

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

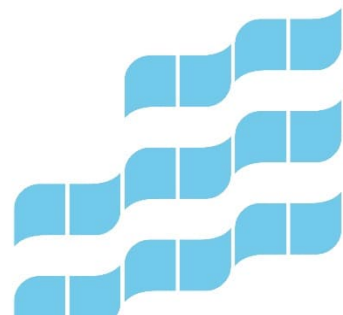
Tampereen kaupunki kiittää mahdollisuudesta saada jättää asiantuntijalausunto mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä ja lausuu esityksestä seuraavaa pohjaten lakiluonnoksesta annettuun kaupungin aiempaan lausuntoon:

Yleistä

Lakiesitys on Tampereen kaupungin mielestä kehittynyt merkittävästi positiiviseen suuntaan lakimuutoksen alkuvaiheiden arviomuistion lähtökohdista, jolloin kuntien mahdollisuudet rajata mikroliikkumisen palveluita ulottuivat lähinnä mikroliikkumisen ja mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin ohjaamiseen liikenteenohjauslaitteilla. Alkuperäinen arviomuistion lähtökohta olisi ollut auttamatta riittämätön kuntien näkökulmasta ja käytännössä estänyt mikroliikkumisen ohjauksen järkevästi ja toisaalta kehittämisen hyväksyttävämpään suuntaan. Se olisi myös todennäköisesti johtanut liikennemerkkien käyttöön toiminnan sääntelyn aikaansaamiseksi, kuten Helsinki on joutunut tekemään.

Nykyinen lainsäädäntö on ollut puutteellinen ratkaisemaan mikroliikkumiseen liittyviä haasteita, joita vääjäämättä toiminnassa on esiintynyt. Vuoropuhelu kaupungin ja palveluntarjoajien välillä on ollut ajoittain hankalaa eikä vapaaehtoisin sopimisin olla kyetty ratkaisemaan haasteita aukottomasti. Etenkin kaikkein vaikeimmista asioista, joilla on myös kytkös liikenneturvallisuuteen, ei olla vapaaehtoisin toimin päästy yhteisymmärrykseen hyvistä keskusteluyhteyksistä huolimatta.

Vapaaehtoisesti sähköpotkulautaoperaattoreiden kanssa tehdyt toimenpiteet, lähinnä nopeusrajoitusten alentaminen, eivät ole vaikuttaneet tehokkaasti liikenneturvallisuuteen, vaikka niillä onkin saavutettu jonkin verran kehitystä. Vielä kesällä 2024 ei myöskään ole ollut viitteitä siitä, että operaattorit olisivat kiinnittäneet aiempaa enemmän huomiota vapaaehtoisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen huolimatta niiden pakollisesta liikennevakuutuksesta. Jatkossa, mikäli liikennekuolemien nollassa todella halutaan saavuttaa, voi kuntien olla pakko määrätä tiukempia rajoituksia mikroliikkumispalveluiden käyttöaikoihin.



Tampereen kaupunki on mm. edellä mainituista syistä johtuen pitänyt välttämättömänä, että kunnille annetaan voimakkaampia keinoja vaikuttaa vuokrattaviin mikroliikkumisen palveluihin siten, että niiden aiheuttamat liikenneturvallisuushaitat voidaan minimoida. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla mm. ajokauden keston rajoittaminen keväisin ja syksyisin, ajonopeuden rajoittaminen ja toiminta-aikojen rajaaminen viikonloppuisin sekä yöaikoina. Pysäköinnin tiukempi kontrollointi on myös tarpeen, sillä käyttäjien ei selkeästikään voida odottaa pysäköivän toivotulla tavalla jokaisella kerralla. Tästä on selkeää näyttöä niin kotimaasta kuin kansainvälisestikin. Lakiesitys antaa kunnille mahdollisuuden puuttua em. asioihin, mikä on erittäin tärkeää.

