpotkulauta-ajelu johtaa ensiapuun. Tarkastettu 16.2.2023.

Kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksista ja loukkaantumisista aiheutuu merkittäviä kustannuksia yhteiskunnalle. Sairaanhoidon kustannuksia aiheuttavat muun muassa päivystyskäynnit, osastohoito, leikkaukset ja seurantakäynnit. Myös sairauspoissaolot aiheuttavat kustannuksia. Esimerkiksi Helsingissä vuonna 2021 tapahtuneista onnettomuuksista arvioitiin aiheutuneen yhteiskunnalle yhteensä 1,71 miljoonan euron kustannukset sairaanhoitokustannusten ja sairauspoissaolojen muodossa.²¹ Liikenne- ja viestintäministeriön teettämässä mikromobiiliikunnan promilleraajaa koskevassa selvityksessä puolestaan on arvioitu, että kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksista aiheutuu kaiken kaikkiaan noin 275 miljoonan euron vuosittaiset onnettomuuskustannukset. Arviossa on otettu huomioon sekä reaalityökaluun menetys (materiaalivahingot, sairaanhoidon ja kuntoutuksen kulut, pelastuslaitoksen, poliisin ja oikeuslaitoksen kulut ja tuotantopanoksen menetys) että yksilöllisen hyvinvoinnin menetys.²²

3.6 Polkupyöräilijää ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevat vaatimukset

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamista varten ei ole säädetty ikä-, kyky-, taito- ja ajo-oikeusvaatimuksia. Polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on kuitenkin täytettävä ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset, joista säädetään tieliikennelain 17 §:ssä. Sen mukaan polkupyörää eikä kevyttä sähköajoneuvoa saa ajaa henkilö, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset.

Vaikka tieliikennelaissa ei ole säädetty polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ikärajaa, se ei tarkoita, etteikö mikromobiilipalvelun käytölle voida asettaa ikäraja. Mikromobiilipalvelun tarjoaja voi asettaa palvelun käytölle ehtoja, kuten ikärajan. Palvelun käytön ehdoista kerrotaan esimerkiksi palveluun kuuluvaa mobiilisovellusta käytettäessä tai sovellusta sovelluskaupasta ladattaessa.

Toisin kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettamiselle, polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole säädetty promilleraajaa. Polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuitenkaan ajaa, jos kuljettajalta päihtymyksen vuoksi puuttuu ajamiseen tarvittavat edellytykset. Päihtyneenä ajaminen on yksiselitteisesti kiellettyä, jos päihtymys vaikuttaa ajokykyyn.

Päihtyneenä ajamisen kiellon tehosteeksi on säädetty rangaistus rikoslain 23 luvun 1 §:n 1 momentissa ja 9 §:n 1 momentissa. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan tuomita rangaistus *liikenneturvallisuuden vaarantamisesta*, jos tieliikennelain 17 §:n vastainen menettely – siis päihtyneenä ajaminen – on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Mitään konkreettista vaaraa teosta ei tarvitse aiheutua, vaan riittävää on, että tekoon tavallisesti liittyy henkilövahingon vaara.

Lisäksi rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään *liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla*. Niin sanottuun ”tankoituopumukseen” syyllistyy se, joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Säännös eroaa rikoslain 23 luvun 3 §:ssä kriminalisoidusta rattijuopumuksesta kolmella eri tavalla:

- Liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla voi syyllistyä vain, jos moottoritonta ajoneuvoa ajaa päihtyneenä tieliikennelaissa säädetyllä tiellä. Rattijuopumuksessa riittää, että kuljettaa moottorikäyttöistä ajoneuvoa päihtyneenä tiellä, maastossa tai muulla alueella.
- Liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla voi syyllistyä se, joka on alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena. Mitään tiettyä päihtymyksen tasoa ei vaadita eikä promilleraajasta ole erikseen säädetty toisin kuin rattijuopumuksessa.

²¹ HUSin [tiedote](#) 13.6.2022: Merkittävä osa sähköpotkulautoilijoiden vammoista keskivaikeita tai vaikeita. Tarkastettu 16.2.2023.

²² Ks. arviomuiston liite 2.

— Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla edellyttää, että tekijä on aiheuttanut konkreettista vaaraa, kun taas rattijuopumuksessa ei mitään erillistä vaaravaatimusta ole.

Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuosina 2019–2021 viranomaisten tietoon tuli yhteensä 122 liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla.

3.7 Mikroliikkumista koskevat liikennesäännöt

3.7.1 Polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennesäännöt

Mikroliikennepalvelun käyttäjä on tiellä tienkäyttäjä, jonka toimintaa koskee tieliikennelaki. Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaan tiellä tarkoitetaan maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Kuntien kadut sekä niiden hallinnassa olevat alueet ovat lähtökohtaisesti tietä.

Tienkäyttäjän tärkein velvollisuus on noudattaa liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Liikennesääntöjen lisäksi tienkäyttäjän on noudatettava liikenteenohjauslaitteella annettua velvollisuutta sekä liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä.

Polkupyöräilijä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja ovat tieliikennelain systematiikassa ajoneuvon kuljettajia, joiden tulee noudattaa ajoneuvon kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä. Tieliikennelaissa ei ole nimenomaisesti säädetty kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennesäännöistä, vaan kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen rinnastuu polkupyörällä ajamiseen. Tieliikennelain 52 §:n 1 momentin mukaan kevyttä sähköajoneuvoa ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

Polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa on ajettava pyörätiellä tai pyöräkaistalla. Näiden puuttuessa polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla on ajettava ajoradalla tai tien oikealla puolella olevalla pientareella, jos tällainen on erotettu ajoradasta reunaviivalla ja ajaminen pientareella onnistuu haitatta. Muita polkupyöräilijälle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle tarkoitettuja paikkoja ovat pihakadut, kävelykadut ja pyöräkadut.

Sen paremmin polkupyörällä kuin kevyellä sähköajoneuvollakaan ei saa ajaa jalkakäytävällä, paitsi jos ajoneuvon kuljettaja on alle 12-vuotias lapsi. Tällöinkään ajamisesta ei saa aiheutua huomattavaa haittaa jalankululle. Kevyellä sähköajoneuvolla saa kuitenkin ajaa jalkakäytävällä, jos kyseessä on sellainen itsestään tasapainottuva²³ kevyt sähköajoneuvo, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa. Tällöin jalankulkijoille on annettava esteetön kulku.

Kokonaan kiellettyä jalkakäytävällä ajaminen ei kuitenkaan ole. Tieliikennelain 18 §:n 5 momentin mukaan ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Poikkeaminen tien eri osien käyttöä koskevista liikennesäännöistä edellyttää käytännössä sitä, että muuta vaihtoehtoja tapaa liikkumiseen ei ole. Säännös soveltuukin ainoastaan poikkeustilanteisiin.

3.7.2 Turvallisen tilan antaminen

Tieliikennelain 29 §:n 1 ja 2 momentin mukaan ajoneuvolla ajettaessa on annettava jalankulkijalle, pyöräilijälle ja tienkäyttäjän kuljettamalle eläimelle turvallinen tila tiellä ja polkupyörällä ajettaessa on an-

²³ Itsestään tasapainottuvalla kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, joka on luonnostaan epävakaa ja jonka tasapainon säilyttämiseen tarvitaan apujärjestelmä ja jollaiseksi luetaan moottorikäyttöiset yksipyöräiset tai kahdella rinnakkaisella pyörällä varustetut ajoneuvot. Esimerkiksi nyt jo markkinoilta poistunut Segwayn kaksipyöräinen henkilökuljetin oli itsestään tasapainottuva kevyt sähköajoneuvo.

nettava jalankulkijalle turvallinen tila tiellä. Turvallisen tilan antaminen sisältää ajoneuvon tilannenopeuden ja ajoneuvon koon huomioon ottamisen. Turvallinen etäisyys muihin tienkäyttäjiin riippuu siitä, millaisella tiellä ollaan ja millaista ajoneuvoa ajetaan.

Turvallisen tilan antamisen velvollisuus koskee polkupyöräilijän lisäksi myös kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. Liikennesääntö turvaa jalankulkijoita erityisesti silloin, kun polkupyöräilijät, kevyen sähköajoneuvon kuljettajat ja jalankulkijat liikkuvat samassa tilassa. Kuten tieliikennelain 29 §:n 3 momentista ilmenee, erityisen tärkeää on antaa turvallinen tila lapsille, vanhuksille, vammaisille ja muille henkilöille, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä. Edellä mainittuja henkilöitä lähestyessään polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta.

3.7.3 Suojakypärän käyttäminen

Tieliikennelain 92 §:n 4 momentin mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Säännös koskee myös mikroliikennepalveluihin kuuluvan polkupyörän käyttämistä.

Suomessa ei ole voimassa suojakypärän käyttöpakkoa. Sen sijaan kyse on vahvasta käyttösuosituksesta, jota korostaa se, että siitä on erikseen säädetty tieliikennelaissa. Suojakypärää on suositeltua käyttää myös kevyen sähköajoneuvon kuljettajana ja matkustajana siinä missä pyöräillessäkin. Suojakypärän käyttämättä jättämisestä ei voi määrätä liikennevirhemaksua eikä sakkoa.

Suojakypärän käyttöpakkoa ja käyttösuositusta arvioitiin edellisen kerran tieliikennelain kokonaisuudistuksessa. Selvitysten mukaan pyöräilyn terveyshyödyt ylittävät pyöräilyn riskit ja pyöräilevän ihmisen elinajanodote on selvästi korkeampi kuin sellaisen, joka ei pyöräile. Pyöräilyä on myös monenlaista. Onnettomuusriski on erilainen kovavauhtisessa urheilupyöräilyssä kuin leppoisassa liikennepyöräilyssä. 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 kevyiden sähköajoneuvojen käytön kannalta. Yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käyttö perustuu helpouteen ja spontaaniuteen, eivätkä käyttäjät pidä mukanaan kypärää siltä varalta, että saattaisivat käyttää kaupunkipyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa.²⁴

Pään vammat ovat sähköpotkulautaonnettomuuksissa loukkaantuneilla melko yleisiä. Esimerkiksi tammi–elokuussa 2022 HUSin päivystyksissä Helsingissä hoidetuista kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajista noin puolella oli pään vammoja. Toiseksi yleisimpiä ovat raajojen vammat.²⁵

Kypärän käyttäminen voi lieventää pään vammoja osassa onnettomuustapauksista, mutta ei kaikissa, koska vammamekanismi on erilainen kuin polkupyörällä kaaduttaessa tai törmättyäessä. Sähköpotkulautaonnettomuuksissa on tyypillistä, että päähän kohdistuva isku kohdistuu leukaan ja hampaisiin, joita pyöräilykypärä ei suojaa.

Suojakypärän käyttöpakko voi myös vähentää mikroliikennepalvelujen käyttöä, jollei kypärä ole ajoneuvossa valmiina käytettäväksi. Jos käyttäjällä olisi velvollisuus hankkia oma kypärä ja kuljettaa sitä mukanaan, se voisi vähentää kevyiden sähköajoneuvojen käyttöä.

Mikroliikennepalveluissa palvelun käyttäjälle ei tarjota suojakypärää. Suojakypärän käyttöä on kuitenkin harkittu ja esimerkiksi vuonna 2020 mikroliikennepalvelun tarjoaja TIER ilmoitti, että se lisää ajoneuvoihinsa kypärät²⁶. Kypärän tarjoamista on kokeiltu muun muassa Tampereella, mutta siitä ei tullut pysyvää ratkaisua.

²⁴ Ks. [HE 180/2017 vp](#), s. 134–135.

²⁵ HUSin [tiedote](#) 16.11.2022. Tarkastettu 13.2.2023.

²⁶ [Sähköpotkulautayhtiö yrittää vähentää päävammoja lisäämällä lautoihinsa kypärät](#). Helsingin Sanomat 25.5.2020. Tarkastettu 13.2.2023.

3.7.4 Matkustajien kuljettaminen polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla

Tieliikennelain 147 §:n mukaan polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille ajoneuvo on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Polkupyörässä tulee olla kaksi erillistä jarrulaitetta, jos sillä kuljetetaan matkustajaa.

Mikroliikenteessä käytettävät kevyet sähköajoneuvot ja polkupyörät on rakennettu ainoastaan kuljettajalle. Niillä ei saa kuljettaa matkustajia. Kevyen sähköajoneuvon valmistajan kilvessä on myös usein ilmoitettu painoraja, joka voi rajoittaa ajoneuvon käyttämistä.

3.7.5 Mikroliikkumisen pysäköintisäännöt

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin sovelletaan tieliikennelain 36–38 §:ssä säädettyjä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevia liikennesääntöjä. Niiden mukaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä

- mahdollisimman lähelle tien (esimerkiksi ajoradan, pyörätien tai jalkakäytävän) reunaa
- tien suuntaisesti
- siten, ettei se vaaranna turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä.

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle tai pyörätielle. Tällöinkin pysäyttämässä tai pysäköinnissä on noudatettava edellä mainittuja sääntöjä, eli ajoneuvo tulee pysäyttää tai pysäköidä mahdollisimman lähelle jalkakäytävän tai pyörätien reunaa tien suuntaisesti, eikä pysäyttamisestä tai pysäköinnistä saa aiheutua vaaraa turvallisuudelle tai haittaa muulle liikenteelle.

Pyöräilijöiden ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajien oletetaan toimivan pysäköintisääntöjen mukaisesti. Säännöt kuitenkin tarjoavat hyvin vähän liikkumavaraa joustavaan pysäköintiin, mikä näkyy pysäköintivirheinä. Esimerkiksi vaatimus pysäköinnistä tien suuntaisesti tarkoittaa sitä, ettei polkupyöriä eikä kevyitä sähköajoneuvoja saa pysäköidä muulla tavalla, ellei toisenlaista pysäköintitapaa ole osoitettu liikenteenohjauslaitteella.

Mikroliikenteessä merkitystä on myös tieliikennelain 12 §:ssä säädetyllä kiellolla panna tai jättää tielle estettä. Säännöksen mukaan tielle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä. Tielle jättämisen sijaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tieliikennelain edellyttämällä tavalla.

3.7.6 Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän liikennesäännöt

Edellä sähköpotkulautaa koskevassa luvussa 2.2 on todettu, että sähköpotkulauta voi olla myös ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle jäävä jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Tällainen on kyseessä silloin, kun laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä on tieliikenteessä jalankulkija. Hänen on tiellä liikkeudessaan noudatettava jalankulkijan liikennesääntöjä.

Liikkumisvälineen käyttäjään ei kohdistu samanlaisia vaatimuksia kuin polkupyöräilijään tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan. Häntä eivät esimerkiksi koske ajoneuvon kuljettajan yleiset vaatimukset, koska jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ei ole ajoneuvo.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää ei myöskään koske suojakypärän käyttösuositus eivätkä matkustajan kuljettamista koskevat käytösäännöt, saati pysäyttämistä taikka pysäköintiä koskevat liikennesäännöt. Häntä koskee kuitenkin tieliikennelain 12 §:ssä säädetty kieltä jättää liikkumisväline tielle niin, että se voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä saa käyttää liikkumiseen jalkakäytävää. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää eikä haitata muuta liikennettä.

Vaikka tieliikennelain 17 §:ssä säädettyt ajoneuvon kuljettajan yleiset vaatimukset eivät koskekaan jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää, häntä koskee kuitenkin rikoslain liikennejuopumussääntely. Rikoslain 23 luvun 9 §:n 2 momentin mukaan liikennejuopumuksesta moottoritomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjää, joka aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle kuljettamalla alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsi- tai jalkakäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään yhden kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

3.7.7 Mikroliikennepalveluiden tarjoajia koskevien kunnallisten määräysten antaminen

Vuonna 2015 kumotun edellisen kuntalain ([365/1995](#)) mukaan kunnanvaltuustolla oli toimivalta hyväksyä kuntaan järjestyssääntöjä, joilla edistettiin yleistä järjestystä ja turvallisuutta kunnan alueella. Järjestyssääntöjen rikkomisesta voitiin tuomita sakkorangaistus. Järjestyssäännöstä säädettiin kuntalain 7 §:ssä, joka kumottiin lailla [618/2003](#). Kunnallisten järjestyssääntöjen sijaan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden edistämiseksi säädetään nykyisin järjestyslaissa ([612/2003](#)), joka tuli voimaan 1.10.2003.

Kunnallisella säädösvallalla on pitkät perinteet. Kunnalliset järjestyssäännöt eivät ole olleet vieraita liikenteessä. Esimerkiksi Helsingin kaupungissa on vielä 1950-luvulla ollut voimassa Helsingin kaupungin liikennejärjestyssääntö, jota oli noudatettava yleisessä liikenteessä ”voimassa olevien lakien ja asetusten lisäksi”. Liikennejärjestyssäännön vastaisesta menettelystä voitiin rangaista enintään viidellä kymmenellä päiväsakolla. Vaikka toimivalta kunnallisten järjestyssääntöjen antamiseen on kumottu jo kaksikymmentä vuotta sitten, niistä kertovia merkkejä ja ilmoituksia on vielä tänä päivänä nähtävissä yksityisillä kiinteistöillä.

Toimivalta järjestyssääntöjen antamiseen kumottiin säätämällä järjestyslaki. Samalla korjattiin järjestyssääntöjen laillisuuteen liittyvät ongelmat, joissa oli kyse keskeisesti siitä, millä säädöstasolla järjestyssääntöjen vastaisesta menettelystä tuli säätää. Selkeä vaihtoehto oli säätää siitä suoraan laissa, kuten perustuslain 8 §:ssä säädetty rikosoikeudellinen laillisuusperiaate edellyttää.

Voimassa olevaan tieliikennelakiin on koottu selkeästi kaikki liikkumisen säännöt. Tienkäyttäjän kannalta olisi hankalaa, jos kunnilla olisi sen lisäksi toimivalta antaa kunnallisia järjestyssääntöjä vastaavia liikennejärjestyssääntöjä.

3.8 Mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauksen keinoin

Kunta voi tienpitäjänä ohjata mikroliikennettä tiellä käyttämällä liikenteenohjauksen keinoja. Liikenteenohjauksen keinoilla on mahdollista esimerkiksi rajoittaa polkupyöräilyä, kevyellä sähköajoneuvolla ajamista ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttämistä tai jopa kieltää ne.

Liikenteenohjauksesta säädetään tieliikennelain 4 luvussa. Liikenteenohjaus kuuluu tienpitäjän tehtäviin ja se on yksi keskeisimmistä keinoista, joilla vaikutetaan liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Kunnat ovat katujensa ja muiden hallinnassaan olevien alueidensa tienpitäjiä.

Liikenteenohjauksessa käytetään liikenteenohjauslaitteita. Niitä ovat liikennemerkkit, tiemerkinnot ja liikennevalot. Liikenteenohjauslaitteista ja niiden käyttämisestä säädetään tieliikennelaissa ja sen nojalla

annetussa valtioneuvoston asetuksessa liikenteenohjauslaitteiden käytöstä ([379/2020](#)). Liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista on annettu Liikenne- ja viestintäviraston määräys²⁷.

Liikenteenohjauslaitteiden käyttö edellyttää hyvää liikennesuunnittelua. Pistemäiset rajoitukset voivat edellyttää useiden liikenteenohjauslaitteiden asettamista, mikä voi hankaloittaa liikenneympäristössä toimimista ja rajoitusten hahmottamista. Alueellisten rajoitusten käyttäminen voi olla huomattavasti selkeämpää ja kokonaistaloudellisempaa, mutta niiden käyttö edellyttää sitä, että tienkäyttäjä ymmärtää olevansa alueella, jossa liikkumista on rajoitettu.

Mikroliikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaittein koskevat samat säännöt ja periaatteet kuin minkä tahansa muunkin liikenteen ohjaamista. Liikenteenohjausta varten ei kuitenkaan ole nimenomaan mikroliiikenteen ohjaamiseen soveltuvia liikenteenohjauslaitteita – etenkin liikennemerkkejä –, vaan tätä varten on käytettävä pääasiassa polkupyöräilyä ja muuta ajoneuvoliikennettä koskevia liikenteenohjauslaitteita. Liikennemerkkien yhteydessä on myös käytettävä lisäkilpiä, jotta merkkien vaikutus saadaan rajattua koskemaan esimerkiksi kevyiden sähköajoneuvojen käyttämistä.

Kunta voi ohjata mikroliikennettä esimerkiksi osoittamalla niille pysäköintipaikkoja sekä asettamalla kieltoja ja rajoituksia. Tällaisia voivat olla erilaiset ajokiellot ja pysäköintikiellot. Sähköpotkulaudan käyttäjän velvollisuutena on noudattaa asetettuja kieltoja ja rajoituksia. Kunta voi käyttää liikenteenohjauksessa myös suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä, jos liikenteen ohjauksessa tarvitaan liikenne-merkkiä, josta ei ole säädetty tieliikennelaissa.

