

Asiantuntijalausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asia: HE 12/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.

Lausunnon laatija: Onnettomuustietoinstituutti OTI / Liikenneturvallisuuspäällikkö Esa Rätty.

Onnettomuustietoinstituutti OTI kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä. Yleisesti ottaen OTI pitää ehdotuksia kannatettavina ja liikenneturvallisuuden kannalta ei-toivottavaa käyttäytymistä ehkäisevinä.

OTI käsittelee lausunnossaan Hallituksen esityksestä seuraavia kohtia:

- Raja päihtymykselle
- Päihtyneenä ajamista koskevien säännösten valvonta
- Ajoneuvon kuljettamisen kieltäminen tai estäminen
- Suojakypärä
- Kuljettajan ikäraja

Käytettävissä oleva tieto mikroliikenteen onnettomuuksista

OTI ylläpitää tietokantaa liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimista tie- ja maastoliikenneonnettomuuksista. Muilta osin OTI on aiheen osalta ulkoisten tietolähteiden varassa. OTI tunnistaa yleisen vaikeuden arvioida tarkasti, paljonko polkupyörillä tai kevyillä sähköajoneuvoilla aiheutetaan vammoja kuljettajalle ja muille tienkäyttäjille tai vahinkoa omaisuudelle. Traficom ylläpitää [sivustoa](#), jolla esitetään tietoja sähköpotkulautailun onnettomuuksista ja turvallisuuden parantamisesta kirjallisuuslähteiden perusteella.

Raja päihtymykselle

OTI kannattaa ehdotetun promillerajan asettamista moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköisen ajoneuvon kuljettajalle. Päihtymys heikentää kuljettajan kykyä hallita lähtökohtaisesti

epävakaata ajoneuvoa. Lisäksi promillerajan asettaminen vahvistaa viestiä, että päihteet eivät kuulu liikenteeseen.

Onnettomuustietoinstituutilla on vielä vähän aineistoa moottoroitujen polkupyörien ja kevyiden sähköisten ajoneuvojen onnettomuuksista. Lähimpänä vertailukohtana voitaneen pitää ns. normaaleilla tai sähköavusteisilla polkupyörillä ajaneiden onnettomuuksia.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien kymmenen vuoden aikana keräämän aineiston mukaan onnettomuuksissa kuolleista 167 polkupyöräilijästä 31 oli alkoholin vaikutuksen alaisia (kuva 1). Alkoholin vaikutuksen alaisten polkupyöräilijöiden 31 onnettomuudesta 20 oli yksittäisonnettomuuksia, kuten kaatumisia.

Kuolleet polkupyöräilijät yhteensä	167
• Päihtyneet	36
◦ Alkoholin vaikutuksen alaiset	31
– yksittäisonnettomuus	20
– yhteenajossa pääaiheuttajana	9
– yhteenajossa vastapuolena	2
• Selvät	112
• Päihtymys ei tiedossa	19

Kuva 1. Tieliikenneonnettomuuksissa vuosina 2014–2023 kuolleiden polkupyöräilijöiden määrä. Rätty E. 2025. Onnettomuustietoa tiiviisti 1/2025. Päihdeonnettomuudet vuosina 2014–2023. Onnettomuustietoinstituutti OTI. Helsinki.

Myös Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto ETSC suosittelee, että [sähköpotkulaudalla päihtyneenä ajaminen kiellettäisiin](#). ETSC:n marraskuussa 2024 julkaisema [raportti sähköpotkulautailijoiden onnettomuuksista](#) toteaa, että käytettävissä olevan rajallisen aineiston perusteella arviolta puolet tai jopa kaksi kolmasosaa Euroopassa kuolleista sähköpotkulautailijoista oli alkoholin vaikutuksen alaisia.

Päihtyneenä pyöräilyn ja sähköpotkulautailun seurauksia ja yhteiskunnallisia vaikutuksia on kuvattu laajasti hallituksen esityksen perusteluissa eikä OTIlla ole niihin lisättävää. Hallituksen esityksen mukaan päihtyneiden sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden valtakunnallisiksi liikenneonnettomuuksien kokonaiskustannuksiksi on arvioitu vuositasolla pyöräliikenteen sairaalahoidettujen loukkaantumisten ja liikennekuolemien osalta 391 miljoonaa euroa ja sähköpotkulautailun sairaalahoidetuille loukkaantumisille 130 miljoonaa euroa.

Polkupyöräilijän voimakas humalatila on tyypillinen havainto

Onnettomuuksissa kuolleille alkoholin vaikutuksen alaisille polkupyöräilijöille on tyypillistä voimakas humalatila. Tutkijalautakunta-aineiston mukaan esimerkiksi vuosina 2018–2022 [kuolleista alkoholin vaikutuksen alaisista pyöräilijöistä](#) jokaisella oli veressä alkoholia vähintään 1,2 promillea.

Vastaava havainto voimakkaasti humaltuneista polkupyöräilijöistä tehtiin mm. Pohjois-Kymen sairaalan erikoissairaanhoidon vuosien 2004– 2006 tapaturma-aineistosta, jonka mukaan tapahtuneista pyöräilijöiden onnettomuuksista 31 prosentissa pyöräilijän puhallustulos osoitti veren alkoholipitoisuuksia. Puhallustulokset olivat yli 1,2 promillea 87 prosentissa tapauksista.