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

3.9 Valvonta

3.9.1 Liikennevalvonta

Liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteilla asetetut velvollisuudet kaipaavat rinnalleen tehokasta ja vaikuttavaa liikennevalvontaa. Tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu ensisijaisesti poliisin perustehtäviin, minkä vuoksi poliisi on keskeisenä liikenteenvalvojana tärkeässä roolissa. Poliisin tehtävästä säädetään tieliikennelain 181 §:n 1 momentissa. Poliisin lisäksi tieliikennelain noudattamista valvovat Rajavartiolaitos ja Tulli, mutta heidän roolinsa mikroliikenteen valvonnassa on vähäinen. Poliisin tehtävänä on myös valvoa ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta, kuten ajoneuvolain 201 §:ssä säädetään.

Poliisi valvoo myös mikroliikennettä eli mikroliikennepalveluiden käyttäjien toimintaa liikenteessä eli sitä, että mikroliikennepalveluiden käyttäjät noudattavat tieliikennelakia ja ajoneuvolakia. Poliisi valvoo esimerkiksi sitä, että polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla ei ajeta jalkakäytävällä, ne pysäköidään liikennesääntöjen mukaisesti ja niillä ajettaessa noudatetaan henkilökuljetuksesta annettuja säännöksiä sekä sitä, että mikroliikenteessä käytettävät polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot ovat liikennekelpoisia.

Poliisi valvoo myös polkupyöräilijöiden ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien ajokuntoa. Tämä valvonta ulottuu myös jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttöäjiin.

Poliisilla on kattavat toimivaltuudet liikennevalvontatehtävien hoitamista varten. Liikenteenvalvojana poliisilla on toimivalta toimia tieliikennelain 8 §:ssä säädetyn liikenteenohjaushierarkian ylimpänä tasona ja antaa kaikille tienkäyttäjille merkkejä, käskyjä ja kieltoja.

²⁷ Liikenne- ja viestintäviraston määräys liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksista ([TRA-FICOM/101313/03.04.03.00/2022, 13.6.2022](#)).

Poliisilla on tieliikennelain 182 §:n mukaan oikeus määrätä ajoneuvo pysäytettäväksi. Ajoneuvon kuljettajalla on vastaavasti velvollisuus noudattaa poliisin antamia määräyksiä ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

Poliisilla on pakkokeinolain ([806/2011](#)) 9 luvun 2 §:n mukaan oikeus määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Poliisilla on siis oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä tai määrätä kuljettaja antamaan sylkinäyte huumausainepikatestiä varten. Kokeesta kieltäytymisen taikka kokeen suorittamisen turvaamisen tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voidaan toimittaa henkilönkatsastus, johon ei tarvita pidättämiseen oikeutetun virkamiehen päätöstä. Poliisi voi myös tieliikennelain 183 §:n perusteella kieltää ja tarvittaessa estää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jos nautitun seulonta-alkometritestin perusteella kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, vaikka kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen.

Poliisin toimivaltuudet eivät ole kaiken kattavat mikroliikenteen valvomisen kannalta. Suurin toimivaltavaje koskee sitä, ettei poliisilla ole oikeutta määrätä muita kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja raitiovaunujen kuljettajia nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi suoritettavaan kokeeseen. Poliisi ei siten voi puhalluttaa polkupyöräilijää, kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa tai jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää taikka tehdä tälle huumausainepikatestiä, ellei toimenpiteen kohteena oleva henkilö vapaaehtoisesti suostu tähän. Suostumusta ei kuitenkaan ole pidetty kestäväenä perusteena pakkokeinon käytännölliselle. Tällaiselle toimivaltuudelle olisi kuitenkin tarvetta, koska päihtymyksestä saatava näyttö on tarpeellista etenkin rikosprosessissa.

Poliisilla on myös yksittäistapauksessa oikeus antaa jokaista velvoittavia tarpeellisia käskyjä ja kieltoja käyttäessään tieliikennelaissa, ajoneuvolaissa tai muussa laissa – kuten esimerkiksi poliisilaissa ([872/2011](#)) – säädettyjä toimivaltuuksiaan. Sen lisäksi, mitä tieliikennelain 182 §:ssä säädetään, poliisilla on poliisilain 2 luvun 11 §:n 1 momentin mukaan oikeus määrätä kulkuneuvo pysäytettäväksi, siirtää kulkuneuvo tai määrätä se siirrettäväksi, jos se on perusteltua poliisille kuuluvan tehtävän suorittamiseksi.

Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten tehosteeksi on säädetty sekä rikosoikeudellisia rangaistuksia että hallintosanktioita. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, joka ei noudata liikennesääntöjä tai liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta, voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu. Jalankulkijalle ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle voidaan vastaavasti määrätä 20 euron liikennevirhemaksu. Jos tieliikennelain tai ajoneuvolain vastainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tienkäyttäjää voidaan tuomita rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta säädetään rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

Poliisi ei voi määrätä liikennevirhemaksua polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, jos ajoneuvossa todetaan vikoja tai puutteita, joiden vuoksi ajoneuvo ei kunnoltaan, varusteiltaan tai rakenteeltaan ole liikennekelpoinen. Tämä johtuu siitä, että ajoneuvolain 195 §:ssä vastuu liikennevirhemaksusta on säädetty koskemaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä ajoneuvorikkomuksia.

Liikennevalvonnan suurimmat haasteet liittyvät sen kattavuuteen ja tehokkuuteen. Poliisi valvoo jo nyt laajasti liikennettä, mutta valvonta ei ole kaiken kattavaa – poliisi ei voi olla aina joka paikassa. Lisäksi poliisi valvoo useammin moottoriajoneuvoliikennettä kuin jalankulku- ja polkupyöräliikennettä sekä kevyillä sähköajoneuvoilla ajamista. Jälkimmäisten liikennemuotojen valvontaa tehdään enemmän teemaluonteisesti.

Lisäksi poliisin valvontakalusto vaikuttaa liikennevalvontaan. Koska poliisi liikkuu enimmäkseen henkilöautolla, partioiden on usein kätevintä keskittyä moottoriajoneuvoliikenteen valvontaan. Jalankulku- ja pyöräliikenteen valvonta edellyttää lähtökohtaisesti sitä, että poliisi jalkautuu jalkakäytävälle tai liikkuu liikenteessä polkupyörällä. Tällöin poliisilla on paremmat mahdollisuudet puuttua lainvastaiseen liikennekäyttäytymiseen myös ajoradan ulkopuolella.

Kevyiden sähköajoneuvojen käytön tehostettu valvonta oli yksi liikennevalvonnan teemoista Helsingissä kesällä 2022. Poliisin tulostietojärjestelmästä saatujen tietojen mukaan vuonna 2022 mikroliikenteen valvontaa tehtiin myös muissa poliisilaitoksessa Helsingin poliisilaitoksen lisäksi.

3.9.2 Kuluttajaturvallisuusvalvonta

Mikroliikennepalveluiden tarjoamista koskee kuluttajaturvallisuuslaki, jonka noudattamista valvoo Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes. Tukes valvoo yksityiseen kulutukseen tarjottavien kuluttajapalveluiden turvallisuutta niiltä osin, kun kuluttajapalveluiden rajoitukset eivät perustu muuhun lakiin kuin kuluttajaturvallisuuslakiin.

Tukes valvoo vuokrattavien kevyiden sähköajoneuvojen osalta esimerkiksi palveluntarjoajan kuluttajalle antamien turvallisuusohjeiden riittävyttä ja palveluntarjoajan toimintatapoja sen huoltaessa palveluun kuuluvia ajoneuvoja ja valvoessa niiden kuntoa. Valvontaan liittyvistä hallinnollisista pakkokeinoista säädetään kuluttajaturvallisuuslain 6 luvussa. Tukes voi antaa määräyksiä epäkohtien korjaamiseksi tai kieltää palvelun tarjoamisen kokonaan. Tukes ei valvo kevyen sähköajoneuvon käyttöä, ajamista, pysäyttämistä tai pysäköintiä, joiden valvonta kuuluu poliisille.

Tulli valvoo kevyiden sähköajoneuvojen vaatimustenmukaisuutta niiden maahantuonnin yhteydessä.

3.9.3 Markkinavalvonta²⁸

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii kevyiden sähköajoneuvojen markkinavalvontaviranomaisena. Markkinavalvonnasta säädetään ajoneuvolain 8 luvussa. 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.

Markkinavalvontaa suoritetaan reaktiivisesti ja ennakkoivasti. Reaktiivista valvontaa suoritetaan muun muassa kuluttajilta saatujen ilmoitusten sekä Safety Gate -tiedonjakojärjestelmän kautta tulevien ilmoitusten perusteella. Ennakoivaa valvontaa suoritetaan erilaisten valvontakampanjoiden avulla sekä talouden toimijoiden tiloihin tehtävillä tarkastuksilla. Traficom toteuttaa markkinavalvontaa tekemällä selvityksiä ja tarkastuksia. Traficom voi myös ottaa tuotteita tutkittavaksi ja testattavaksi.

Traficom voi ryhtyä ajoneuvolain, puiteasetusten, uhkasakkolain ja kuluttajaturvallisuuslain mukaisiin toimenpiteisiin, jos se havaitsee markkinoilla puutteellisia, vaaraa aiheuttavia tai vaatimusten vastaisia tuotteita. Jos markkinoilla oleva tuote todetaan vaaralliseksi, Traficom voi kieltää esimerkiksi tuotteen valmistuksen, maahantuonnin, markkinoille saattamisen tai käyttöön ottamisen ja vaatia tuotteiden poistamista markkinoilta.

3.9.4 Pysäköinninvalvonta

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain ([727/2011](#)) 10 §:n mukaan poliisi huolehtii pysäköintiä ja pysäyttämistä sekä joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamisen valvonnasta sekä pysäköintivirhemaksujen ja muiden pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa säädettyjen seuraamusten määräämisestä. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä sille, joka toimii tieliikennelaissa, maastoliikennelaissa ([1710/1995](#)) ja pelastuslaissa ([370/2011](#)) säädettyjen pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten vastaisesti.

Poliisi on pysäköinninvalvonnan yleisviranomainen, joka liikennettä valvoessaan vastaa aina myös pysäköinninvalvonnasta Suomen jokaisessa kunnassa. Poliisin ohella pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamista valvoo kunnassa tai sen tietyllä alueella kunta, jos se

²⁸ Liikenne- ja viestintävirasto Traficom verkkosivu: [Tieliikenteen markkinavalvonta](#). Tarkastettu 13.2.2023.

on saanut kunnallista pysäköinninvalvontaa varten luvan aluehallintovirastolta. Kunnallinen pysäköinninvalvoja on valvonnan yleistä järjestelyä koskeissa asioissa poliisilaitoksen päällikön johdon ja valvonnan alainen. Kunnallista pysäköinninvalvontaa on 41 kunnassa.

Pysäköintivirheeseen voi syyllistyä millä tahansa ajoneuvolla, ei siis ainoastaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivatkin määrätä pysäköintivirhemaksun myös polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä. Valtaosa pysäköintivirhemaksuista määrätään kuitenkin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheistä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 1 momentin mukaan pysäköintivirheen tehnyt kuljettaja vastaa pysäköintivirhemaksun suorittamisesta. Pysäköintivirhemaksu määrätään siten ensisijaisesti pysäköintivirheen tehneelle kuljettajalle, jos poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja tavoittavat kuljettajan valvontatehtävää suorittaessaan.

Pysäköinninvalvonnalle on kuitenkin tyypillistä, että ajoneuvon pysäköinyttä henkilöä ei tavata tai hänen henkilöllisyyttään ei ole mahdollista kohtuullisin keinoin selvittää. Tämän vuoksi pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentin mukaan pysäköintivirheen johdosta määrätystä pysäköintivirhemaksusta vastaa myös ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Pysäköintivirhemaksu voidaan siis määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, jos ajoneuvon kuljettajaa ei tavoiteta tai kuljettaja ei ole viranomaisen tiedossa. Ajoneuvon omistaja tai haltija on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä.²⁹

Polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä voidaan määrätä pysäköintivirhemaksu kuljettajan sijaan ajoneuvon omistajalle eli mikroliikennepalveluita tarjoavalle oikeushenkilölle. Päätös pysäköintivirhemaksusta annetaan ajoneuvon omistajalle lähettämällä se postitse tai käyttämällä tavallista sähköistä tiedoksiantoa. Ajoneuvon omistaja voi vapautua maksuvastuusta, jos hän oikaisuvaatimuksessaan osoittaa, ettei hän ole tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ole ollut edellytyksiä. Oikaisun vaatimisen sijaan mikroliikennepalvelun tarjoaja voi myös maksaa pysäköintivirhemaksun ja periä maksun pysäköintivirheen tehneeltä kuljettajalta, kuten pysäköinninvalvonnasta annetun lain 19 §:ssä säädetään.

Pysäköintivirhemaksua ei voi määrätä jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle tai omistajalle, koska tällaisella liikkumisvälineellä ei voi tehdä pysäköintivirhettä. Liikkumisvälineen käyttäjälle voi kuitenkin määrätä liikennevirhemaksun, jos liikkumisväline on jätetty tielle tieliikennelain 12 §:n vastaisesti siten, että se voi vaarantaa tai haitata liikennettä. Liikennevirhemaksun määrääminen edellyttää liikkumisvälineen käyttäjän selvittämistä.

Pysäköintivirhemaksun määräämistä mikroliikennepalveluun kuuluvalla kevyellä sähköajoneuvolla tai polkupyörällä tehdystä pysäköintivirheestä on pidetty haasteellisena ja osittain epäselvänä. Epäselvyydet ovat liittyneet siihen, voidaanko tällaisissa tilanteissa pysäköintivirhemaksu määrätä ajoneuvon omistajalle eli mikroliikennepalveluita tarjoavalle oikeushenkilölle, joka on aina poliisin ja kunnallisen pysäköinninvalvonnan tiedossa, vai pitääkö viranomaisen selvittää aina ajoneuvon kuljettaja.

Sen sijaan haasteet ovat liittyneet asian selvittämiseen. Ei ole laisinkaan mahdotonta, että yhteiskäyttöinen kevyt sähköajoneuvo tai polkupyörä on alun perin pysäköity oikein, mutta pysäköimisen jälkeen muu tienkäyttäjä on esimerkiksi kaatanut tai siirtänyt ajoneuvon jättäen sen pysäköintivirheeseen.

Pysäköintivirhemaksun määräämismenettely on massaluonteinen ja asian selvittäminen summaarista. Menettelyn toimivuuden kannalta on olennaista, että menettely on oikeusturvavaatimuksen asettamissa rajoissa mahdollisimman yksinkertaista.³⁰ Tämän vuoksi pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, jos kuljettajaa ei voida kohtuudella selvittää.

²⁹ Ks. [PeVL 57/2010 vp](#), s. 3/II.

³⁰ Ks. [PeVL 57/2010 vp](#), s. 3/II.

Lähtökohtaisesti pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä mikroliikennepalveluita tarjoavalle oikeushenkilölle, jos pysäköintivirhe on tehty sen omistamalla ajoneuvolla. Mikroliikenteelle on ominaista, että yhtä ajoneuvoa käyttää yhden päivän aikana useampi henkilö. Ominaista on sekin, ettei ajoneuvon kuljettaja enää ole paikalla, kun poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja toteaa pysäköintivirheen, eikä kuljettajan henkilöllisyyttä saada kohtuudella selvitettyä.

Myös menettelyn pysyminen yksinkertaisena edellyttää sitä, että virhemaksu määrätään ajoneuvon omistajalle sen sijaan, että viranomaisen alkaisi selvittää ajoneuvon kuljettajan henkilöllisyyttä. Henkilöllisyyden selvittäminen edellyttää, että ensin viranomaisen lähettää ajoneuvon omistajalle selvityspyynnön, jossa se pyytää omistajaa kertomaan, kuka on ollut ajoneuvon viimeisin käyttäjä ennen pysäköintivirheen toteamista. Tämän jälkeen viranomaisen varaa kuljettajalle tilaisuuden tulla kuulluksi hallintolain (434/2003) 34 §:n 1 momentin mukaisesti ja tekee vasta sitten päätöksen pysäköintivirhemaksun määräämisestä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentissa on todettu, että ajoneuvon omistajan tai haltijan tulee ilmetä rekisteristä. Säännöksessä tai sen perusteluissa ei ole kuitenkaan kerrottu, mistä rekisteristä tiedon tulisi ilmetä. Kyse voi siis olla joko liikenneasioiden rekisteristä tai vaikkapa kaupparekisteristä. Pysäköintivirhemaksun määräämisen kannalta olennaista onkin rekisterimerkinnän luotettavuus. Tärkeää on huomata sekin, ettei mikroliikennepalveluissa käytettävien ajoneuvojen osalta koskaan ole epäselvää, kuka ajoneuvot omistaa, koska omistajan nimi selviää suoraan ajoneuvosta. Omistajan tarkemmat tiedot voi tarvittaessa selvittää esimerkiksi kaupparekisteristä.

Korkein hallinto-oikeus totesi vuosikirjapäätöksessään [KHO 2014:104](#)³¹, ettei pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa tai sen esitöissä käsitellä sellaista tilannetta, että auton omistaja onkin oikeushenkilö, joka myös voi olla velvollinen suorittamaan pysäköintivirhemaksun. Sen sijaan laki lähtee siitä, että omistaja tai haltija voi vapautua pysäköintivirhemaksun suorittamisesta, jos hän voi osoittaa, ettei ole ollut auton kuljettajana pysäköintivirheen sattuessa. Kuljettajan on siis oltava luonnollinen henkilö. Korkein hallinto-oikeus totesi, että pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä oikeushenkilölle ja siksi lähtökohtana tulee pitää sitä, että myös oikeushenkilö voi vapautua sille määrätyn pysäköintivirhemaksun suorittamisesta, jos se osoittaa, ettei auton kuljettajana ole toiminut oikeushenkilön alaisuudessa tai sen puolesta autoa kuljettanut henkilö.

Mikroliikenteessä tehdään paljon pysäköintivirheitä. Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattamattomuuteen voidaan vaikuttaa puuttumalla polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla tehtyihin pysäköintivirheisiin. Jotta pysäköinninvalvonnalla olisi vaikutusta, se edellyttää poliisilta ja kunnalliselta pysäköinninvalvonnalta resursseja. Lisäksi se edellyttää sitä, että pysäköintivirhemaksuun sisältyvä moite kohdistuu oikein.

Kuten edellä on todettu, pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä mikroliikennepalvelun tarjoajalle, jos pysäköintivirhe on tehty palveluntarjoajan omistamalla ajoneuvolla. Tämän jälkeen palveluntarjoaja voi päättää, vaatiiko se oikaisua vai ei. Jos palveluntarjoaja ei vaadi oikaisua, jää moitearvostelun välittäminen sen vastuulle: palveluntarjoaja voi pitää virhemaksun vahinkonaan tai velkoa sen palvelun käyttäjältä. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa virhemaksuun sisältyvä moite kanavoituisi suoraan pysäköintivirheen tekijälle.

³¹ Vuosikirjapäätöksessä oli kyse siitä, että autovuokraamon omistamalla autolla tehdystä pysäköintivirheestä oli määrätty pysäköintivirhemaksu autovuokraamolle, vaikka auto oli ollut vuokrasopimuksen perusteella auton vuokranneen ulkomaalaisen henkilön käytössä. Vuosikirjapäätöksestä ilmenee, että pysäköintivirhemaksu oli voitu määrätä vuokraamistoimintaa harjoittavalle oikeushenkilölle ajoneuvon kuljettajan sijaan, vaikka pysäköinninvalvonnasta annettuun lakiin sisältyvän oletuksen mukaan ajoneuvon kuljettaja, siis luonnollinen henkilö, on yleensä myös ajoneuvon omistaja tai haltija, joka voi esittää väitteen siitä, ettei hän ole toiminut kuljettajana pysäköintivirheen sattuessa. Vuosikirjaratkaisussaan korkein hallinto-oikeus lopulta poisti oikeushenkilölle määrätyn pysäköintivirhemaksun. Virhemaksu poistettiin, koska oikeushenkilö oli näyttänyt, ettei se ollut tehnyt pysäköintivirhettä, koska ajoneuvo oli ollut vuokrattuna toiselle henkilölle. Virhemaksun poistamisen syynä ei ollut se, että virhemaksu oli määrätty vuokraustoimintaa harjoittavalle oikeushenkilölle luonnollisen henkilön sijaan.

3.9.5 Ajoneuvojen siirtäminen

Ajoneuvojen siirtämisestä säädetään ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa ([1508/2019](#)). Laissa säädetään viranomaisten tehtävistä ja toimivaltuuksista ajoneuvoja siirrettäessä tai hävitettäessä. Lailla on myös lisätty tienpitäjien puuttumismahdollisuuksia liikenneturvallisuutta vaarantaviin tai väylänpitoa haittaaviin pysäköintivirheisiin. Laki on tarkoitettu kaikenlaisten ajoneuvojen siirtämiseen, mutta käytännössä lakia sovelletaan enimmäkseen henkilöautojen, perävaunujen ja polkupyörien siirtämiseen.³²

Siirrettäville ajoneuvoille suoritetaan joko lähisiirto tai varastosiirto. Laissa lähisiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Varastosiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä kunnan osoittamaan varastoon. Se, kumpi siirto ajoneuville tehdään, jää siirron tekvän viranomaisen harkintavaltaan.

Yksi mikroliikenteestä aiheutuva ongelma on tienkäyttäjien tekemät lukuisat pysäköintivirheet. Näistä osa on sellaisia, että pysäköintivirheestä aiheutuu huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle taikka vaaraa liikenneturvallisuudelle. Pysäköintivirheistä aiheutuviin haittoihin voidaan puuttua ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain toimivaltuuksilla.

Ajoneuvojen siirtäminen kuuluu ensisijaisesti kuntien, kunnallisten pysäköinninvalvojen ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten tehtäviin. Ajoneuvojen siirtäminen kuuluu myös poliisin tehtäviin, mutta poliisin rooli on rajattu koskemaan yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseen liittyviä tehtäviä. Mikroliikenteen osalta keskeisimmät toimijat ovat kunnat, kunnalliset pysäköinninvalvojat ja poliisi.

Ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki ei mahdollista ajoneuvojen siirtämistä heti pelkän pysäköintivirheen perusteella. Kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon vasta, kun virheellinen pysäköinti on kestänyt yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuorokautta eli 48 tuntia. Usein tämä kahden vuorokauden määräaika lasketaan siitä hetkestä, kun pysäköintivirheestä on määrätty pysäköintivirhemaksu, vaikka ajoneuvo olisi tosiasiaassa ollut pysäköitynä virheellisesti pidemmänkin aikaa. Kun kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi on todennut, että ajoneuvo on ollut pysäköitynä virheellisesti 48 tuntia, viranomaisen voi siirtää ajoneuvon varastoon tai tehdä sille lähisiirron.

Ajoneuvon omistajalle tai haltijalle on siis laissa varattu kaksi vuorokautta aikaa siirtää ajoneuvonsa sillä uhalla, että muuten virheellisestä pysäköinnistä voidaan määrätä kaksi pysäköintivirhemaksua, minkä lisäksi ajoneuvo voidaan määräjän kuluttua siirtää varastoon. Useimmiten ajoneuvon omistaja tai haltija ehtii tuona aikana itse siirtää ajoneuvonsa pois.

Virheellisesti pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää myös välittömästi, jos laissa säädetyt edellytykset heti tapahtuvalle siirtämiselle täyttyvät. Poliisi on velvollinen siirtämään ajoneuvon, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tämän lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon välittömästi, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle. Ajoneuvon siirtämisestä annetun lain esitöissä on todettu, että laissa käytetty huomattavan haitan käsite vastaa sitä, josta aiemmin säädettiin vanhan tieliikennelain ([267/1981](#)) 27 §:n 1 momentissa.³³ Vanhan tieliikennelain 27 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy. Nykyisin voimassa olevan tieliikennelain 37 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Säännökset vastaavat sisällöllisesti toisiaan, vaikka sanamuoto onkin eri.

Lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi siirtää ajoneuvon, joka on jätetty tielle siten, että ajoneuvosta aiheutuu vaaraa tai haittaa liikenteelle tieliikennelain 12 §:ssä säädetyin mukaisesti.

³² Ks. [HE 78/2008 vp](#), s. 16/II.

³³ Ks. [HE 78/2008 vp](#), s. 20/I.

Säännös mahdollistaa ajoneuvon siirtämisen lähisiirtona sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Siirron tarkoituksena on poistaa tielle jätetystä ajoneuvosta aiheutuva haitta tai vaara.

Ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki sisältää säännökset siirtämisestä ja ajoneuvon käsittelystä siirron jälkeen. Viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan. Käytännössä lähisiirrosta ilmoittamisessa käytetään ilmoituksen kiinnittämistä ajoneuvon näkyvälle paikalle. Yksi tapa on esimerkiksi se, että lähisiirtoilmoitus kiinnitetään ajoneuvon tuulilasiin pyyhkijän sulan alle.

Päätös varastosiirrosta tehdään hallintolain järjestyksen mukaan. Viranomaisen on annettava varastosiirrosta kirjallinen päätös, jossa on mainittava siirron syy, siirretty ajoneuvo, paikka, josta se on siirretty, ja paikka, jonne se on siirretty, sekä siirtäjä ja siirtäjän yhteystiedot. Päätös on annettava tiedoksi liikenneasioiden rekisteriin merkitylle viimeiselle omistajalle tai muulle tiedossa olevalle omistajalle ja haltijalle joko lähettämällä hänelle päätös postitse tai käyttämällä sähköistä tavallista tiedoksiantoa. Jos ajoneuvon omistaja tai tämän osoite ei ole tiedossa, tiedoksiantoon sovelletaan hallintolain yleistiedoksiantoa koskevia säännöksiä Kunnan ja elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on lähetettävä jäljennös päätöksestä tai siirrettyjen ajoneuvojen tunnistamisen kannalta olennaiset tiedot sisältävä luettelo myös poliisille pääasiassa siitä varalta, että siirretyn ajoneuvon omistaja tai haltija tekee asiassa rikosilmoituksen.

Ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen korvaamaan viranomaiselle ajoneuvon siirtojärjestelyistä, siirtämisestä, säilyttämisestä ja hallinnoinnista aiheutuneet kustannukset. Varastosiirrosta säilytyskustannukset peritään varastoon siirtämisen päivämäärästä. Korvaus määrätään kunnan osalta kunnallisen viranomaisen hyväksymän taksan ja valtion viranomaisen osalta valtion maksuperustelain ([150/1992](#)) mukaisesti.

3.10 Palveluntarjoajien itsesääntely

Mikroliikennepalvelun tarjoajat toimivat avoimilla markkinoilla, joilla palvelun tarjoamiseen kohdistuu hyvin vähän rajoituksia. Palveluntarjoajat voivat halutessaan asettaa esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantavia ehtoja ja rajoituksia palvelun käytölle. Mikroliikennepalvelun tarjoajat ovatkin muun muassa kertoneet asiakkailleen palvelunsa ehdoista ja liikennesäännöistä. Lisäksi palveluntarjoajat ovat asettaneet nopeusrajoituksia sekä yöaikaa ja viikonloppua koskevia käyttörajoituksia. Palveluntarjoajat ovat myös asettaneet asiakkailleen kannustimia pysäköintiä koskevien säännösten ja ohjeiden noudattamiseksi. Vastuu liikennesääntöjen noudattamisesta on kuitenkin palvelun käyttäjällä eli tienkäyttäjällä itsellään.

Lisäksi palveluntarjoajat ovat sopineet yhtenäisistä rajoituksista yhdessä kuntien kanssa. Esimerkiksi Helsingissä palveluntarjoajat ja Helsingin kaupunki sopivat kauden 2022 alussa erilaisista rajoituksista, joita myöhemmin tarkennettiin kauden aikana. Esimerkiksi viikonloppuöisin yhteiskäyttöiset kevyet sähköajoneuvot olivat kokonaan pois käytöstä kello 0–5 yöaikaisten onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Päiväsaikaan kevyiden sähköajoneuvojen nopeusrajoitus oli 20 kilometriä tunnissa, ja arkiöisin 15 kilometriä tunnissa kello 0–5.

Palveluntarjoajat voivat käyttää kevyiden sähköajoneuvojen käyttörajoituksissa teknisenä menetelmänä geoaitausta (*geofencing*). Geoaitauksessa voidaan huomioida palveluntarjoajien asettamat tai kuntien kanssa yhdessä sovitut kiellot ja rajoitukset. Geoaitauksella voidaan estää kevyen sähköajoneuvon käyttö tai pysäköinti tietyllä alueella tai tietyssä aikana. Muun muassa nopeus- ja ajalliset rajoitukset onkin toteutettu tällä menetelmällä.

Osassa kunnista on myös laadittu erilaisia ohjeistuksia palveluntarjoajille. Kuntien ohjeistusta uusia palveluita tarjoaville yrityksille muun muassa järjestäytymättömään pysäköintiin liittyen on laadittu esimerkiksi Turun kaupungin hankkeessa kesällä 2021. Hankkeessa laadittiin pelisäännöt ”yhteiskäyttöisille pienliikumisvälineille” ja määriteltiin pysäköintikieltoalueet. Lisäksi edistettiin yhteiskäyttöautojen

pysäköintiluvitusta ja yritysysteistyötä sekä datan hyötykäyttöä. Osana hanketta laadittiin suunniteluohje kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintiruuduille. Hanke sai liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirastolta. Myös esimerkiksi Oulun kaupunki on laatinut palveluntarjoajille pelisäännöt³⁴.

3.11 Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet mikroliikkumisen turvallisuuden parantamiseksi

Valtioneuvosto antoi maaliskuussa 2022 uuden liikenneturvallisuusstrategian vuosille 2022–2026. Strategian tavoitteena on parantaa kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen liikenneturvallisuutta. Strategian taustalla on nollavisio, jonka mukaan liikenneturvallisuus paranee vuoteen 2050 mennessä niin paljon, ettei kenenkään enää tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Strategian toimenpideohjelma sisältää 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot, kuten muun muassa mikroliikkuminen, lisäävät osaltaan tieliikenneturvallisuuden haasteita. Toimenpideohjelmaan sisältyy useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Yksi liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman jo toteutetuista toimenpiteistä on mikroliikkumisen verkoston perustaminen (toimenpide 13). Mikroliikkumisen verkoston tehtäviä ovat muun muassa mikroliikkumiseen liittyvän ajantasaisen tiedon kerääminen ja vaihtaminen. Lisäksi verkoston tehtävänä on tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Toimenpiteen vastuutahona on Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Mikroliikkumisen verkosto perustettiin keväällä 2022 Traficomien johdolla. Verkosto on tämän jälkeen kokoontunut säännöllisesti. Verkostossa ovat edustettuina mikroliikkumiseen keskeisesti liittyvät viranomaiset, kunnat ja palveluntarjoajat. Verkostossa ovat mukana muun muassa Väylävirasto, Poliisihallitus, pelastustoimi, Kuntaliitto, mikroliikennepalvelun tarjoajia, Terveiden ja hyvinvoinnin laitos, Tilastokeskus, Invalidiliitto sekä Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun ja Lappeenrannan kaupungit. Mikroliikkumisen verkoston kokouksissa on keskitytty tähän mennessä lähinnä sähköpotkulautamallisiin kevyihin sähköajoneuvoihin. Mikroliikkumisen verkosto on edesauttanut keskustelua ja tiedonvaihtoa eri tahojen välillä.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan sisältyy myös selvitykset kuntien toimivaltuuksien lisäämisestä liikennepalvelujen ohjaamisessa (toimenpide 90) ja mikroliikkumisen promillerajasta (toimenpide 91). Kuntien toimivaltuuksia koskevan toimenpiteen tarkoituksena on ollut selvittää mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kuntien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikkumisen palveluja, mukaan lukien mikroliikkuminen, jotta palvelut edistäisivät myös liikenneturvallisuutta. Toimenpiteen vastuutahoja ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja kunnat.

Kuntien toimivaltuuksiin liittyvää selvitystä on tehty liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien yhteistyönä syksyllä 2022. Traficom järjesti selvityksen tekemisen tueksi ja yhteistyön tiivistämiseksi 9.11.2022 sidosryhmätyöpajan, johon kutsuttiin mikroliikkumisen verkoston jäsenet. Työpajassa keskusteltiin eri sääntelymalleista ja niiden riittävydestä vastaamaan kuntien ja sähköpotkulautaaoperaattorien sekä erilaisten käyttäjäryhmien kohtaamiin haasteisiin. Työpajassa oli osallistujina useiden eri kuntien, eri kokoisten mikroliikennepalvelun tarjoajien sekä järjestöjen edustajia.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteisiin kuuluu myös tieliikenteen tilastoinnin kokonaisvaltainen kehittäminen (toimenpide 12). Toimenpiteeseen sisältyy myös oman syykoodin lisääminen mikroliikkumiselle kansalliseen koodistopalveluun. Toimenpiteen vastuutahona on Terveiden ja hyvinvoinnin laitos. Toimenpiteen taustalla on se, että mikroliikkumisvälineillä tapahtuvia onnettomuuksia ei tilastoida tällä hetkellä systemaattisesti. Toimenpiteen tavoitteena on lisätä mikroliikkumiseen liittyvän liikenneturvallisuusryhmän vaikuttavuutta tilastoinnin avulla. Mikroliikkumisen syykoodin lisäämistä on alettu selvittää eri viranomaisten yhteistyönä.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan sisältyy myös mikroliikkumisen liikennesääntöihin ja turvallisen liikenteen edellytyksiin liittyvän tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottaminen (toimenpide

³⁴ Oulun kaupungin verkkosivu: [Pelisäännöt sähköisten potkulautojen operoinnille](#). Tarkastettu 13.2.2023.

46). Liikenneturvallisuusstrategian keskeisiä strategisia linjauksia ovat muun muassa *eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä ja asenteiden on muututtava liikenteessä*. Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa kuljettaa ja hallita liikennevälineitä sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta. Strategiassa todetaan, että liikenteen uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa. Mikroliikkumiseen liittyvien onnettomuuksien taustalla on usein tietämättömyys tai piittaamattomuus liikennesäännöistä. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa omaa ja muiden turvallisuutta. Toimenpiteen vastuutahoina ovat Liikenneturva ja Opetushallitus. Muun muassa Liikenneturva onkin tehnyt laajaa tiedottamista kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevista liikennesäännöistä. Käynnissä on ollut muun muassa Aja oikein -minikampanja sähköpotkulautailusta kesällä 2022.

Liikenneturvallisuusstrategian valmistelun aikana liikenne- ja viestintäministeriö järjesti liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakan johdolla kesällä 2021 kaksi keskustelutilaisuutta³⁵ kevyistä sähköajoneuvoista ja niiden turvallisuudesta. Tilaisuuksiin osallistui alan yrityksiä sekä Liikenneturvan, kuntien, poliisin ja liikenne- ja viestintäministeriön edustajia. Keskustelutilaisuuksien tuloksena sovittiin muun muassa kevyiden sähköajoneuvojen yöllisistä nopeusrajoituksista Helsingissä.

Liikenneturvallisuusstrategialla ohjataan liikenneturvallisuustyötä kokonaisvaltaisesti seuraavien vuosien aikana. Osa mikroliikenteeseen kohdistuvista toimenpiteistä on sellaisia, että niiden turvallisuusvaikutukset näkyvät vasta pidemmällä aikavälillä.

3.12 Selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta

3.12.1 Selvityksen keskeinen sisältö

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 91 mukaisessa pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajaa koskevassa selvityksessä ovat vastuutahoina liikenne- ja viestintäministeriö ja oikeusministeriö. Liikenne- ja viestintäministeriö on tilannut selvityksen pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta ja sen liikenneturvallisuusvaikutuksista. Selvitys promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista valmistui loppuvuonna 2022. Strategian kirjauksen mukaisesti selvityksessä on arvioitu promillerajan asettamista ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Oikeasuhtaisia rangaistusvaihtoehtoja on arvioitu yhteistyössä oikeusministeriön kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman selvityksen suosituksena on promillerajan asettaminen sekä kevyiden sähköajoneuvojen ajamiselle että polkupyöräilylle, koska promilleraja edistäisi tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistaisi kaiken ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien ja pyöräilijöiden päihtyneenä ajamista ja tapaturmia. Kevyen sähköajoneuvon ajaminen päihtyneenä on havaittu merkittäväksi ongelmaksi ja onnettomuusriskiä lisääväksi tekijäksi.

Promillerajan myötä poliisin olisi myös helpompi puuttua päihtyneenä ajamiseen. Promillerajan asettaminen antaisi selkeän viestin siitä, ettei päihtyneenä saa ajaa. Promilleraja ja sen tehosteeksi säädetty sanktio parantaisivat poliisin mahdollisuuksia puuttua päihtyneenä ajamiseen. Promillerajan noudattamisen valvonta kuitenkin edellyttäisi sitä, että poliisilla olisi toimivalta puhalluttaa polkupyöräilijä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja.

Promillerajan asettaminen tukisi myös liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 47 mukaista tavoitetta ylläpitää ja vahvistaa kielteistä suhtautumista päihtyneenä ajamiseen. Lisäksi muutkin liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet, kuten tilastoinnin kehittäminen ja liikennesäännöistä tiedottaminen, täydentäisivät promillerajan asettamista. Myös mikroliikkumisen verkoston toimintaa jatkettaisiin.

³⁵ Ensimmäinen keskustelutilaisuus järjestettiin [7.7.2021](#) ja toinen keskustelutilaisuus [31.8.2021](#).

3.12.2 Pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajan rikosoikeudellinen arviointi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi oikeusministeriöltä kannanottoa pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista laaditun selvityksen lopputuloksista. Lisäksi oikeusministeriötä pyydettiin ottamaan kantaa siihen, olisiko hallinnollisen sanktion (esimerkiksi liikennevirhemaksun) käyttäminen hyväksyttävää, jos rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttäminen promillerajan tehosteena ei tulisi kysymykseen. Oikeusministeriön selvitys on arviomuistion kolmantena liitteenä.

Liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamassaan selvityksessä oikeusministeriö on arvioinut rikosoikeudellisen promillerajan käyttöä oikeushyvien suojelun, hyöty–haitta-punninnan ja ultima ratio -periaatteiden kannalta. Ultima ratio –periaatteen osalta oikeusministeriö korostaa, että päihtyneenä pyöräilyn ja mikroliikkumisen vähentämiseksi on selvityksestä ilmenevin tavoin useampiakin toimiviksi todettuja rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, joilla voidaan perusoikeuksiin lievemmin puuttuen tai niihin lainkaan puuttumatta sekä rikosoikeutta kohdistetummin puuttua varsinaisen riskiryhmän toimintaan. Näitä ovat erityisesti kuntien asettamat ajalliset, alueelliset ja nopeutta koskevat rajoitukset vuokraus-toiminnalle. Lisäksi voidaan toteuttaa ainakin liikennekasvatusta ja valistusta päihtymykseen liittyvistä onnettomuusriskeistä. Näiden toimien kustannusten voidaan myös olettaa pysyvän kohtuullisina. Rikosoikeudellisen promillerajan asettamisen tai muunkaan sanktion asettamisen ei siten voida katsoa olevan perusteltua.

Oikeusministeriö toteaa yhteenvedonaan, että polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajavan onnettomuusriski kohdistuu enemmän omaan kuin muiden tienkäyttäjien turvallisuuteen. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevassa rikoslain 23 luvun 9 §:ssä niin sanottu tankoituus on jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle käytännössä laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä vain koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa.

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan kriminalisoinnin hyötyinä olisivat tapaturmien ja niiden aiheuttaman inhimillisen kärsimyksen sekä onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvien sairaanhoitokustannusten väheneminen. Tällaisen liikkumisen onnettomuuksien vähentämiseen on kuitenkin perusteltua pyrkiä muuten kuin sanktioinnin keinoin, kuten esimerkiksi ajallisilla, alueellisilla ja nopeutta koskevilla käyttörajoituksilla, joista on tähänkin saakka ollut ongelman kannalta huomattavia positiivisia kokemuksia.

3.13 Kevyen sähköajoneuvon rekisteröinti ja vakuuttaminen

Polkupyöriä ja kevyitä sähköajoneuvoja ei tarvitse rekisteröidä eikä vakuuttaa. On kuitenkin esitetty, että polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen rekisteröinti voisi parantaa niiden yksilöintiä ja sitä kautta valvontaa. Kunnalliset pysäköinninvalvonnat ja poliisi ovat pitäneet hankalana, ettei polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehtyä pysäköintivirhettä saada vaivatta selvitettyä, koska ajoneuvoissa ei ole yksilöintitietoja. Tämä ei kuitenkaan koske mikroliikennepalveluihin kuuluvia ajoneuvoja, koska ne ovat yksilöityjä ja tunnistettavissa.

Ajoneuvojen rekisteröinnin tulee perustua tarpeeseen. Rekisteröintiperusteita ovat tavallisesti verotus, liikennekelpoisuuden valvonta ja vakuutusvelvollisuus. Mitkään näistä eivät koske sen paremmin polkupyöriä kuin kevyitä sähköajoneuvojakaan. Rekisteröintivelvollisuudelle ei ole myöskään muuta painavaa yhteiskunnallista perustetta, jonka vuoksi pitäisi lisätä sääntelyä ja sitä kautta hallinnollista taakkaa. Rekisteröintivelvollisuus edellyttää lähtökohtaisesti sitä, että erikseen määritellyn viranomaisen tai muun tahon on ylläpidettävä rekisteriä ja vastattava sen tietojen ajantasaisuudesta.