Päihtyneenä ajamisen rajoitus tulisi ulottaa myös tavalliseen ja sähköavusteiseen polkupyöräilyyn

Edellisellä lausuntokierroksella OTI esitti, että alkoholipromillerajaan, huumausaineisiin ja muihin päihdyttäviin aineisiin liittyvät säädökset ulotettaisiin koskemaan myös tavallista ja sähköavusteista polkupyöräilyä. Tavallisella tai sähköavusteisella polkupyörällä liikkuva voi pyöriin painaa yhtä paljon ja liikkua yhtä suurella nopeudella kuin moottoroidulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla liikkuva, ja näin myös aiheuttaa yhtä suurta vaaraa sivullisille. Myös liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat esittäneet, että polkupyörällä päihtyneenä ajaminen tulee kieltää samoin periaattein kuin moottoriajoneuvoilla.

Päihtyneenä polkupyöräilystä aiheutuu eri muodoissa merkittävää yksilö- ja yhteiskunnallista haittaa: Esityksen säädöskohtaisissa perusteluissa todetaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapaturmapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20–30 prosenttia, mikä tarkoittaisi 2000–3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Tapaturmista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta.

Olisi myös liikennevalvonnan kannalta yksinkertaisempaa, että päihtyneenä ajamisen rajoitukset koskivat yleisesti kaikkea polkupyöräilyä.

Päihtyneenä ajamista koskevien säännösten valvonta

OTI kannattaa esitystä, jonka mukaan liikenteenvalvoja voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Koe voitaisiin tehdä 15 vuotta täyttäneelle kuljettajalle.

OTI näkee esityksen erityisen hyvänä paitsi mikroliikenteen turvallisuuden parantamisen, myös yleisemmin nuorten päihdeongelmiin varhaisen puuttumisen kannalta. Kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien aiheuttajina olleista nuorista moottoriajoneuvonkuljettajista jopa kolmannes

on OTIn arvion mukaan päihderiippuvaisia. Kaikki nuorten päihdeongelmia ehkäisevät toimet ovat tärkeitä ja tervetulleita.

OTI näkee nuorten päihdeongelmiin puuttumisen kannalta niin ikään hyvänä sen, että jatkossa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja estää myös kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa ajamasta ajoneuvoa, jos kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Tämäkin antaa viranomaiselle mahdollisuuden tarvittaessa puuttua nuoren tilanteeseen.

Suojakypärän käyttäminen

Hallituksen esityksen mukaan tieliikennelain suojakypärän käyttösäännöstä tarkennettaisiin siten, että myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan ja matkustajan olisi ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Säännös vastaisi nykyistä polkupyörän kuljettajan ja matkustajan kypäräsäännöstä.

OTI pitää liikenneturvallisuuden kannalta parempana vaihtoehtona, että kypärän käyttö määrättäisiin pakolliseksi. Liikenneonnettomuuksien lautakunnat ovat esittäneet monen pyöräilyonnettomuuden yhteydessä, että pyöräilykypärän käyttö tulisi määrätä lailla pakolliseksi ja kypärän käytön valvontaa lisätä (esim. Salenius S. 2022. OTI-pyöräilyraportti 2022. Onnettomuustietoinstituutti OTI.).

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien keräämän tiedon mukaan pyöräilykypärän käyttö olisi voinut parhaimmillaan pelastaa vuosittain keskimäärin kuuden polkupyöräilijän hengen.

OTI tiedostaa, että nykyisillä yleisesti käytössä olevilla kypärämalleilla ei saavuteta parasta suojaa kasvovammojen ehkäisyssä. Kyseessä ovat kuitenkin lähtökohtaisesti päävammoille altistavat liikkumistavat, joissa kypärän käyttöasteen laajentaminen on monessakin mielessä perusteltua.

Auton kanssa tapahtuvissa törmäyksissä pyöräilijän pää osuu monesti tuulilasiin. Koska nämä törmäykset ovat monesti vakavimpia, kypärän käytöstä olisi hyötyä.

Myös ETSC:n kanta on, että kypärän käytön tulisi olla pakollista sähköpotkulautailussa.

Ikäraja

Ehdotuksissa ei esitetä muutoksia kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan alaikärajaan. Sairaaloissa hoidetuista mikroliikenneonnettomuuksissa vammautuneista huolestuttavan moni on lapsi. OTIn mielestä kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun

polkupyörän kuljettajille tulisi harkita alaikärajaa, joka voisi olla esimerkiksi mopoiluun rinnasteinen 15 vuotta.

Muuta

Nyt suunnitellut määräykset on ajateltava myös ennaltaehkäisevinä toimina tulevaisuuden varalta. Tänään ei tiedetä, kuinka laajamittaista mikroliikkumisvälineiden käyttö on tulevina vuosina.

Mikroliikenteen turvallisuustilannetta tulee seurata aktiivisesti ja arvioita on täsmennettävä, mikäli uutta tietoa tulee saataville. Yleisesti ottaen tiedonkeruuta mikroliikenteen (sis. polkupyöräilyn) onnettomuuksista tulee kehittää, jotta päätöksiä voidaan tehdä parhaan tiedon varassa. OTI näkee tärkeänä, että kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevaa ikärajaa ja sen vaikutuksia sekä laajempia kypärän käyttöä koskevia velvollisuuksia tullaan arvioimaan kokonaisvaltaisesti jatkossa muiden hankkeiden yhteydessä.

Lopuksi OTI huomauttaa liikenneturvallisuustilanteen parantamistavoitteiden näkökulmasta, että jos liikenneturvallisuusvaikutuksiltaan riskialttiimman liikkumistavan määrää lisätään, tulee liikenneturvallisuustoimenpiteiden vastavuoroisesti olla huomattavan tehokkaita, jotta absoluuttinen turvallisuustilanne ei heikkenisi.