Intressi ajoneuvojen rekisteröintiin voi tulla vakuutusvelvollisuuden kautta. Liikennevakuutuslaissa ([460/2016](#)) säädettyä vakuutusvelvollisuutta ollaankin ulottamassa myös sähkömoottorilla varustettuihin polkupyöriin ja kevyisiin sähköajoneuvoihin, jos ne ovat moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä

(EU) [2021/2118](#) määriteltyjä ajoneuvoja. Muutosdirektiivin mukaan ajoneuvolla tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino on yli 25 kilogrammaa ja suurin rakenteellinen nopeus yli 14 kilometriä tunnissa. Direktiivissä tarkoitettuna ajoneuvona ei kuitenkaan pidetä polkupyörää, vaikka siinä olisi polkemista avustava sähkömoottori tai niin kutsuttu lähtöavustus. Lähtöavustustoiminnon tarkoituksena on avustaa liikkeelle lähdössä ja helpottaa pyöräilijää esimerkiksi hänen taluttaessaan polkupyörää ylämäkeen.

Sosiaali- ja terveysministeriön laatiman työryhmämietinnön³⁶ perusteella direktiivissä oleva uusi määritelmä laitettaisiin kansallisesti täytäntöön muuttamalla liikennevakuutuslaissa olevaa ajoneuvon määritelmää. Työryhmämietintöön sisältyvän kansallisen määritelmän mukaan ajoneuvolla tarkoitettaisiin sellaista moottoriajoneuvoa, joka kulkee yksinomaan mekaanisella voimalla maata mutta ei raiteita pitkin, ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on yli 25 kilometriä tunnissa tai suurin nettopaino on yli 25 kilogrammaa. Kansallinen ajoneuvon määritelmä olisi yksinkertaisempi kuin direktiivin määritelmä.

Liikennevakuutuslain muutokset tarkoittaisivat sitä, että enemmän kuin 25 kilogrammaa painavat kevyet sähköajoneuvot ja jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet tulisi vakuuttaa yksinomaan vammaisten käyttöön tarkoitettuja sähköpyörätuoleja ja muita vastaavia rekisteröintivelvollisuuden ulkopuolelle jääviä kevytrakenteisia ajoneuvoja lukuun ottamatta. Tällöin liikennevakuutusyhtiöille saattaisi syntyä rekisteröinti-intressi, jos ne haluaisivat edistää vakuutusvelvollisuuden noudattamisen valvontaa.

4 Mikroliikkumisessa todettuja haasteita ja ongelmia

4.1 Katutilan käyttäminen ja sen ahtautuminen

Yhteiskäyttöön tarkoitettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen sijoittamisessa valittu toimintatapa, jossa ajoneuvot ovat katutilassa vapaasti palvelun käyttäjien saatavissa, on osaltaan johtanut siihen, että ajoneuvoja pysäköidään tieliikennelain vastaisesti jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Lisäksi niitä jätetään paikkoihin, joissa niistä aiheutuu vaaraa turvallisuudelle tai haittaa liikenteelle.

Myös katutilan ahtaudella on merkitystä. Mitä enemmän ajoneuvoja tuodaan katutilaan ja mitä enemmän niiden käyttö keskittyy tietylle alueelle, sitä vaikeampaa ajoneuvojen pysäköinti on ja sitä enemmän pysäköinnistä aiheutuu liikenneympäristössä haittaa, häiriötä ja jopa vaaraa.

Julkisen katutilan käyttämistä mikroliikennepalveluiden tarjoamiseen ilman minkäänlaisia rajoituksia on pidetty usealla tapaa ongelmallisena. Yhtenä ongelmana kunnissa on pidetty sitä, että palveluntarjoajat käyttävät katutilaa oman elinkeinonsa harjoittamiseen. Vaikka kyse onkin lähtökohtaisesti ajoneuvojen pysäköinnistä, kyse on myös siitä, että palveluntarjoaja sijoittaa kulutushyödykkeensä katutilaan ja vaaraa sitä omaan käyttöönsä.

Mikroliikennepalveluissa palveluntarjoajan toiminta on lähtökohtaisesti erilaista verrattuna siihen, että tietty osa kadusta tai kokonainen katu otetaan muuhun kuin liikenteelliseen käyttöön. Polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen sijoittaminen pysäköitynä jalkakäytävälle ja pyörätielle ei ole samanlaista katutilan käyttöä kuin esimerkiksi se, että ravitsemisliike saa sopimusteitse oikeuden käyttää katutilaa omaa toimintaansa varten tai kokonainen katu luovutetaan yleisötilaisuuden järjestämistä varten. Yhteneväisyyksiäkin kuitenkin on, kuten kiinteiden pysäköintiasemien sijoittaminen katutilaan ja erikseen varattujen pysäköintipaikkojen käyttö mikroliikenteessä käytettävien ajoneuvojen pysäköimistä varten.

Toisena ongelmana on pidetty katutilan ahtautta, joka vaikuttaa pysäköintijärjestelyihin. Polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnistä jalkakäytävillä ja pyöräteillä aiheutuu ongelmia, kun katutilaan kerralla pysäköitävien ajoneuvojen lukumäärät kasvavat. Ongelmia aiheutuu polkupyöräilijöille, mutta ennen kaikkea jalankulkijoille. Lisäksi osa jalankulkijoista on vammaisia, liikkumisesteisiä ja muita

³⁶ [Sosiaali- ja terveysministeriön raportteja ja muistiota 2023:4. Liikennevakuutusdirektiivin kansallinen täytäntöönpano: Työryhmän mietintö.](#)

henkilöitä, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä liikenteessä. Katutilan ahtaus aiheuttaa esteettömyyden ja sitä kautta turvallisuuden heikentymistä.

4.2 Tienkäyttäjän toiminta ja liikennesääntöjen noudattamattomuus

Koska kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole säädetty ikä-, kyky-, taito- ja ajo-oikeusvaatimuksia, on mahdollista, että kaikki käyttäjät eivät tunne liikennesääntöjä. Myöskään polkupyöräilyle ei ole säädetty vastaavia vaatimuksia, mikä voi yhtä lailla vaikuttaa liikennesääntöjen tuntemiseen. Jokaisen tienkäyttäjän tulee kuitenkin noudattaa tieliikennelakia riippumatta siitä, onko hän hankkinut ajokortin tai suorittanut kuljettajaopetuksen vai ei.

On myös arvioitu, että kaikki yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen käyttäjät eivät noudata palvelutarjoajien asettamia ikärajoja. Useat palveluntarjoajat ovat asettaneet palvelulleen 18 vuoden ikärajan, mutta tästä huolimatta ajoneuvojen kuljettajina on havaittu olleen alle 18-vuotiaita. Esimerkiksi Aalto-yliopiston tutkimuksessa havaittiin, että palvelun käytön ikärajasta huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää sähköpotkulautoja. Tutkimuksessa havaittiin myös, että liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen korostuu alaikäisillä käyttäjillä.³⁷

Päihtyneenä sähköpotkulautailu on havaittu merkittäväksi ongelmaksi ja onnettomuusriskiä lisääväksi tekijäksi. Vuonna 2021 HUSin päivystyksissä hoidetuista sähköpotkulautaanonnettomuuksissa loukkautuneista 44 prosenttia oli päihtyneitä. Vuonna 2022 luku laski 35 prosenttiin.³⁸

Mikroliikennepalveluista käytävästä keskustelusta käy usein ilmi, etteivät palvelun käyttäjät tunne heitä koskevia liikennesääntöjä tai että niiden tuntemus on puutteellista. Tämä käy ilmi myös Liikenneturvan teettämistä kyselyistä. Esimerkiksi Liikenneturvan keväällä 2022 teettämässä kyselyssä, jossa selvitettiin suomalaisten kokemuksia sähköpotkulaudoista ja sähköpotkulautoja koskevista liikennesäännöistä, vain 64 prosenttia vastanneista tiesi, että sähköpotkulaudalla kuuluu ajaa pääsääntöisesti polkupyöräliikenteelle tarkoitetuilla tien osilla, kuten esimerkiksi ajoradalla, pyörätiellä ja pyöräkaistalla.³⁹

Mahdollista on sekin, että liikennesäännöt tunnetaan, mutta niitä ei haluta noudattaa. Toisaalta tietoa liikennesäännöistä on paljon tarjolla. Tietoa tarjoavat viranomaiset⁴⁰, liikenneturvallisuustyötä tekevät yhdistykset ja mikroliikkumisen palveluntarjoajat. Esimerkiksi Liikenneturvan "[Aja oikein – sähköpotkulaudallakin](#)" -kampanjaan sisältyy kymmenen kohtaa turvallisempaan kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen.

Yksi syy sääntöjen noudattamattomuudelle voi olla myös liikenneinfra, joka ei kaikilta osin sovellu kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen. Esimerkiksi mukulakivillä päällystetty ajorata voi ohjata palveluiden käyttäjää ajamaan kevyttä sähköajoneuvoa jalkakäytävällä, jonka päällysteenä on asfalttia.

4.3 Matkustajien kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä

Matkustajan kuljettamisen kevyellä sähköajoneuvolla on havaittu olevan melko yleistä, vaikka se on yksiselitteisesti kiellettyä. Matkustajia saattaa olla useampikin kuin yksi. Esimerkiksi Helsingissä on havaittu, että aikuiset kuljettavat toisinaan lapsia kevyen sähköajoneuvon kyydissä.

Matkustajan kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä, sillä kevyt sähköajoneuvo on suunniteltu vain kuljettajan käytettäväksi. Matkustajien kuljettaminen vaikuttaa ajoneuvon hallintaan ja ohjautuvuuteen.

³⁷ Mladenović, M., Dibaj, S., Lopatnikov, D. (2022). [Evaluation of electric scooter deployment in the City of Helsinki](#), 4. Tarkastettu 13.2.2023.

³⁸ HUSin [tiedote](#) 16.11.2022: Sähköpotkulautailijoiden vammat vähentyneet vuoteen 2021 verrattuna. Tarkastettu 13.2.2023.

³⁹ Liikenneturvan [tiedote](#) 23.5.2022: Sähköpotkulautailun säännöt tunnetaan huonosti. Tarkastettu 13.2.2023.

⁴⁰ Muita esimerkkejä on muun muassa [Helsingin kaupungin usein kysytyt kysymykset sähköpotkulautailusta](#) ja [Helsingin poliisin ohjeet turvalliseen sähköpotkulaudan käyttöön](#). Tarkastettu 13.2.2023.

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. Yleensä mikroliikennepalvelun tarjoaja tekee sopimuksen palvelun käytöstä yhden käyttäjän kanssa. Esimerkiksi Voi Scootersin sopimusehtojen mukaan sopimuksen osapuolia ovat ainoastaan palveluntarjoaja ja palvelun käyttäjä eikä käyttäjä saa antaa muiden käyttää ajoneuvoa.⁴¹

4.4 Turvallisuutta vaarantavat ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavat pysäköintivirheet

Mikroliikenneeseen liittyvät pysäköintiongelmien ovat yksi kokonaisuus, joka on ollut usein esillä julkisessa keskustelussa. Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat liikennesäännöt ovat kuitenkin kattavat. Jos sääntöjä noudatetaan, polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttamisestä tai pysäköinnistä ei aiheudu vaaraa turvallisuudelle tai haittaa muulle liikenteelle.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien sääntöjen noudattamiseen liittyy sama ongelma kuin mikroliiikenteen liikennesääntöjen noudattamiseen yleensäkin. Kuten yllä on kuvattu, tienkäyttäjät eivät tunne tai noudata polkupyöräilyn ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevia liikennesääntöjä riittävän hyvin. Esimerkiksi Liikenneturvan "[Aja oikein – sähköpotkulaudallakin](#)" -kampanjassa ohjeistetaan myös kevyen sähköajoneuvon pysäköintisäännöistä.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattaminen on erityisen tärkeää erityisryhmien esteettömän liikkumisen kannalta. Esimerkiksi Näkövammaisten liitto ja muut erityisryhmien etujärjestöt ovat tuoneet esiin, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäyttäminen tai pysäköinti tieliikennelain vastaisesti voi aiheuttaa ja on aiheuttanut vaaratilanteita erityisryhmiin kuuluville. Esimerkiksi näkövammaisen tienkäyttäjän voi kompastua väärin pysäköityyn polkupyörään tai kevyeen sähköajoneuvoon. Apuvälinein liikkuva tienkäyttäjän saattaa joutua siirtymään ajoradalle tai jyrkkä jalkakäytävän reunakivi voi kokonaan estää ohittamisen. Pyörätuolin käyttäjä ei myöskään pysty nousemaan ja siirtämään polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa pois tieltään. Pahimmassa tapauksessa erityisryhmään kuuluvan tienkäyttäjän liikkuminen tiellä voi keskeytyä tai kokonaan estyä.

4.5 Liikenteenohjaukseen liittyviä haasteita

Liikenteenohjauksella voidaan vaikuttaa mikroliiikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen sekä kaupunkitilan käyttöön. Se ei kuitenkaan ratkaise kaikkia haasteita, joita mikroliiikkumiseen liittyy.

Ensinnäkään liikenteenohjauksella ei voida vaikuttaa siihen, miten hyvin tienkäyttäjät tuntevat liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteet ja miten hyvin tienkäyttäjät haluavat noudattaa liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteilla asetettuja velvoitteita. Tienkäyttäjien lainvastaiseen toimintaan voidaan vaikuttaa vain rajallisesti asettamalla liikenteenohjauslaitteilla lisää velvollisuuksia. Uusien velvoitteiden asettamisen sijaan tulisi pyrkiä muuttamaan tienkäyttäjien asenteita vaikuttamalla heidän tietoihinsa, taitoihinsa ja haluunsa noudattaa liikennesääntöjä. Tätä voidaan edistää myös liikennesääntöjä ja liikenteenohjausta koskevalla viestinnällä ja tiedottamisella.

Lisäksi vaihtoehtona on rajoittaa tienkäyttäjän toimintaa mikroliikennepalvelun tarjoajan asettamilla teknisillä rajoituksilla. Tienkäyttäjän ei voi pysäköidä ajoneuvoa virheellisesti tai ajaa ajoneuvolla tiellä, jossa ajaminen on kielletty, jos palveluntarjoaja estää tällaisen toiminnan.

Toiseksi liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikennenympäristöön. Pääasiassa kyse on liikennemerkeistä. Esimerkiksi kattava pysäköintijärjestely edellyttää lukuisien liikennemerkkien ja lisäkilpien sijoittamista, jotta pysäköintikiellot ja pysäköintipaikat tulevat asianmukaisesti merkittyä. Tästä aiheutuu kustannuksia tienpitäjälle.

⁴¹ Voi Scootersin verkkosivu: [User Agreement](#). Tarkastettu 13.2.2023.

Kolmanneksi liikenteenohjauslaitteiden lisääntyminen liikenneympäristössä voi vaikuttaa liikenneympäristön selkeyteen. Liikenteenohjauslaitteiden tarkoituksena on ohjata ja opastaa liikenneympäristössä liikkuvaa tienkäyttäjää toimimaan liikenneympäristön ja muiden tienkäyttäjien kannalta toivotulla tavalla. Sen vuoksi merkkien sijoittamisessa tulee huomioida niiden hyvä havaittavuus ja merkin sisällön tulkittavuus. Suunnitteluohjeiden mukaan merkit tulee sijoittaa niin, että niiden näkyvyys on hyvä, mutta ne eivät itse ole näkemäesteinä. Liikenteenohjauslaitteita ei saa olla liikaa, jotta tienkäyttäjä ehtii havaita kaikki merkit ja ymmärtää niihin sisältyvät viestit.

Neljänneksi tarvitaan liikenteenvalvontaa, jotta liikenteenohjauslaitteita myös noudatettaisiin. Tielikennelain noudattamista valvoo lähinnä poliisi, jonka liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit ovat rajalliset. Mikroliikenteessä on kuitenkin mahdollista, että mikroliikennepalvelun tarjoaja asettaa palvelun käytölle teknisiä rajoituksia, joilla käyttäjä voidaan pakottaa noudattamaan tiettyjä liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

4.6 Kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien siirtämiseen liittyviä ongelmia

Kunnat ovat siirtäneet virheellisesti pysäköityjä yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain perusteella. Lain soveltuvuutta kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien siirtämiseen ei ole kuitenkaan pidetty täysin ongelmattomana.

Merkittävimpanä toiminnallisena haasteena on pidetty ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin sisällytettyä 48 tunnin sääntöä. Virheellisesti pysäköityä kevyttä sähköajoneuvoa tai polkupyörää ei voi siirtää välittömästi pelkän pysäköintivirheen perusteella, vaan ajoneuvoluokasta riippumatta siirtäminen pelkän pysäköintivirheen perusteella on mahdollista vasta, kun pysäköintivirhe on kestänyt yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuorokautta.

Kahden vuorokauden aikarajaa on pidetty tarpeettoman pitkänä ottaen huomioon sen, minkälainen vaikutus virheellisesti pysäköidyllä kevyellä sähköajoneuvolla ja polkupyörällä on liikenneympäristön turvallisuuteen ja esteettömyyteen. Ajoneuvot pitäisi pystyä siirtämään nopeammin ainakin jalkakäytäviltä ja pyöräteiltä, joilla niiden liikennettä haittaava ja vaarantava vaikutus on olennainen.

Toisena ongelmana on pidetty lain tulkinnanvaraisuutta. Kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi välittömästi siirtää virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon ja polkupyörän, jos pysäköinnistä aiheutuu huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle. Käytännössä se, mitä huomattavalla haitalla tarkoitetaan, on toisinaan hankala määritellä.

Kolmantena esiin tulleen ongelmana on pidetty siirtomenettelyn muotovaatimuksia. Siirtomenettelyssä on liian monta vaihetta, ja varsinkin varastosiirtoa päätöksineen on pidetty tarpeettoman byrokraattisena, kun siirron kohteena on lukuisia virheellisesti pysäköityjä polkupyöriä ja kevyitä sähköajoneuvoja. Ratkaisuna onkin esitetty, että menettelyä tulisi yksinkertaistaa.

Siirtomenettely on hallintoasian käsittelyä, ja se tapahtuu hallintolain mukaisessa järjestyksessä. Päätöksentekoon vaikuttaa olennaisesti se, ollaanko tekemässä lähisiirtoa vai varastosiirtoa.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 10 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen on ilmoitettava lähisiirrosta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle suullisesti tai kirjallisesti taikka jätettävä sitä koskeva ilmoitus näkyvälle paikalle ajoneuvoon. Viranomaisen on laadittava ajoneuvon lähisiirrosta pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan. Käytännössä lähisiirto tehdään hyvinkin joutuisasti.

Varastosiirron osalta ajoneuvon siirtävän viranomaisen on tehtävä kirjallinen hallintopäätös. Päätös varastosiirrosta voidaan kuitenkin tehdä varsin joutuisasti johtuen asian luonteesta. Ennen varastosiirron tekemistä ajoneuvon omistajalle tai haltijalle ei välttämättä tarvitse varata tilaisuutta tulla kuulluksi, koska kuuleminen saattaa vaarantaa päätöksen tarkoituksen toteutumisen tai kuulemisesta aiheutuva asian käsittelyn viivästyminen aiheuttaa huomattavaa haittaa yleiselle turvallisuudelle.

Esimerkiksi ajoneuvon siirtäminen sillä perusteella, että virheellisesti pysäköidystä ajoneuvosta aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa muulle liikenteelle, tehdään heti varaamatta ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tilaisuutta tulla kuulluksi, koska asia ei siedä viivytystä. Tästä huolimatta asiassa on tehtävä päätös, joka voidaan antaa asianosaiselle tiedoksi postitse tai käyttämällä tavallista sähköistä tiedoksiantoa.

Viimeisenä ongelmana on pidetty polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen siirroista aiheutuvien kustannusten ja niistä määrättävien korvausten epäsuhtaa. Siirroista määrättävät korvaukset eivät aina vastaa siirroista aiheutuvia todellisia kustannuksia.

Kuntien osalta siirroista määrättävä korvaus perustuu kunnan hyväksymään taksaan. Kunnat voivatkin itse tarkistaa taksansa, jotta ne vastaisivat mahdollisimman hyvin siirroista aiheutuvia todellisia kustannuksia. Vastaavasti valtion viranomaisten eli poliisin sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten osalta siirroista määrättävät korvaukset perustuvat valtion maksuperustelain nojalla annetuissa asetuksissa määriteltuihin omakustannusarvoihin, joiden paikkansapitävyyttä tulisi arvioida tasaisin väliajoin.

4.7 Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita

Palveluntarjoajien itsesääntelyn ongelma on järjestelyjen vapaaehtoisuus. Riskinä pidetään esimerkiksi sitä, että uusi markkinoille tuleva palveluntarjoaja ei sitoudukaan noudattamaan muiden palveluntarjoajien ja kunnan yhdessä sopimia pelinsääntöjä tai käyttörajoituksia. Kunnat eivät voi velvoittaa palveluntarjoajia sitoutumaan pelisääntöihin, vaan ehdoista sopiminen on vapaaehtoista.

5 Eurooppalaisia sääntelymalleja

5.1 Ruotsi

5.1.1 Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt

Ruotsissa sähköpotkulautaa ei ole määritelty lainsäädännössä, vaan sähköpotkulauta rinnastetaan polkupyörään. Polkupyöräksi katsottavat ajoneuvot on määritelty tieliikennemääritelmiä koskevassa laissa (lag om vägtrafikdefinitioner [\[2001:559\]](#)). Sähköpotkulauta sisältyy polkupyörän määritelmään, jos sen rakenteellinen maksiminopeus on 20 kilometriä tunnissa ja jos sähkömoottorin teho ei ylitä 250 wattia. Sähköpotkulaudan kuljettajan tulee noudattaa polkupyöräilyä koskevia liikennesääntöjä, joista säädetään Ruotsin tieliikenneasetuksessa (trafikförordning [\[1998:1276\]](#)).

Tieliikenneasetukseen lisättiin syksyllä 2022 uusi säännös sähköpotkulautojen pysäköinnistä. Asetuksen mukaan sähköpotkulaudan pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle on ollut syyskuun 2022 alusta alkaen kielletty lukuun ottamatta pyörätelineitä tai muita erikseen osoitettuja pysäköintipaikkoja. Esimerkiksi vuonna 2022 Tukholman alueella oli 75 telineellistä paikkaa vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköintiin. Jo ennen muutoksen voimaantuloa oli kiellettyä pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvo (myös sähköpotkulauta) sellaiseen paikkaan tai sellaisella tavalla, että siitä aiheutuu vaaraa tai että se estää tai häiritsee tarpeettomasti liikennettä. Syyskuussa 2022 tuli voimaan myös tieliikenneasetuksen muutos, jolla kiellettiin sähköpotkulaudalla ajaminen jalkakäytävällä.

Ruotsissa ei ole säädetty sähköpotkulautailulle promillerajaa. Ajaminen on kuitenkin kielletty väsyneenä, sairaana taikka alkoholin tai muiden huumausainien vaikutuksen alaisena, jos kuljettajan tilalla on vaikutusta turvalliseen ajamiseen.

5.1.2 Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely

Ruotsin järjestyslain (ordningslag [\[1993:1617\]](#)) mukaan poliisilta tulee hakea lupa, kun otetaan yleisiä alueita, esimerkiksi katutilaa, käyttöön sellaista toimintaa varten, joka on ristiriidassa sen alkuperäisen

käyttötarkoituksen kanssa tai jota ei ole yleisesti hyväksytty. Tukholmassa järjestyslakia on tulkittu niin, että katutilan varaaminen sähköpotkulaudoille on luvanvaraista toimintaa. Palvelun tarjoamista varten tulee hakea lupa poliisilta ja kaupungilta. Palveluntarjoajan tulee maksaa kaupungille 1 400 kruunun vuosittainen maksu jokaisesta kaupungin alueella vuokralle tarjoamastaan sähköpotkulaudasta. Poliisi voi peruuttaa luvan, jos palveluntarjoaja ei täytä luvan ehtoja.⁴²

Vuonna 2022 sähköpotkulautojen määrä rajattiin 1 500 sähköpotkulautaan per palveluntarjoaja ja yhteensä 12 000 sähköpotkulautaan koko Tukholman kaupungin alueella. Rajaus perustui Tukholman kaupunginvaltuuston tekemään päätökseen. Päätöksen tavoitteena oli rajata sähköpotkulautojen määrää kaupungissa. Kaupunki käy jatkuvaa keskustelua palveluntarjoajien kanssa muun muassa sähköpotkulautojen pysäköintiin liittyvistä asioista. Kaupunki ja palveluntarjoajat ovat esimerkiksi sopineet alueista, joille sähköpotkulautojen pysäköinti on kokonaan kiellettyä. Esimerkiksi lähes koko vanhan kaupungin alueella sähköpotkulaudan pysäköinti on kielletty. Virheellisesti pysäköidyistä sähköpotkulaudoista voi ilmoittaa palveluntarjoajille. Palveluntarjoajat ja kaupunki ovat sopineet, että palveluntarjoajan tulee siirtää virheellisesti pysäköity sähköpotkulauta kahden tunnin kuluessa ilmoituksesta.⁴³

5.2 Norja

5.2.1 Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt

Sähköpotkulaudat luokitellaan Norjassa kevyiksi sähköajoneuvoiksi. Kevyen sähköajoneuvon teknisistä vaatimuksista säädetään erillisessä määräyksessä (forskrift om krav til liten elektrisk motorvogn, [FOR-2022-05-25-918](#)). Määräyksen mukaan kevyen sähköajoneuvon rakenteellinen nopeus saa olla enintään 20 kilometriä tunnissa.

Kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee lähtökohtaisesti noudattaa polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä. Norjan tieliikennelain (lov om vegtrafikk, [LOV-1965-06-18-4](#)) mukaan jokaisen tienkäyttäjän tulee huolehtia siitä, että hänen toimintansa ei aiheuta vaaraa muille tienkäyttäjille. Muuta liikennettä ei saa myöskään tarpeettomasti haitata tai estää.

Liikennesäännöistä annettu määräys (forskrift om kjørende og gående trafikk, [FOR-1986-03-21-747](#)) sisältää lisäksi joitakin erityisesti kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevia liikennesääntöjä. Norjassa kevyttä sähköajoneuvoa saa kuljettaa myös jalkakäytävällä jalankulkuliikenteen ollessa vähäistä, mutta siitä ei saa aiheutua haittaa tai vaaraa jalankulkijoille. Jalankulkijan ohitustilanteessa suurin sallittu nopeus on kuusi kilometriä tunnissa. Kevyen sähköajoneuvon saa pysäköidä pyörätielle, jalkakäytävälle ja kävelykadulle. Pysäköidystä ajoneuvosta ei kuitenkaan saa aiheutua estettä tai häiriötä muille tienkäyttäjille. Kevyen sähköajoneuvon virheellisestä pysäköinnistä voi saada 900 kruunun suuruisen sakon.

Kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ikäraja on 12 vuotta. Kevyitä sähköajoneuvoja vuokraavilla yrittäjillä voi kuitenkin olla tätä korkeampia ikärajoja. Alle 15-vuotiaan tulee käyttää kypärää kuljettaessaan kevyttä sähköajoneuvoa. Matkustajan kuljettaminen ei ole sallittua. Kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskee 0,2 promillen raja. Kaikkia kevyitä sähköajoneuvoja, niin yksityisiä kuin vuokrattavakin, koskee vastuuvaluuttamisvelvollisuus.

Norjan lainsäädäntö mahdollistaa kevyen sähköajoneuvoliikenteen ohjaamisen myös erityisillä niillä koskevilla liikennemerkkeillä, joista säädetään liikennemerkkejä koskevassa määräyksessä (forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninge, [FOR-2005-10-07-1219](#)).

⁴² [Cykla i Stockholm, elsparkcyklar Tukholman kaupungin verkkosivuilla.](#)

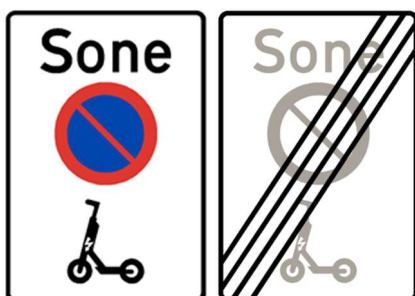
⁴³ Ibid.



Merkillä 306.9 voidaan kieltää kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen tiellä ja jalkakäytävällä.



Merkeillä 367 ja 369 voidaan asettaa kevyille sähköajoneuvoille alueellinen nopeusrajoitus.



Merkeillä 377 ja 379 voidaan asettaa kevyille sähköajoneuvoille alueellinen pysäköintikielto. Alueen sisällä voidaan asettaa tästä poikkeavia pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevia määräyksiä.



Merkeillä 380 ja 382 voidaan kieltää alueellisesti kevyen sähköajoneuvon käyttäminen kokonaan.

Yllä olevat merkit on lisätty määräykseen 18.5.2021 voimaan tulleella muutoksella.

5.2.2 Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely

Norjassa on kesäkuussa 2021 säädetty laki (lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn, [LOV-2021-06-18-139](#)), joka koskee kevyiden sähköajoneuvojen vuokraamista yleisillä alueilla. Lain tarkoituksena on edistää esteetöntä ja turvallista julkista tilaa sekä sen tehokasta hallintaa, ilmastoystävällisiä ratkaisuja ja hyvää ympäristöä. Laissa annetaan ministeriölle mahdollisuus antaa tarkempia kevyitä sähköajoneuvoja koskevia säännöksiä ja kunnalle mahdollisuus antaa määräyksiä kevyiden

sähköajoneuvojen vuokrauksesta kunnan alueella. Kevyiden sähköajoneuvojen osalta kunnalla on oikeus määrätä muun muassa

- paikoista ja alueista, joille kevyitä sähköajoneuvoja saa pysäköidä
- nopeusrajoituksista ja käyttökielloista määrittelemilleen alueille
- ajankohdista, jolloin vuokraaminen on sallittua
- ajoneuvoihin liittyvistä standardeista, kuten akun käyttöiästä ja ympäristöystävällisten akkutyyppien vaatimuksista
- kevyiden sähköajoneuvojen tekniikasta, jolla varmistetaan, että kohtien 1–3 sääntöjä noudatetaan
- käyttäjätietojen saamisesta.

Lain mukaan kunnalla on myös mahdollisuus määrätä, että vuokraustoiminta kunnan alueella on luvanvaraista, ja niistä ehdoista, joita lupa sisältää. Kunnan antama määräys voi sisältää säännöksiä liikennöintiluvan kestosta, kunnan alueella vuokrattavana olevien ajoneuvojen enimmäismäärästä, luvan saavien sähköpotkulautaoperaattorien ajoneuvojen enimmäismäärästä ja muista luvan ehdoista. Kunnalla on myös oikeus perua lupa, jos kunnan määräyksiä tai ehtoja rikotaan toistuvasti tai vakavasti. Kunnalla on myös oikeus periä maksuja lupien hallinnointiin ja toiminnan valvontaan liittyen. Laki antaa kunnalle oikeuden siirtää ja ottaa haltuunsa väärin pysäköidyt tai muuten lupaehtoja rikkovat ajoneuvot ajoneuvon omistajan kustannuksella.

5.2.3 Mikroliikkumisen kehittyminen Oslossa

Oslo on ollut yksi niistä Euroopan kaupungeista, joissa kevyiden sähköajoneuvojen lukumäärät ovat olleet erittäin suuria kaupungin asukaslukuun suhteutettuna. Kesällä 2021 ennen rajoitusten voimaantuloa kaupungissa oli 25 000 vuokrattavaa kevyttä sähköajoneuvoa, mikä tarkoitti noin 200:aa sähköpotkulautaa 10 000 asukasta kohden. Joidenkin arvioiden mukaan ajoneuvojen lukumäärä olisi voinut nousta jopa 30 000:een, jollei Norjassa olisi säädetty lakia kevyiden sähköajoneuvojen vuokraamisesta.

Oslo kaupunki on jaettu neljään vyöhykkeeseen, joilla rajoitetaan kaupungissa olevien kevyiden sähköajoneuvojen määrää. Kaupunki on asettanut ajoneuvojen enimmäismääräksi 8 000, ja tämä määrä jaetaan lisenssin saaneiden palveluntarjoajien kesken. Jokainen lisenssi on voimassa vuoden, ja kausi alkaa huhtikuun alusta. Palveluntarjoajilla on velvollisuus toimittaa kuukausittain kaupungille raportti, jossa he osoittavat, että ajoneuvojen sijoittelu on vastannut lisensseissä annettuja määräyksiä.

Kaupungilla on oikeus ohjata kevyiden sähköajoneuvojen käyttöä sellaisilla alueilla, jotka ovat kunnan, läänin tai Norjan valtion hallinnassa. Kaupungin alueella voimassa olevat kielto- ja rajoitusalueet ovat nähtävissä [kaupungin verkkosivuilla](#). Kaupunki on edellyttänyt, että kielto- ja rajoitusalueiden tulee olla sähköpotkulautapalveluissa teknisesti rajattuja.

Kaupungin saaman palautteen mukaan kevyiden sähköajoneuvojen käytön rajoitustoimet ovat olleet onnistuneita ja lisänneet turvallisuutta ja viihtyisyyttä kaduilla. Palveluntarjoajat valittivat päätöksestä oikeuteen kaupungin rajoitettua kevyiden sähköajoneuvojen määrän 8 000:een.

Rajoitustoimista huolimatta Oslo kaupunki pitää kevyitä sähköajoneuvoja ja muita yhteiskäyttöön tarkoitettuja kevyitä ajoneuvoja tärkeänä osana kaupungin strategista päätöksentekoa. Tällaisia ajoneuvoja käytetään paljon osana matkaketjuja varsinkin joukkoliikenteessä. Lisäksi kevyillä sähköajoneuvolla on laaja käyttäjäkunta.

Vuokrattavat kevyet sähköajoneuvot ovat Oslo havaintojen mukaan lisänneet erityisesti nuorten liikumista. Oslo seuraa kevyiden sähköajoneuvojen sijoittelua itse kehittämänsä ohjelmiston avulla. Ohjelmistolla seurataan, että autojen enimmäismäärä ei ylitä kaupungissa ja että kevyitä sähköajoneuvoja on sijoitettu kaikille alueille suunnitelmien ja sopimusten mukaisesti.

5.3 Tanska

5.3.1 Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt

Myös Tanskassa sähköpotkulautailua koskevat pääasiassa samat liikennesäännöt kuin polkupyöräilyä. Sähköpotkulaudan sallittu enimmäisnopeus on 20 kilometriä tunnissa ja sillä ei saa ajaa jalkakäytävällä.

Tanskassa kaiken ikäisten on käytettävä sähköpotkulaudalla ajaessa kypärää. Alle 15-vuotiaille sähköpotkulautailu on sallittu ainoastaan aikuisen seurassa. Sähköpotkulautailua koskee 0,5 promillen raja.⁴⁴

5.3.2 Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely

Tanskassa sähköpotkulautojen vuokralle tarjoamista julkisessa katutilassa rajoitetaan yleisistä teistä annetussa laissa (lov om offentlige veje m.v. [[1520/2014](#)]).⁴⁵ Lain mukaan vuokraustoiminnan harjoittamiseen tarvitaan kunnan lupa. Kunta voi lupaehtojissa rajoittaa vuokralle tarjottavien sähköpotkulautojen, mutta ei polkupyörien, määrää. Palveluntarjoaja ja kunta ovat velvollisia tekemään käyttöoikeussopimuksen katutilan käytöstä. Kunta voi sopimuksessa edellyttää, että palveluntarjoaja on velvollinen korvaamaan palvelun infrastruktuurin hallinnoinnista ja liikennevalvonnasta aiheutuvat kustannukset.

Kööpenhaminassa sähköpotkulautojen enimmäismäärä on yhteensä 3 200, ja alueella toimii neljä palveluntarjoajaa. Nykyinen lisenssikausi kattaa vuodet 2022–2024. Lisenssimallissa palveluntarjoaja suorittaa Kööpenhaminan kaupungille vuosittaisen lisenssimaksun jokaisesta vuokralle tarjottavasta sähköpotkulaudasta. Ennen nykyistä lainsäädäntöä sähköpotkulaudat olivat kokonaan kiellettyjä Kööpenhaminan kaupungin alueella. Uuden sääntelyn tavoitteena on vähentää sähköpotkulautojen pysäköinnistä aiheutuneita ongelmia ja lisätä liikenteen turvallisuutta.⁴⁶

Tanskan laissa säädetään myös sähköpotkulautojen pysäköinnistä ja pysäköinninvalvonnasta. Yleisistä teistä annetun lain mukaan yhteiskäyttöön tarkoitetut sähköpotkulaudat saa pysäköidä ainoastaan niille osoitetuille paikoille.

Pysäköintiä valvovilla viranomaisilla on oikeus siirtää väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat ja periä siirtomaksu palveluntarjoajalta. Palveluntarjoajan on mahdollista periä maksu sähköpotkulaudan kuljetta-
jalta. Esimerkiksi Kööpenhaminassa sähköpotkulautojen pysäköinti on sallittua ainoastaan erikseen määritettyihin paikkoihin. Valtaosa kaupungin keskustasta on pysäköintikieltoaluetta. Alueella ajaminen on kuitenkin sallittua. Pysäköintipaikoilla ei ole telineitä, vaan sallitut pysäköintipaikat on osoitettu digitaalisesti palveluntarjoajan sovelluksessa. Kaupunki ja palveluntarjoajat jakavat toisilleen dataa, jonka perusteella muun muassa pysäköinninvalvonta voi valvoa lautojen pysäköintiä.⁴⁷

5.4 Viro

5.4.1 Sähköpotkulautailua koskevat liikennesäännöt

Virossa kevyt sähköajoneuvo on määritelty tieliikennelaissa ([liiklusseadus](#)). Lain mukaan kevyt sähköajoneuvo tarkoittaa sähkökäyttöistä yhden henkilön kuljettamiseen tarkoitettua ajoneuvoa, jonka suurin sallittu nopeus on 25 kilometriä tunnissa ja korkein sallittu moottorin teho yksi kilowatti. Laissa säädetään myös kevyen sähköajoneuvon teknisistä vaatimuksista.

⁴⁴ Rådet for Sikker Trafik: [El-løbehjul](#). Tarkastettu 13.2.2023.

⁴⁵ Ks. lakimuutos [2082/2020](#) (lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven).

⁴⁶ Københavns Kommune: [Tilladelse til udlejning af cykler, løbehjul mv.](#) Tarkastettu 13.2.2023.

⁴⁷ Københavns Kommune: [Tilladelse til udlejning af cykler, løbehjul mv.](#) Tarkastettu 13.2.2023.

Viron tieliikennelaissa säädetään erikseen kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevista liikennesäännöistä. Nämä säännökset on lisätty lakiin vuonna 2021. Lain 2 luvun 4 alaluvussa säädetään polkupyöräilijää sekä kevyen sähköajoneuvon ja mopon kuljettajaa koskevista liikennesäännöistä. Lain mukaan polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon (kergliikur) ja kevytmopon⁴⁸ (pisimopeediga) saa pysäyttää ja pysäköidä myös jalkakäytävälle, mutta jalankulkijoille tulee jättää vähintään puolentoista metrin tila. Kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevat liikennesäännöt vastaavat suurelta osin polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä, mutta kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on mainittu kunkin liikennesäännön kohdalla erikseen. Laissa säädetään myös kevyen sähköajoneuvon paikasta tiellä. Kevyttä sähköajoneuvoa saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Lain mukaan kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee ohittaa jalankulkija sellaisella nopeudella, joka ei olennaisesti poikkea jalankulkijan nopeudesta ja mahdollistaa jalankulkijan turvallisen ohittamisen.

Tieliikennelaissa säädetään myös ajoneuvon kuljettajaa koskevista yleisistä velvoitteista. Lain mukaan mitään ajoneuvoa ei saa ajaa päihtyneenä tai liikennettä vaarantavassa tilassa. Kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole kuitenkaan säädetty promillerajaa. Promilleraja koskee vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa.

5.4.2 Sähköpotkulautailua koskeva markkinasääntely

Virossa on toiminut pääasiassa kaksi vuokrattavia sähköpotkulautoja tarjoavaa mikroliikennepalvelun tarjoajaa. Mikroliikennepalvelua koskevista rajoituksista on sovittu pääasiassa kuntien ja palveluntarjoajien välisillä vapaaehtoisilla järjestelyillä.

Tallinnassa vuokrattavien yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen palveluntarjoajat ja Tallinnan kaupunki allekirjoittivat keväällä 2021 sopimuksen vuokralaudoille tarkoitettujen pysäköintialueiden perustamisesta. Keväällä 2021 otettiin käyttöön 70 ilmaista vuokrattavien yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintialuetta. Alueet ovat polkupyöräiden pysäköintiin tarkoitettuja alueita, joita myös vuokrattavien sähköpotkulautojen käyttäjät saavat käyttää pysäköintiin. Alueille arvioitiin vuonna 2021 mahtuvan yhteensä yli 1 300 sähköpotkulautaa tai polkupyörää.

Kaupunki tarjoaa pysäköintialueet ilmaiseksi palveluntarjoajien käyttöön. Sopimuksen mukaan palveluntarjoajien tulee vastineeksi pysäköintialueiden käytöstä auttaa sähköpotkulautailun liikennekulttuurin edistämiseksi sekä toimittaa kaupungille tilastoja liikenteen kehittämiseksi. Pysäköintialueille on otettu osittain tilaa autojen pysäköintipaikoista. Pysäköintialueet osoitetaan oheisella liikennemerkillä.⁴⁹



Sopimuksen tekemisen taustalla oli kaupungin ja palveluntarjoajien yhteinen näkemys siitä, että sähköpotkulautojen pysäköintiä tuli tarkastella uudelleen. Tavoitteena oli edistää pyöräilyä ja sähköpotkulautailua. Ilmaisten pysäköintipaikkojen katsottiin helpottavan sähköpotkulaudalla liikkumista ja palvelun tarjoamista kaupungissa. Myös uudet palveluntarjoajat voivat liittyä sopimukseen voidakseen käyttää pysäköintialueita. Järjestely kannustaa myös käyttäjiä pysäköimään sähköpotkulaudat niille osoitetuille pysäköintialueille. Palveluntarjoajat tarjoavat käyttäjille alennusta merkityille pysäköintialueille pysäköinnistä.

Sopimusjärjestelyllä luoduista pysäköintialueista huolimatta pysäköintiin liittyvät ongelmat eivät ole täysin poistuneet Tallinnassa. Virossa onkin tällä hetkellä vireillä ehdotus tieliikennelain muuttamiseksi. Esityksessä ehdotetaan muun muassa, että kunnilla olisi jatkossa oikeus velvoittaa vuokrattavien säh-

⁴⁸ Virolainen kevytmopo (pisimopeediga) on ajoneuvo, jossa on vähintään kaksi pyörää. Ajoneuvon käyttövoima voi olla joko polttomoottori tai sähkömoottori, jonka suurin nimellisteho on enintään yksi kilowatti. Ajoneuvon suurin sallittu rakenteellinen nopeus on 25 kilometriä tunnissa.

⁴⁹ Tallinnan kaupungin tiedote 25.5.2021: [There will be 70 free parking lots for rental scooters in Tallinn city centre](#). Tarkastettu 13.2.2023.

köpotkulautojen palveluntarjoajat rajoittamaan sähköpotkulautojensa nopeutta alueellisesti tai ajallisesti. 25 kilometrin enimmäisnopeus pysyisi voimassa niillä alueilla, joilla kunnat eivät asettaisi muuta rajoitusta. Esitykseen sisältyy myös promilleraja pyöräilijöille, mopoilijoille ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajille. Esityksessä ehdotetaan myös pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen tarkentamista.⁵⁰

5.5 Iso-Britannia

Isossa-Britanniassa sähköpotkulautojen käyttämistä tieliikenteessä on rajoitettu. Sähköpotkulautailu on tällä hetkellä sallittua vain hallituksen erikseen sallimissa vuokrauskokeiluissa. Sähköpotkulautojen myyminen ja ostaminen on sallittua, mutta yksityisomisteisilla sähköpotkulaudoilla saa ajaa vain yksityisillä alueilla.⁵¹

Sähköpotkulautojen on määritelty kuuluvan moottorikäyttöisten kuljettimien ajoneuvoluokkaan (*powered transporters*). Koska moottorikäyttöisille ajoneuvoille asetetut vaatimukset eivät täyty sähköpotkulautojen osalta, sähköpotkulaudat eivät ole sallittuja tieliikenteessä.

Käynnissä olevissa kokeiluissa vuokrattavien sähköpotkulautojen on oltava vakuutettuja. Velvollisuus hankkia vakuutus on sähköpotkulautoja vuokraavilla yrityksillä.

Sähköpotkulaudan kuljettajalla tulee olla ajokortti. Lisäksi suojakypärän käyttö on suositeltavaa. Sähköpotkulaudan nopeus on rajoitettu 25 kilometriin tunnissa. Kokeiluissa sähköpotkulaudan nopeus voi olla tietyillä alueilla rajoitettu myös tätä alhaisemmaksi. Sähköpotkulautaa saa kuljettaa ajoradalla ja pyöräkaistalla, mutta ei jalkakäytävällä.⁵²

Sähköpotkulautailulle on Isossa-Britanniassa selvästi kysyntää, minkä vuoksi maassa on viime vuosien ajan selvitetty sähköpotkulautailun laillistamista. Rajatut vuokratyökalujen sähköpotkulautojen kokeilut käynnistyivät vuonna 2020. Tällä hetkellä kokeiluja on käynnissä noin 30 alueella ympäri maata. Hallitus on teettänyt vuokrauskokeilujen vaikutuksista [arvioinnin](#), joka valmistui joulukuussa 2022. Ison-Britannian hallitus päättää arvioinnin pohjalta, laillistetaanko sähköpotkulaudat laajemmin ja millaista sääntelyä niihin tulisi kohdistaa. Arviointiraportissa on tarkasteltu muun muassa sähköpotkulautojen käyttöä, käyttäjiä, turvallisuustilannetta sekä sähköpotkulautailun ympäristövaikutuksia ja sosiaalisia vaikutuksia.⁵³

5.6 Alankomaat

Alankomaissa suurin osa potkulautamallisista kevyistä sähköajoneuvoista ei ole tällä hetkellä laillisia, sillä kyseiset ajoneuvot eivät täytä näille asetettuja vaatimuksia. Alankomaissa on hyvin tarkat kriteerit ajoneuvojen rekisteröinnin hyväksynnälle.

Alankomaissa kuitenkin käytetään useita erilaisia kevyitä sähköajoneuvoja. Tämän vuoksi maassa on paineita tarkentaa kevyitä sähköajoneuvoja koskevia vaatimuksia lainsäädännössä.

Alankomaissa on käynnistetty kevyiden sähköajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevan lainsäädännön valmistelu. Valmistelun keskiössä ovat ajoneuvojen tekninen turvallisuus ja liikenneturvallisuus. Kevyet sähköajoneuvot on valmisteluvaiheessa luokiteltu neljään kategoriaan, joille on määritelty omat vaatimukset. Myös sähköpotkulaudoille olisi luokittelussa oma kategoriansa. Lainsäädäntöehdotuksen on määrä valmistua vuoden 2023 aikana.

⁵⁰ Viron tieliikennelain [muutosehdotus](#) ja aiheeseen liittyvä [uutinen](#). Tarkastettu 13.2.2023.

⁵¹ Yhdistyneiden kansakuntien parlamentin verkkosivu: [E-scooters: The road ahead](#). Tarkastettu 13.2.2023.

⁵² Yhdistyneiden kansakuntien parlamentin verkkosivu: [E-scooters: The road ahead](#), [E-scooter trials: guidance for users](#). Tarkastettu 13.2.2023.

⁵³ Yhdistyneiden kansakuntien parlamentin verkkosivu: [E-scooters: The road ahead](#). Tarkastettu 13.2.2023.

6 Ratkaisuvaihtoehdot ja niiden arvioidut vaikutukset

6.1 Toteutetaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet ilman muita lainsäädäntömuutoksia

Toimenpiteen sisältö

Toteutetaan mikroliikenteeseen liittyvistä liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteistä ne, jotka eivät edellytä muita lainsäädäntömuutoksia. Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden vaikutuksia seurataan. Toimenpiteitä voidaan tarkentaa strategiakauden aikana.

Vaikutukset

Ratkaisuvaihtoehto mahdollistaisi mikroliikenteen liikenneturvallisuuden ja markkinatilanteen kehittymisen omalla painollaan, mutta ei takaisi, että liikenneturvallisuus merkittävästi paranee. Ratkaisuvaihtoehto ei muuttaisi nykytilaa lainsäädännön osalta muuten kuin parantamalla liikenteenvalvojan toimivaltuuksia mikroliikenteen valvonnassa.

Ratkaisuvaihtoehto sisältää sen, että kunnat ja palveluntarjoajat voivat sopia mikroliikennepalveluiden järjestämisestä vapaaehtoisin sopimuksin. Palveluntarjoajat voivat omalla toiminnallaan edistää turvallista, kestävää ja esteetöntä liikenneympäristön käyttöä. Lisäksi liikenteenvalvoja saisi toimivaltuuden keskeyttää päihtyneen polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ajamisen, jos kuljettajan päihtymys voi vaikuttaa ajokykyyn.

Vuosille 2022–2026 annettu liikenneturvallisuusstrategia sisältää useita toimenpiteitä mikroliikkumisen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona on nykytilan säilyttäminen ryhtymättä muihin lainsäädäntömuutoksiin kuin niihin, jotka sisältyvät liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan. Lisäksi strategian vaikutuksia seurattaisiin tarkasti.

Osa mikroliikenteeseen liittyvistä liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteistä on jo toteutettu. Suurin osa toimenpiteistä on tarkoitettu jatkuvaksi toiminnaksi. Yksi tällaisista toimenpiteistä on esimerkiksi mikroliikkumisen verkoston perustaminen ja verkoston toiminnan jatkaminen. Mikroliikkumisen verkosto seuraa mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä. Lisäksi verkoston tehtävänä on tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuksiin.

Myös mikroliikenteen onnettomuustilastoinnin kehittäminen on aloitettu eri vastuutahojen yhteistyönä. Tilastoinnin kehittäminen parantaa mikroliikenteeseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tulevaisuudessa ja helpottaa turvallisuuskehityksen seurantaa.

Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa liikenneturvallisuutta. Liikennesääntöjen osaamista, ymmärtämistä ja noudattamista voitaisiin tukea nykytilanteessa tiedotuksella ja koulutuksella. Strategian toimenpide 46 on tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottaminen sähköpotkulautilun liikennesäännöistä ja turvallisen lautilun edellytyksistä. Toimenpiteen päävastuutahona on Liikenneturva, joka onkin toteuttanut useita tiedotuskampanjoita sähköpotkulautilun liikennesäännöistä. Tiedotusta ja valistusta tulisi jatkaa edelleen. Myös eri viranomaisten tiedotukset liikennesäännöistä ja valvonnasta ovat keskeisessä roolissa liikennesääntöjen tuntemuksen lisäämiseksi.

Strategian toimenpiteen 94 mukaisesti muutetaan tieliikennelain 183 §:ä niin, että poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella olisi mahdollisuus kieltää ja tarvittaessa estää kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, kuten pyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Lisäksi seurattaisiin toimivaltuuden soveltamiskäytäntöä ja arvioitaisiin sen liikenneturvallisuusvaikutuksia. Toimenpiteeseen sisältyvä lakimuutos on mainittu myös arviomuiston luvussa 6.4.2, jossa käsitellään ratkaisuvaihtoehtoja, joilla voidaan vaikuttaa päihtyneenä ajamiseen.

Koska mikroliikkuminen on melko uusi ja voimakkaasti kehittyvä liikennepalvelu, nykytilan säilyttäminen yhdistettynä yllä mainittuihin liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteisiin ja niiden vaikuttavuuden seurantaan mahdollistaa mikroliikenteen turvallisuus- ja markkinatilanteen kehittymisen omalla painollaan. Mikroliikenteen alalla teknologia, palveluiden tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti yritysten kehittäessä palveluitaan jatkuvasti. Mikroliikenteen turvallisuustilanteen on jo havaittu kehittyneen esimerkiksi Helsingissä merkittävästi parempaan suuntaan, vaikka mikroliikenne on lisääntynyt huomattavasti.

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 myötämielisyyttä. Se tarjoaa myös palveluntarjoajille mahdollisuuden edistää oman palvelunsa kehittämistä entistä liikenneturvallisemmaksi. Palveluntarjoajat voivatkin omalla toiminnallaan edistää turvallista, kestävä ja esteetöntä liikenneympäristön käyttöä.

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaan kuuluu, että strategian seurantaan varten asetettu seurantar ryhmä voi tehdä strategian toimenpideohjelmaan muutoksia, jos ryhmä arvioi, että toimenpiteillä tavoiteltuja liikenneturvallisuusvaikutuksia ei tulla saavuttamaan. Näin ollen myös mikroliikennettä koskevia toimenpiteitä on mahdollista muuttaa ja tarkentaa strategiakauden aikana.

6.2 Ohjataan mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla

6.2.1 Tehostetaan nykyisten liikenteenohjauskeinojen käyttöä

Toimenpiteen sisältö

Kunnat ohjaavat mikroliikennettä tieliikennelain mukaisilla liikenteenohjauslaitteilla.

Vaikutukset

Tieliikennelaissa säädetyllä liikenteenohjauksella voidaan vaikuttaa laajasti mikroliikenteeseen. Tieliikennelaki antaa jo nyt hyvät keinot tehdä mikroliikennettä tukevia ja edistäviä liikennejärjestelyitä. Se myös mahdollistaa mikroliikenteen rajoittamisen ja kieltämisen, jos liikenneturvallisuus tai liikenteen sujuvuus sitä edellyttää.

Tieliikennelaissa säädetyt liikenteenohjauslaitteet eivät kuitenkaan vastaa kaikkiin liikenteenohjaustarpeisiin. Liikenteenohjaus ei myöskään ole kaikista tehokkain keino vaikuttaa palveluntarjoajien ja ajoneuvojen määrään, eikä se poista tienkäyttäjän toiminnasta aiheutuvia ongelmia, jos tienkäyttäjä ei noudatakaan liikenteenohjausta.

Liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista, josta aiheutuu kustannuksia kunnille.

Kuten arviomuiston ensimmäisessä liitteessä on kuvattu, tieliikennelaki mahdollistaa kunnille jo tällä hetkellä mikroliikenteen ohjaamisen tieliikennelain mukaisilla liikenteenohjauslaitteilla. Liikenteenohjaus kuuluu kunnan tehtäviin ja on yksi keskeisimmistä keinoista vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Kunta voi ohjata mikroliikennettä esimerkiksi osoittamalla ajoneuvoille pysäköintipaikkoja sekä asettamalla kieltoja ja rajoituksia. Tällaisia voivat olla erilaiset ajokiellot ja pysäköintikiellot. Tienkäyttäjällä on velvollisuus noudattaa liikenteenohjauksen keinoin asettettuja kieltoja ja rajoituksia.

Mikroliikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaittein koskevat samat säännöt ja periaatteet kuin minkä tahansa muunkin liikenteen ohjaamista. Liikenteenohjauslaitteiden käyttö edellyttää hyvää liikennesuunnittelua.

Toistaiseksi kunnat eivät ole juurikaan käyttäneet mikroliikenteen ohjaamiseen kaikkia olemassa olevia liikenteenohjauksen keinoja. Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona onkin, että kunnat ottaisivat nykyisen lain-säädännön mahdollistamat liikenteenohjauslaitteet käyttöönsä ja seuraisivat niiden toimivuutta mikroliikenteen ohjaamisessa.

Vaikka liikenteenohjauksella voidaan vaikuttaa mikroliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen, liikenteenohjaus ei kuitenkaan ratkaise kaikkia mikroliikkumiseen liittyviä haasteita. Liikenteenohjauksella tavoiteltujen vaikutusten toteutuminen edellyttää ensinnäkin sitä, että tienkäyttäjät tuntevat liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteiden merkityksen. Lisäksi tienkäyttäjien tulee myös noudattaa liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteilla asetettuja velvollisuuksia. Liikenteenohjaus edellyttää siis lisäksi liikennesäännöistä ja liikenteenohjauslaitteista tiedottamista.

Liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikenneympäristöön. Pääasiassa kyse on liikennemerkeistä. Esimerkiksi kattava pysäköintijärjestely edellyttää lukuisia liikennemerkkien ja lisäkilpien sijoittamista, jotta pysäköintikiellot ja pysäköintipaikat tulevat asianmukaisesti merkittyä. Liikennemerkkien asettamisesta aiheutuu kustannuksia tienpitäjälle.

6.2.2 Lisätään tieliikennelakiin uusia mikroliikenteen liikenteenohjauslaitteita

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan uusien liikenteenohjauslaitteiden mallit ja niiden edellyttämät muutokset tieliikennelakiin. Tarkennetaan samalla nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä.

Vaikutukset

Uudet liikenteenohjauslaitteet helpottaisivat kuntia mikroliikenteen ohjaamisessa. Nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tarkentamalla myös niiden soveltuvuus mikroliikenteen ohjaamiseen paranisi. Uudet liikenteenohjauslaitteet eivät kuitenkaan ratkaisisi tienkäyttäjien toiminnasta aiheutuvia ongelmia.

Liikenteenohjauksen keinojen lisääntyminen aiheuttaisi kustannuksia kunnille, jos ne asettaisivat mikroliikennettä varten liikenteenohjauslaitteita.

Mikroliikennepalveluiden lisääntyminen on tuonut tarpeen selvittää, tarvitsevatko tienpitäjät uusia liikenteenohjauslaitteita mikroliikenteen ohjaamista varten. Mikroliikenteen ohjaaminen voisi olla selkeämpää ja täsmällisempää, jos sitä varten olisi olemassa erityisesti mikroliikennettä koskevia liikenteenohjauslaitteita.

Mikroliikenteen ohjaamisessa voisi olla hyötyä liikennemerkeistä, joilla voidaan antaa alueellisia kieltoja ja rajoituksia. Myös pysäköintipaikkoja ja -kieltoja koskevat liikennemerkit ja tiemerkinnot voivat olla tarpeellisia. Nimenomaan mikroliikennettä koskevat liikenteenohjauslaitteet voisivat olla tienkäyttäjän kannalta selkeämpiä ja ne edesauttaisivat liikennesääntöjen noudattamista. Lisäksi nykyisin käytössä olevien liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tulisi tarkistaa, jotta ne soveltuisivat paremmin mikroliikenteen ohjaamiseen.

Uudetkaan liikenteenohjauslaitteet eivät ratkaise kaikkia mikroliikenteeseen liittyviä haasteita, vaan lisäedellytyksenä on, että tienkäyttäjät tuntevat liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteiden merkityksen. Lisäksi tienkäyttäjien tulee myös noudattaa liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteilla asetettuja velvollisuuksia. Uusien liikenteenohjauslaitteiden käyttö edellyttäisi liikennesäännöistä ja uusien liikenteenohjauslaitteiden merkityksestä tiedottamista.

Myös uusien liikenteenohjauslaitteiden kohdalla liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikenneympäristöön. Liikennemerkkien asettamisesta aiheutuu kus-

tannuksia tienpitäjälle. Liikenteenohjauslaitteiden lisääntyminen liikenneympäristössä voi myös vaikuttaa liikenneympäristön selkeyteen. Merkkien sijoittamisessa tulee huomioida niiden hyvä havaittavuus ja merkin sisällön tulkittavuus.

Lisäksi tarvitaan liikenteenvalvontaa, jotta liikenteenohjauslaitteita myös noudatettaisiin. Poliisin liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit ovat rajalliset. Liikenteenohjauksen vaikutuksia voidaan tehostaa mikroliikennepalvelun tarjoajien asettamalla teknisillä rajoituksilla, mikä edellyttää kuntien yhteistyötä mikroliikennepalvelun tarjoajien kanssa.

6.2.3 Kannustetaan kuntia määräämään katutilansa käytöstä entistä tehokkaammin

Toimenpiteen sisältö

Kunnat ohjaavat mikroliikennettä määräämällä katutilan käytöstä nykyisillä toimivaltuuksillaan.

Vaikutukset

Kunnat voivat vaikuttaa kaduilla pysäköitävien ajoneuvojen määrään ja sitä kautta mikroliikenteeseen. Pysäköintijärjestelyillä voidaan vaikuttaa liikenneympäristön turvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen. Mikroliikenteelle voidaan ottaa pysäköintitilaa ajoradalta, mikä vähentää samalla autoille tarkoitettua kadunvarsipysäköintitilaa.

Katutilan käytöstä määrääminen tapahtuu liikenteenohjauksen keinoin, mikä aiheuttaa kunnille kustannuksia. Pysäköintijärjestelyt edellyttävät tehosteeksi pysäköinninvalvontaa ja muuta liikennevalvontaa. Ratkaisuvaihtoehto ei ratkaise tienkäyttäjän toiminnasta aiheutuvia ongelmia.

Kunnat voivat tienpitäjinä määrätä katutilan käytöstä. Kunnan keskeisimmät keinot ovat liikenteenohjaus, sen avulla toteutettavat pysäköintiratkaisut ja pysäköintipaikkojen käyttöön annettavat käyttöoikeudet. Kunta voi myös liikenneympäristöjä rakentaessaan ja saneeratessaan vaikuttaa pysäköintiin.

Tienpidossa tehtävissä pysäköintiratkaisuissa on lähtökohtana, että kunnalla on hyvin vapaa harkintavalta sen suhteen, miten se edistää pysäköintimahdollisuuksia kunnan katuverkolla. Kunnalla on perustuslain 22 §:n mukaan velvollisuus turvata perus- ja ihmisoikeuksien toteutuminen ja sitä kautta edistää muun muassa liikkumisvapauden toteutumista.

Tieliikennelaissa määritelty tie on liikkumisvapauden ominta soveltamisalaa, koska tie on joko tarkoitettu yleiselle liikenteelle tai sitä käytetään yleisesti liikenteeseen. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että tielle saisi aina pysäköidä tai että kunnalla olisi velvollisuus järjestää pysäköintitilaa kaduille. Tiiviisti rakennetuissa kaupunkiympäristöissä ei välttämättä edes ole niin paljon pysäköintitilaa, että sitä riittäisi kaikille. Siksi ajoneuvojen pysäköinti tulee ratkaista muuten kuin järjestämällä pysäköintitilaa tieltä, esimerkiksi ohjaamalla pysäköintiä kiinteistöille ja pysäköintilaitoksiin.

Kunta voi rajoittaa ajoneuvojen pysäköintiä kadulla ja edellyttää, että ajoneuvot pysäköidään vain erikseen merkityille paikoille. Tällöin muunlainen pysäköinti on suoraan tieliikennelain perusteella kiellettyä. Lisäksi pysäköinnin enimmäisaikaa ja pysäköitävien ajoneuvojen enimmäismäärää voidaan rajoittaa. Pysäköinti voi lisäksi edellyttää kertamaksun maksamista tai maksullista käyttöoikeutta. Jälkimmäisestä esimerkkejä ovat useassa kunnassa käytössä olevat asukas- ja yrityspysäköintitunnukset.

Katutilasta määrääminen voi edellyttää, että kunta ottaa tilaa mikroliikenteen pysäköintiä varten muusta kadunvarsipysäköinnistä. Mikroliikenteen pysäköinnin ohjaaminen ajoradalle lisää turvallisuutta jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Muutenkin kadunvarsipysäköinnin vähentäminen lisää tilaa muulle liikenteelle. Kadunvarsipysäköinnin vähentäminen voi kuitenkin edellyttää kunnissa kunnan pysäköintipolitiikan tarkistamista.

Pysäköintijärjestelyjä ja niihin liittyviä muita toimenpiteitä toteutettaessa on huomioitava ainakin, ettei järjestely vastaa vaikutuksiltaan tuonnin tai viennin määrällisiä rajoituksia. Viennin ja tuonnin määrälliset rajoitukset on kielletty [Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen](#) 34 ja 35 artiklassa. Tällaiset kiellot tai rajoitukset ovat kuitenkin sallittuja, jos ne ovat perusteltuja muun muassa yleisen järjestyksen tai turvallisuuden kannalta taikka ihmisten terveyden ja elämän suojelemiseksi. Kieltoja tai rajoituksia ei kuitenkaan saa käyttää mielivaltaiseen syrjintään tai jäsenvaltioiden välisen kaupan peiteltyyn rajoittamiseen.

6.3 Tarkennetaan mikroliikenteen liikennesääntöjä

Tieliikennelaki sisältää jo nykyisellään kattavat liikennesäännöt kevyen sähköajoneuvon kuljettamista varten. Ongelma ei siis olekaan säännöissä tai niiden puutteessa, vaan siinä, ettei liikennesääntöjä tunneta tai noudateta. Kuitenkin eräillä liikennesääntöjen täsmennyksillä voitaisiin pyrkiä vaikuttamaan liikennesääntöjen selkeyteen ja edistää mikroliikenteen liikenneturvallisuutta.

6.3.1 Yhtenäistetään kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen liikennesääntöjä

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan esitys tieliikennelain 52 §:n muuttamisesta ja yhtenäistetään ”sähköpotkulaudalla” ajamisen liikennesäännöt. Sekä kevyellä sähköajoneuvolla ajettaessa että jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä liikuttaessa olisi noudatettava polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Vaikutukset

Nykyisin sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Näiden käyttämistä koskevat myös eri säännöt: kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava pyöräilijän sääntöjä ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän jalankulkijan sääntöjä. Liikennesääntöjen yhdenmukaistaminen selkeyttäisi kokonaistilannetta ja parantaisi liikenneturvallisuutta.

Sen paremmin liikennesääntöjen lisääminen kuin tarkentaminenkaan eivät vaikuttaisi mikroliikenteen keskeisimpään ongelmaan eli siihen, etteivät kaikki tienkäyttäjät syystä tai toisesta noudata liikennesääntöjä.

Koska sähköpotkulautaa ei ole juridisesti määritelty, liikennesääntöjen soveltaminen potkulautamallisiin ajoneuvoihin on aiheuttanut epäselvyyttä. Tällä hetkellä sähköpotkulauta voi olla joko ajoneuvolain mukainen kevyt sähköajoneuvo, jonka kuljettajan tulee noudattaa polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä, tai ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle jäävä jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline, jonka käyttäjän tulee noudattaa jalankulkijaa koskevia liikennesääntöjä. Potkulautamallisten laitteiden erottaminen toisistaan pelkkien ulkoisten ominaisuuksien perusteella on käytännössä vaikeaa. Tämä voi aiheuttaa ongelmia muun muassa erilaisissa väistämistilanteissa.

Toistaiseksi rajanveto on ollut kuluttajamarkkinoilla selkeä, koska kuluttajille myytävät ja mikroliikennepalveluina tarjottavat potkulautamalliset ajoneuvot ovat pääasiassa kevyitä sähköajoneuvoja. Mikään ei kuitenkaan estä tarjoamasta kuluttajille myös potkulautamallisia jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä.

Liikennesääntöjen soveltamiseen liittyvä epäselvyys voitaisiin ratkaista muuttamalla tieliikennelain 52 §:ää siten, että myös jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän tulisi noudattaa polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Viittaussäännöksen ulkopuolelle tulisi jättää ainakin vammaisen ja liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettujen jalankulkua

avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden käyttäminen. Näitä käytettäessä tulisi edelleenkin noudattaa jalankulkijaa koskevia liikennesääntöjä.

Tieliikennelain 52 §:n 1 momentin tarkennus johtaisi siihen, että kaikkien potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden käyttäjien tulisi noudattaa samoja liikennesääntöjä. Tämä selkiyttäisi liikennesääntöjen soveltamista sekä näiden ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden käyttäjien että myös muiden tienkäyttäjien kannalta.

6.3.2 *Kielletään kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan*

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan esitys tieliikennelain 37 §:n 4 momentin ja 52 §:n 1 momentin muuttamisesta.

Vaikutukset

Muutos selkeyttäisi jalkakäytävälle ja pyörätielle pysäköimistä. Kevyttä sähköajoneuvoa ja jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä ei saisi pysäköidä jalkakäytävälle eikä pyörätielle. Muutos parantaisi sekä jalkakäytävien ja pyöriteiden liikenneturvallisuutta että niiden esteettömyyttä.

Kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ei ole ollut ongelma ennen mikroliikennepalveluiden lisääntymistä. Mikroliikenteestä johtuvat pysäköintiongelmien eivät johdu yksityisesti omistettujen kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien pysäköinnistä. Siksi pysäköinnin kieltäminen voisi vaikuttaa kielteisesti muuhun kuin mikroliikenteeseen.

Pysäköintiin liittyviin ongelmiin yksinkertaisin ratkaisu olisi kieltää kokonaan kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä muualla kuin erikseen merkityillä paikoilla. Kiellon tulisi kattaa myös jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti lukuun ottamatta muun muassa vammaisen ja liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä.

Muutos johtaisi siihen, että kevyet sähköajoneuvot ja jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet tulisi aina pysäköidä ajoradalle tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle ajoradan reunaa. Kunta voisi kuitenkin mahdollistaa niiden pysäköinnin pyörätiellä ja jalkakäytävällä osoittamalla sitä varten pysäköintitilaa ja asettamalla pysäköintiä koskevat liikenteenohjauslaitteet. Muutos edellyttäisi kunnalta erilaisten pysäköintiratkaisujen toteuttamista.

Pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävällä ei kuitenkaan ratkaise mikroliikenteen pysäköintihaasteita kokonaan. Tieliikennelain mukaan kevyen sähköajoneuvon pysäköinti jalkakäytävälle on jo tällä hetkellä kiellettyä, jos pysäköinti vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Siksi on epäselvää, vähentäisikö liikennesäännön muutoksella annettava pysäköintikielto mikroliikumisesta johtuvia ongelmia, kun ongelmat johtuvat nykyäänkin nimenomaan liikennesääntöjen noudattamatta jättämisestä.

Kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ei ole aiheuttanut vaaraa turvallisuudelle eikä haittaa muulle liikenteelle ennen mikroliikennepalveluiden lisääntymistä. Nykyiset pysäköintiongelmien johtuvat pääasiassa juuri mikroliikenteestä. Siksi pysäköinnin kieltäminen kokonaan vaikuttaisi myös yksityishenkilöiden omistamien kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintiin.

Pysäköintikielto voisi kuitenkin auttaa pysäköintiä valvovia viranomaisia sen arvioinnissa, milloin pysäköintiin tulee puuttua. Lisäksi pysäköintikielto edistäisi esteetöntä liikennettä. Nyt pysäköinti jalkakäytävällä voi aiheuttaa ongelmia vammaisille henkilöille ja muille erityisryhmille, vaikka kyse olisikin lain mukaisesti suoritetusta pysäköinnistä.

Pysäköintisäännösten tarkistamisen yhteydessä tulisi vielä arvioida erikseen, pitäisikö kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti maastossa kieltää maastoliikennelain 4 §:ssä. Muutoksella varmistettaisiin se, ettei kevyitä sähköajoneuvoja pysäköidä esimerkiksi puistoihin ja muille maastoksi katsottaville alueille.

6.4 Vaikutetaan päihtyneenä ajamiseen

6.4.1 Asetetaan kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan säännökset, joilla kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ja polkupyöräilylle asetetaan 0,5 promillen raja ja sen rikkomisesta seuraava sanktio.

Vaikutukset

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

Jotta promillerajaa noudatettaisiin, tarvittaisiin valvontaa, josta aiheutuisi kustannuksia viranomaisille. Promilleraja voisi myös jossain määrin vähentää mikrol liikennepalveluiden käyttöä.

Liikenne- ja viestintäministeriön teettämän selvityksen mukaan promillerajan arvioidaan edistävän tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentävän onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistavan kaiken ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien ja pyöräilijöiden päihtyneenä ajamista ja tapaturmia.

Promilleraja antaisi selkeän viestin siitä, ettei päihtyneenä saa ajaa. Promilleraja ja sen tehosteeksi säädetty sanktio parantaisivat poliisin mahdollisuuksia puuttua päihtyneenä ajamiseen.

Useat mikrol liikenteen onnettomuudet ovat tapahtuneet ajoneuvon kuljettajan ollessa päihtyneenä. Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona olisi siten parantaa mikrol liikenteen liikenneturvallisuutta asettamalla kevyen sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiseen promilleraja.

Jos kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ja polkupyöräilylle asetettaisiin promilleraja ja sille rangaistusuhka, se edellyttäisi muutoksia rikoslakiin ja pakkokeinolakiin. Lainsäädännön osalta vastuutahona toimii oikeusministeriö. Jos rikosoikeudellisen rangaistuksen säätäminen ei ole kriminalisointiperiaatteet huomioiden perusteltua⁵⁴, vaihtoehtona olisi promillerajasta ja hallinnollisen sanktion uhkasta säättäminen tieliikennelaissa.

Promillerajan asettamisen tueksi tarvittaisiin myös tiedotusta ja liikennekasvatusta päihtyneenä ajamisen riskeistä. Viestinnän tulee kulkea kiinteänä osana mahdollisen lakimuutoksen rinnalla.

⁵⁴ Ks. arviomuiston liite 3.

6.4.2 Annetaan poliisille oikeus puhalluttaa ja keskeyttää päihtyneenä ajaminen

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan esitys tieliikennelain 183 §:n ja pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n muuttamisesta.

Vaikutukset

Ratkaisuvaihtoehto parantaisi poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajamiseen kaikenlaisilla ajoneuvoilla, ei pelkästään moottorikäyttöisellä ajoneuvolla. Muutos parantaisi myös liikenneturvallisuutta ja vähentäisi päihtyneenä ajamista.

Muutoksen tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi poliisilta liikennevalvontaa, josta aiheutuisi poliisille kustannuksia.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpide 94 on tieliikennelain 183 §:n muuttaminen niin, että poliisilla olisi oikeus kieltää ja tarvittaessa estää päihtynyttä henkilöä kuljettamasta mitä tahansa ajoneuvoa, kuten polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, jos päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Voimassa olevan tieliikennelain mukaan poliisin oikeus keskeyttää päihtyneenä ajo on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia.

Pakkokeinolaissa poliisin oikeus puhalluttaa kuljettajia on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia. Vaihtoehdon toteuttaminen edellyttäisi tieliikennelain 183 §:n muuttamisen lisäksi myös pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n 1 momentin muuttamista. Poliisi voi nykyisin pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n mukaan määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa rikoslain 23 luvussa mainitussa tehtävässä toimivan henkilön kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi.

Uuden toimivaltuuden teho ja mahdollinen pelotevaikutus perustuisivat poliisin valvonnan tehokkuuteen ja kattavuuteen eli koettuun kiinnijäämisriskiin. Mitä kattavampaa ja tehokkaampaa valvonta on, sitä todennäköisempänä tienkäyttäjä pitää jäämistään kiinni, mikä vaikuttaa päätökseen ajaa ajoneuvoa päihtyneenä. Lisätehoa ajamisen keskeyttämistä koskevaan toimivaltuuteen toisi poliisin antaman kielon tehosteeksi säädetty rangaistus. Niskoittelusta poliisia vastaan säädetään rikoslain 16 luvun 4 §:ssä.

6.5 Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä

Toimenpiteen sisältö

Muutetaan ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1 momenttia niin, että kunnalle, kunnalliselle pysäköinninvalvojalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja poliisille annetaan mahdollisuus siirtää jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköity kevyt sähköajoneuvo ja jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline välittömästi.

Lisätään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin säännös, jolla mahdollisesta siirtokustannusten periminen pysäköintivirheen tehneeltä kuljettajalta. Varmistetaan, että siirtokustannukset ovat suoraan ulosottokelpoisia.

Vaikutukset

Ehdotettavat muutokset parantaisivat viranomaisten mahdollisuuksia puuttua virheellisesti pysäköityihin kevyisiin sähköajoneuvoihin ja jalankulkua avustaviin tai korvaaviin liikkumisvälineisiin.

Muutoksella olisi vaikutuksia viranomaisten toimintaan, mutta myös vaikutuksia ajoneuvojen siirto- palveluiden markkinoihin. Ajoneuvojen nopeammasta siirtämisestä voisi aiheutua kustannuksia mik- roliikennepalvelun tarjoajille, jotka vastaavat siirtokustannuksista.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain toimivaltuuksien perusteella kunta, kunnallinen pysäköinninval- voja tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon. Viranomaisella on harkinta- valta päättää, siirretäänkö ajoneuvo siirtopaikan välittömään läheisyyteen vai kunnan osoittamaan va- rastoon.

Mikroliikennepalveluihin kuuluvien yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen siirtämistä ei ole pi- detty ongelmattomana. Keskeisimpänä ongelmana on pidetty sitä, että viranomaisella on mahdollisuus siirtää virheellisesti pysäköity ajoneuvo vasta, kun virheellinen pysäköinti on kestänyt vähintään 48 tun- tia. Tämä aika lasketaan alkaen siitä, kun viranomainen on todennut pysäköintivirheen.

Mikroliikennepalveluiden yleistymisen myötä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain soveltuvuutta ke- vyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen tulisi arvioida uudestaan. Lain perusratkaisut ovat lähtökohtai- sesti toimivia, mutta niitä valmisteltaessa ei ole osattu varautua mikroliikenteen kaltaiseen ilmiöön. Laki ei sovellu täydellisesti yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämiseen.

Ajoneuvojen siirtämisen helpottamiseksi ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 5 §:n 1 momenttiin tulisi lisätä uusi virke, joka koskisi jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajo- neuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen siirtämistä. Mikroliikenteeseen liittyvät pysäköintiongelmien näkyvät juuri jalkakäytävillä ja pyöräteillä. Jos ajoneuvon pysäköinnistä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa muulle liikenteelle, kevyen sähköajoneuvon saa siirtää vasta 48 tunnin kuluttua säännöksen vastaisen pysäköinnin alkamisesta. Lakiin olisi perusteltua lisätä säännös, joka mahdollistaisi tällaisen ajoneuvon siirtämisen välittömästi. Keskeinen peruste olisi liikenneturvallisuuden parantaminen puuttamalla pysäköintiin niillä tien osilla, joilla liikkuu jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Osa jalankulkijoista on iäkkäitä, vammaisia, liikkumisesteisiä ja muita sellaisia henkilöitä, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä liikenteessä.

Kuten edellisessä kappaleessa on todettu, toimivalta ajoneuvojen siirtämiseen kattaisi myös jalankul- kua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet. Tällä varmistettaisiin se, että kunnalla, kunnallisella py- säköinninvalvojalla ja poliisilla olisi toimivalta siirtää mikroliikennepalveluissa tarjottavia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja muita liikkumisvälineitä eli yksinkertaistettuna sähköpotkulautoja.

Ajoneuvojen siirtokustannuksia koskevaa säännöstä tulisi myös tarkentaa. Säännöksessä ei nyt sää- detä siitä, voiko ajoneuvon omistaja tai haltija kohdistaa regressi- eli takautumisvaatimuksen ajoneuvon kuljettajaan, jonka toimista siirtokustannukset johtuivat. Takautumisoikeudesta tulisi säätää suoraan laissa. Tämän lisäksi tulisi vielä varmistaa, ovatko siirtokustannukset sellaisia julkisia maksuja, jotka ovat suoraan ulosottokelpoisia verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetun lain ([706/2007](#)) perus- teella. Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain 12 §:n 1 momentin mukaan siirtokustannuksia koskevan korvauksen perimisestä säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa. Laissa on kuitenkin huolehdittu siitä, että varastoon siirrettyä ajoneuvoa voidaan pitää kunnan hallussa siihen asti, että siirtokustannukset on korvattu.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttaminen helpottaisi viranomaistehtävien hoitamista. Viran- omaiset voisivat siirtää virheellisesti pysäköidyt ajoneuvot nopeammin etenkin jalkakäytäviltä ja pyörä- teiltä.

Muutokset vaikuttaisivat viranomaisten toimintaan. Viranomaiselle tulisi mahdollisuus siirtää virheellisesti pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot, joita voi olla paljonkin, nopeasti pois. Tämä lisäisi siirtopalveluiden käyttämistä ja siitä aiheutuvia kustannuksia, jotka ajoneuvon omistajalla tai haltijalla on velvollisuus korvata. Lisääntyvät siirtotehtävät voisivat myös näkyä siirtopalveluita tarjoavilla markkinoilla.

Muutoksista voisi aiheutua kustannuksia etenkin mikroliikennepalvelun tarjoajille. Ajoneuvojen siirtojen lisääntyessä myös siirtokustannukset lisääntyvät. Nämä siirtokustannukset tulisivat palveluntarjoajien maksettavaksi.

6.6 Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto

Toimenpiteen sisältö

Valmistellaan esitys lainsäädännöksi, joka mahdollistaa toimilupajärjestelmän käyttöönoton kunnan niin päättäessä.

Vaikutukset

Eurooppalaisten esimerkkien perusteella toimilupa mahdollistaisi mikroliikennepalveluiden tarjoajien määrän rajoittamisen, palveluiden kilpailuttamisen ja ajoneuvojen määrän sääntelyn. Toimilupaan voisi liittää myös muita ehtoja, joilla liikenneturvallisuutta voidaan parantaa.

Mikroliikennepalvelut toimivat avoimilla markkinoilla ja kyse on nuoresta toimialasta. Markkinoilla ei ole todettu häiriöitä. Myöskään se ei ole vielä selvää, mihin suuntaan markkina kehittyy.

Osa mikroliikennepalveluiden tarjoajista ja kunnista on esittänyt toimilupamallia ja siihen liitettävää ajoneuvojen määränsääntelyä ratkaisuksi kuntien ohjauskeinojen parantamiseen. Esimerkkinä on käytetty niin sanottua Norjan mallia eli lainsäädäntöä, joka antaa kunnille mahdollisuuden antaa määräyksiä kevyiden sähköajoneuvojen vuokrauksesta kunnan alueella.

Norjan lain mukaan kunnalla on mahdollisuus määrätä, että kevyiden sähköajoneuvojen vuokraustoiminta kunnan alueella on luvanvaraista, ja niistä ehdoista, joita lupa sisältää. Norjan lainsäädäntö mahdollistaa kunnille sekä mikroliikennepalvelun tarjoajien että vuokralle tarjottavien kevyiden sähköajoneuvojen määrän rajaamisen. Norjan lainsäädännöstä on kerrottu tarkemmin luvussa 5.2.

Norjan mallin kaltainen toimilupasääntely sisältää palveluntarjoajille asetettavat yhteiset säännöt, joihin kaikkien lupaa hakevien palveluntarjoajien tulee sitoutua. Palvelun asettaminen luvanvaraiseksi tarkoittaisi kuitenkin elinkeinovapauden rajoittamista. Luvanvaraistaminen ja määränsääntely olisivat voimakkaita keinoja puuttua mikroliikennepalvelujen tarjoamiseen. Ne edellyttäisivät riittävän painavaa yhteiskunnallista perustetta rajoittaa perustuslaissa turvattuja oikeuksia ja vapauksia. Jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Uudet liikennepalvelut edistävät myös liikkumisvapautta. Kyse ei ole pelkästään uusien liikkumisvaihtoehtojen tarjoamisesta vaan myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta.

Lupasääntelyn tulisi olla selkeää ja lupakäytäntöjen yhteneväisiä, jotta ne olisivat mikroliikenteen palveluntarjoajien kannalta ennustettavia. Suomessa ei ole tällä hetkellä voimassa lainsäädäntöä, joka mahdollistaisi kunnille toimilupamallin toteuttamisen. Malli edellyttäisi siis uutta lainsäädäntöä.

Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Markkinoille tulolle ei ole lainsäädännöstä johtuvia esteitä eikä toimintaan liity suuria uponneita kustannuksia, mitkä voisivat muodostaa esteen tai rajoituksen markkinoille pääsyyn, kuten esimerkiksi pakollisia vakuutusmaksuja. Olemassa oleville markkinoille on tullut uusia toimijoita, ja markkinoilta on myös poistunut toimijoita. Kaikki alalla toimivat yritykset ovat suhteellisen uusia, ja markkinan arvioidaan edelleen kehittyvän tulevien vuosien aikana.

Luvanvaraisuus ja määrä sääntely soveltuvat heikosti alkuvaiheessa olevan, kehittyvän palvelun markkinoiden sääntelyyn. Suomessa voimassa olevan liikenteen markkinasääntelyn yhtenä keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa uusien palvelujen ja toimintamallien kehittyminen. Joustava, oikein mitoitettu ja kilpailua lisäävä sääntely tukee uusien palvelujen kehittymistä.

Liikennemuotoa koskeva lainsäädäntö vaikuttaa siihen, millaiseksi kyseisen liikennemuodon palvelua tarjoavien yritysten välinen kilpailu muodostuu. Lisäksi lainsäädäntö vaikuttaa myös eri liikennemuotojen väliseen kilpailuun. Avoimet markkinat mahdollistavat palveluntarjoajille ratkaisumalleja, jotka ovat sisällöltään ja laadultaan erilaisia. Palvelun tarjoamiselle asetetut tiukat reunaehdot eivät tarjoa yhtä paljon tilaa palveluiden kehittämiseksi ja uusille toimintamalleille ja ratkaisuille.

Vaikka toimilupa- ja määrä sääntelyä ei nykyisin olekaan, kunnat voivat silti ohjata liikennettä vaikuttamalla liikennenympäristöön ja määräämällä katutilan käytöstä, kuten luvuissa 3.3 ja 3.8 on aiemmin kuvattu. Kunnan keskeisimmät keinot ovat liikenteenohjaus, sen avulla toteutettavat pysäköintiratkaisut ja pysäköintipaikkojen käyttöön annettavat käyttöoikeudet.

6.7 Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä

Toimenpiteen sisältö

Lisätään tienkäyttäjien osaamista mikroliikenteen liikennesäännöistä valistuksen, koulutuksen ja kasvatuksen keinoin.

Vaikutukset

Ratkaisuvaihtoehdolla vaikutetaan mikroliikenteen keskeisimpään ongelmaan eli tienkäyttäjien osamiseen, tietoihin ja asenteisiin. Näiden parantuessa myös liikenneturvallisuus paranee.

Ratkaisuvaihtoehdo edellyttää toimia paitsi viranomaisilta ja Liikenneturvalta, myös mikroliikennepalveluiden tarjoajilta. Toimenpiteestä aiheutuu kustannuksia. Toimenpide ei takaa, että tienkäyttäjien toiminnasta aiheutuvat ongelmat saadaan kokonaan poistettua.

Useiden mikroliikenteen onnettomuuksien taustalla on havaittu olevan tietämättömyyttä tai piittaamattomuutta liikennesäännöistä. Siksi ratkaisuvaihtoehtona on jatkaa liikenneturvallisuusstrategiaan kirjattujen linjausten ja toimenpiteiden mukaista liikennevalistusta, -kasvatusta ja -tiedotusta sekä seurata näiden vaikutuksia mikroliikenteen turvallisuustilanteen kehittymiseen.

Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikennesäännöistä, taitoa kuljettaa ja hallita liikennevälineitä sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muiden tienkäyttäjienkin näkökulmasta. Vuosille 2022–2026 annettuun liikenneturvallisuusstrategiaan on kirjattu, että liikenteen uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa.

Liikenneturvallisuusstrategia sisältää useita liikennekasvatukseen, koulutukseen ja tiedotukseen liittyviä toimenpiteitä. Kasvatuksella ja koulutuksella voidaan edistää sitä, että ihmisillä on hyvät tiedolliset ja taidolliset lähtökohdat turvalliseen liikkumiseen. Liikennepalveluita tarjoavien yritysten johtamisella voidaan myös vaikuttaa toiminnan turvallisuuteen, vastuullisuuteen ja kestävyyteen.

Liikennekasvatukseen ja -tiedotukseen liittyy kiinteästi myös asennekasvatus. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennesääntöjen tuntemisen lisäksi sääntöjä myös noudatetaan. Asenteisiin liittyvänä liikenneturvallisuusstrategian linjauksena on, että *asenteiden on muututtava liikenteessä*. Asenteilla on usein merkitystä liikenneonnettomuuksien syntymisen taustalla. Asenteet voivat vaikuttaa tietoa enemmän tienkäyttäjän liikennekäyttäytymiseen. Huonot asenteet saattavat johtaa esimerkiksi omien taitojen yliarvioimiseen, päihteiden käyttöön, ylinopeuteen tai turvalaitteiden käyttämättömyyteen. Asenteet voivat

vaikuttaa myös toisista tienkäyttäjistä esimerkiksi ajoneuvon, sukupuolen tai iän perusteella tehtäviin tulkintoihin.

Asenteiden muodostumiseen vaikuttaa koko ihmisen elinympäristö. Asenteet eivät kuitenkaan välttämättä ole pysyviä, ja niihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan koko ihmisen eliniän ajan turvallisuusviestinnän keinoin. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on, että toimintaympäristöä koskevat liikennesääntöt tunnetaan ja näiden sääntöjen mukaisesti toimitaan, jolloin liikenneturvallisuus paranee. Koulutuksen ja kasvatuksen tavoin myös turvallisuusviestinnän tulee olla pitkäjänteistä ja jatkuvaa.

Valtaosa tienkäyttäjistä pyrkii toiminnassaan liikennesääntöjen edellyttämään turvalliseen tapaan liikkua. Myös tätä toimintaa täytyy tukea ja vahvistaa esimerkiksi poliisin turvallisuusviestinnällä. Positiivisten asenteiden ja niiden mukaisen käyttäytymisen ylläpitäminen edellyttää aktiivisia ja monipuolisia toimia samalla tavalla kuin liikenneturvallisuuden kannalta haitallisten asenteiden muuttaminenkin.

6.8 Muita ratkaisuvaihtoehtoja

6.8.1 *Tuetaan palveluntarjoajien itsesääntelyä, vapaaehtoista sopimista ja hyvien käytänteiden kehittämistä*

Toimenpiteen sisältö

Kannustetaan kuntia ja palveluntarjoajia vapaaehtoiseen sopimiseen sekä palveluntarjoajien itsesääntelyn kehittämiseen. Hyödynnetään datapohjaisia älyliikenneratkaisuja mikrobiikenteessä.

Vaikutukset

Vapaaehtoinen sopiminen mahdollistaa mikrobiikennepalveluiden kehittymisen avoimilla markkinoilla ilman kehittymistä rajoittavaa lainsäädäntöä. Palveluntarjoajilla on mahdollisuus kehittää palvelua entistä liikenneturvallisempaan suuntaan ja huomioida toiminnassaan liikenteen sujuvuus ja esteettömyys. Datapohjaisilla älyliikenneratkaistuilla voidaan helpottaa ja tehostaa ajoneuvojen käyttämistä liikenteessä.

Toimintamallit perustuvat kuitenkin vapaaehtoisuuteen ja edellyttävät kaikkien palveluntarjoajien sitoutumista samoihin sääntöihin. Kunnat eivät voi velvoittaa palveluntarjoajia tekemään sopimuksia.

Mikrobiikennepalvelun tarjoajien itsesääntelyllä, vapaaehtoisilla sopimuksilla ja hyvien käytänteiden kehittämällä on havaittu olleen merkittäviä mikrobiikenteen turvallisuustilannetta parantavia vaikutuksia. Lainsäädäntömuutoksia kevyempänä keinona olisi jatkaa ja edelleen kehittää palveluntarjoajien itsesääntelyä sekä kuntien ja palveluntarjoajien välistä vapaaehtoista sopimista menettelysäännöistä mikrobiikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Mikrobiikennettä koskee tällä hetkellä kattava määrä liikennesääntöjä, joista säädetään tieliikennelaissa. Ongelmaksi on tunnistettu, että kaikki tienkäyttäjät eivät tunne tai muusta syystä noudata näitä liikennesääntöjä, erityisesti kuljettaessaan ja pysäköidessään yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja. Palveluntarjoajien itsesääntelyn ja esimerkiksi teknisten rajoitusten keinoin voitaisiin pyrkiä ohjaamaan tienkäyttäjää liikennesääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen.

Mikrobiikkuminen on melko uusi ja voimakkaasti kehittyvä liikennepalvelu. Itsesääntelyn ja vapaaehtoisuuteen perustuvien yhteisten toimintamallien kehittäminen antaisi mahdollisuuden seurata mikrobiikenteen turvallisuus- ja markkinatilanteen kehittymistä ilman palvelua rajoittavia lainsäädäntömuutoksia.

Datapohjaisten älyliikenneratkaistujen kehittäminen ja hyödyntäminen mikrobiikkumisessa avaa uusia mahdollisuuksia innovointiin, liikenteen hallintaan ja kuluttajien valintoihin. Datan saatavuus lisää tilan-

netietoa 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 yleisötilaisuuksien aikana. Kunnille datan saatavuus puolestaan tuo paremmat työkalut kaupunkitilan hallinnoimiseen ja viihtyvyyden lisäämiseen.

Vaihtoehtoon liittyy se ongelma, että vapaaehtoisuuteen perustuvat toimintamallit edellyttävät toimiakseen kaikkien palveluntarjoajien sitoutumista samoihin sääntöihin. Myös mahdolliset uudet markkinoille tulevat palveluntarjoajat tulisi saada sitoutumaan käytössä oleviin toimintamalleihin. Kunnat eivät voi velvoittaa palveluntarjoajia sitoutumaan pelisääntöihin, vaan niistä sopiminen on vapaaehtoista. Velvoittavaa ohjausta kunta voi harjoittaa liikenteenohjauksen keinoin.

6.8.2 Sähköpotkulaudan luokittelu

Toimenpiteen sisältö

Seurataan ajoneuvojen puitesääntelyn kehittymistä Euroopan unionissa.

Vaikutukset

Eurooppalainen puitesääntely auttaa yhdenmukaistamaan kevyiden sähköajoneuvojen sääntelyä koko Euroopassa. Sähköpotkulauta on Suomessa luokiteltu kevyeksi sähköajoneuvoksi, joka kuuluu kansalliseen lainsäädäntövaltaan. Puitesääntely voi edellyttää kansallisen lainsäädännön muuttamista.

Jo arviomuistion alussa on todettu, että yksi mikroluokituksen olennaisimmista kysymyksistä on, mikä on sähköpotkulauta. Sähköpotkulauta on vakiintunut yleisessä kielenkäytössä potkulautamallisten kevyiden sähköajoneuvojen nimeksi. Käsite on kuitenkin ongelmallinen, koska sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Yhtenä ratkaisuna onkin esitetty, että sähköpotkulauta määriteltäisiin laissa.

Jos sähköpotkulauta haluttaisiin määritellä, sillä tarkoitettaisiin sähkömoottorilla varustettua potkulautamallista ajoneuvoa, joka ei olisi sähköavusteinen polkupyörä eikä L-luokan ajoneuvo ja jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho olisi enintään yksi kilowatti ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Sähköpotkulaudalla tarkoitettaisiin myös sellaista ajoneuvoa, joka täyttäisi muuten edellä mainitut vaatimukset, mutta jonka rakenteellinen nopeus olisi enintään 15 kilometriä tunnissa.

Yksi keino selkeyttää epäselvää tilannetta olisi tarkentaa kevyen sähköajoneuvon määritelmää ajoneuvolaissa. Euroopan komissio on kuitenkin tekemässä selvityksiä kevyiden sähköajoneuvojen mahdollisesta puitesääntelystä. Selvitysten pohjana on vuonna 2021 julkaistu raportti kevyiden sähköajoneuvojen teknisistä vaatimuksista⁵⁵. Jos Suomessa katsottaisiin tarpeelliseksi muuttaa kevyiden sähköajoneuvojen teknisiä ominaisuuksia ajoneuvolakia muuttamalla, olisi syytä varmistaa näiden muutosten yhteensopivuus mahdollisten EU-lainsäädännön muutosten kanssa.

⁵⁵ Euroopan komissio: [Study on market development and related road safety risks for L-category vehicles and new personal mobility devices](#). Tarkastettu 13.2.2023.

7 Ministeriön arvio ratkaisuvaihtoehtoista

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden edistämistä ja liikenneonnettomuuksien vähentämistä. Ministeriö pitää tärkeänä myös mikroliikennepalvelujen edistämistä. Mikroliikennepalvelut ovat tuoneet uusia vaihtoehtoja liikkumiselle.

Ministeriö on arviomuistiota laatiessaan todennut, että mikroliikenteen turvallisuuteen voidaan vaikuttaa useilla erilaisilla toimenpiteillä. Yhtenä toimenpiteenä on arvioitu toimiluvan käyttöönottoa mikroliikennepalvelun tarjoamisen edellytykseksi. Ministeriö ei kuitenkaan pidä toimilupaa tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena, koska vastaava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinonvapauden rajoittamisella. Ministeriö arvioi, että parhain lopputulos saavutetaankin useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella. Seuraavassa esitetty ministeriön arvio keskittyy niihin sääntelymuutoksiin, joilla ministeriön näkemyksen mukaan voidaan tehokkaasta puuttua mikroliikkumisen aiheuttamiin ongelmiin. Ministeriön arvion mukaan mahdolliset lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella siten, että ne olisivat voimassa kesällä 2024.

Tieliikennelain muuttaminen

Ministeriön arvion mukaan yhdeksi suurimmista haasteista mikroliikenteessä on tunnistettu kevyiden sähköajoneuvojen virheellisestä pysäköinnistä aiheutuvat haitat. Pysäköintivirheet heikentävät erityisesti jalkakäytävien ja pyöräteiden esteettömyyttä.

Ajoneuvojen pysäköinnistä aiheutuviin haittoihin voidaan vaikuttaa muuttamalla tieliikennelakia siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan. Tällä tavalla kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti ohjattaisiin ajoradalle jalkakäytävän ja pyörätien sijaan. Kunta voi tienpitäjänä vaikuttaa ajoradalla pysäköintiin erilaisin liikennejärjestelyin, kuten esimerkiksi varaamalla tilaa kadunvarsipysäköintiä varten. Pysäköinti olisi kuitenkin ajoradan sijaan sallittua jalkakäytävällä ja pyörätiellä, jos kunta on liikenteenohjauksen keinoin osoittanut pysäköintiä varten pysäköintipaikkoja.

Myös niin sanotut sähköpotkulautailun liikennesäännöt tulee yhtenäistää. Nykytilanteessa sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Olipa sähköpotkulauta kumpi tahansa, niiden käyttämiseen liikenteessä tulisi soveltaa samoja liikennesääntöjä. Tieliikennelain muuttaminen johtaisi siihen, että kaikilla potkulautamallisilla ajoneuvoilla, lukuun ottamatta muun muassa yksinomaan vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä, olisi noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Tämä muutos tarkoittaisi myös sitä, että edellä mainittu jalkakäytävän ja pyörätien pysäköintikielto koskisi myös jalankulkua avustajia tai korvaavia liikkumisvälineitä.

Ministeriö näkee myös kannatettavana säätää tieliikennelaissa uusista liikenteenohjauslaitteista mikroliikenteen ohjaamista varten. Lisäksi nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tulisi tarkentaa. Muutokset selkiyttäisivät mikroliikennettä koskevaa liikenteenohjausta.

Maastoliikennelain muuttaminen

Ministeriön näkemyksen mukaan myös maastoliikennelakia olisi tarkoituksenmukaista muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin maastossa ilman maanomistajan lupaa. Muutoksella estettäisiin kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti esimerkiksi puistojen viheralueilla ja muilla maastoksi katsottavilla alueilla. Muutoksella estettäisiin pysäköinnistä aiheutuvien haittojen siirtyminen tieltä maastoon.

Ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttaminen

Pysäköintivirheisiin puuttumisen tehostamiseksi ministeriö katsoo tarpeelliseksi, että ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia muutetaan siten, että virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen

ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtäminen olisi mahdollista mahdollisimman nopeasti. Laissa säädetty 48 tunnin odotusaika ennen virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon siirtämistä ei sovellu yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen.

Ministeriön arvion mukaan lakia olisi tarpeen muuttaa siten, että jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot ja jalankulkua avustavat tai korvaavat liikkumisvälineet voitaisiin siirtää välittömästi. Vaihtoehtoisesti virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen välitön siirtäminen voitaisiin mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Siirto ei koskisi muun muassa yksinomaan vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja liikkumisvälineitä.

Lisäksi tulisi varmistaa, että virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen siirrosta perittävä maksu olisi suoraan ulosottokelpoinen. Ajoneuvon siirtämisestä annettua lakia olisi muutettava lisäksi siten, että palveluntarjoaja voisi takautumisoikeudella kanavoida ajoneuvon siirtämisestä suoritetun maksun ajoneuvon virheellisesti pysäköineen kuljettajan suoritettavaksi.

Mikroliikenteen promilleraja ja pakkokeinolain muuttaminen

Ministeriö kannattaa myös 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Merkittävä osa mikroliikenteen onnettomuuksista on tapahtunut päihtyneenä. Promillerajan asettaminen tukisi liikenneturvallisuusstrategian tavoitetta päihteettömästä liikenteestä.

Promillerajan noudattamatta jättäminen sanktioitaisiin tuntuvalle liikennevirhemaksulla, jos rikosoikeudellista rangaistusta ei nähdä mahdolliseksi. Promillerajasta ja hallinnollisesta sanktiosta säädettäisiin tieliikennelaissa. Jos rangaistus olisi rikosoikeudellinen, siitä säädettäisiin rikoslaissa.

Promillerajan noudattamisen valvonta edellyttäisi ministeriön näkemyksen mukaan myös pakkokeinolain muuttamista. Lakia tulisi muuttaa siten, että poliisilla olisi oikeus puhalluttaa minkä tahansa ajoneuvon kuljettaja tai tehdä hänelle huumausainepikatesti epäillyn päihtymyksen toteamiseksi. Tällä hetkellä ainoastaan moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan puhalluttaminen tieliikenteessä on mahdollista.

Muut toimenpiteet

Yllä mainittujen säädösmuutosten lisäksi ministeriö katsoo, että mikroliikennettä koskevat liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteet tulee toteuttaa osana liikenneturvallisuusstrategian muuta toimeenpanoa. Erityisen tärkeää on tiedottaa mikroliikennettä koskevista mahdollisista uusista liikennesäännöistä tienkäyttäjille. Lisäksi edelleen voimassa pysyvistä liikennesäännöistä tiedottamista tulee jatkaa. Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyy myös mikroliikkumisen verkoston toiminnan jatkaminen.

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

Ministeriön arvion mukaan kuntien ja palveluntarjoajien tulisi edelleen jatkaa vapaaehtoista sopimista ja palveluntarjoajien itsesääntelyn kehittämistä. Näillä keinoilla on tähän mennessä saatu aikaan positiivisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Näihin liittyen on syytä kehittää edelleen myös datapohjaisia älyliikennetkaisuja mikroliikenteessä.

8 Ohjeita lausunnonantajille

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Pidätekö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?
4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?
5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?