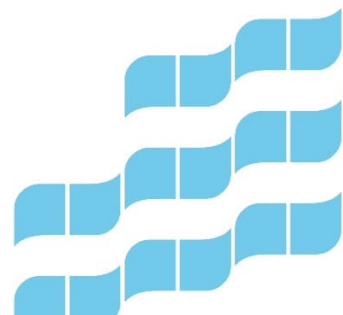
Kunnille tulee myös antaa päätäntävalta siihen, ottavatko ne lain tarjoamia keinoja käyttöön vai eivät. Kuntakohtaiset erot mikroliikkumisen säätelytarpeessa ja resursseissa poikkeavat toisistaan, minkä vuoksi pakottava lainsäädäntö ei olisi hyvä lähtökohta mikroliikkumisen säätelylle. On kuitenkin kuntien etujen mukaista, että keinovalikoima on heti uudessa laissa mahdollisimman suuri, jotta kunnat voivat itse valita niistä käyttöönsä tarpeellisimmat. Myös koko toiminnan estäminen saattaisi teoriassa olla kuntien intresseissä, eikä tällaisiakaan keinoja pitäisi jättää laista pois.

Esitys antaa Tampereen kaupungin mielestä kunnille nyt hyvät lähtökohdat puuttua mikroliikkumisen ongelmiin ja edistää osaltaan liikenneturvallisuustilannetta sekä kadunkäyttäjien kokemaa turvallisuutta, jotka ovat selkeästi heikentyneet vuokrattavien sähköpotkulautojen ilmestyttyä markkinoille. Esitys selkeyttää kuntien ja palveluntarjoajien välisiä keskinäisiä suhteita oikealla tavalla ja antaa kunnille päätäntävällän hallinnoimilleen yleisille alueille mikroliikkumisen suhteen.

On oletettavaa, että palveluntarjoajat voivat jatkossa olla tyytymättömiä kuntien asettamiin ehtoihin, minkä vuoksi on oleellista, että muutoksenhakuun liittyvät asiat on säädetty laissa.

Mikroliikennelupa

Tampereen kaupunki pitää mikroliikenneluvan sisältökokonaisuutta hyvänä. Mikroliikennelupa on lisätty esityksessä kuntien kannalta erittäin oleellisena pidettävää määrä-, nopeus- ja toiminta-aikasäätelyn mahdollisuus pysäköinnin säätelyn ohella. Tampereen kaupunki huomauttaa, että tarve säätelylle voi olla erilainen jopa kaupungin eri osissa. Mikroliikkumisen palvelut painottuvat kaupungin keskustaan, jonne siten ongelmatkin keskittyvät. Tieliikennelakiin tulee jättää esityksen mukaisesti kunnille mahdollisuus tehdä aluekohtaista säätelyä eikä pakottavalla lainsäädännöllä velvoittaa kuntia puuttumaan esim. pysäköintihaasteen erillistä pysäköinti-infraa toteuttamalla koko alueellaan.



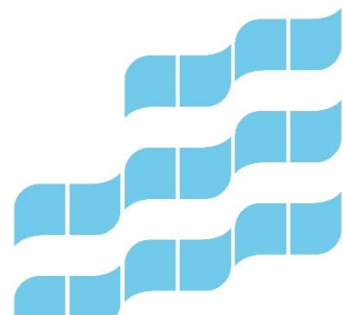
Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä esitykseen kirjattua linjausta, että vuokrattavien sähköisten liikkumisvälineiden kokonaismäärää voidaan jatkossa säädellä kuntien toimesta. Liiallinen ajoneuvokapasiteetti kaupungissa ei ole edes palveluntarjoajien kannalta kannatettavaa. On lisäksi huomattava, että kunnat voisivat jo nykyisen lainsäädännön turvin käyttää liikenteenohjauslaitteita toiminnan merkittävään rajaamiseen halutessaan (vrt. Helsingin keskustan malli).

Mikroliikenneluvan lupaehtojen ulottaminen kuntien tarjoamiin kaupunkipyöräpalveluihin on tarpeetonta, kuten Tampereen kaupunki toi jo lain luonnosvaiheessa esiin. Kunnat voivat jo nykyään tehokkaasti ohjata omaa kaupunkipyöräien vuokraustoimintaansa ja vaikuttaa sen liikenneturvallisuus- ja esteettömyystilanteeseen, koska toiminnasta on solmittu juridisesti pätevät sopimukset, jotka sitovat kaikkia osapuolia. Palvelut on myös hankittu julkisten kilpailutusten kautta.

Lakiesitys lähtee siitä, että kuntien on myönnettävä luvat ehdot täyttävälle toimijoille. Tampereen kaupunki pitää ongelmallisena sitä, ettei kunnilla ole jatkossakaan täyttää määräysvaltaa mikroliikkumisen palveluihin, eli toisin sanoen kunnat eivät voi estää palveluiden sijoittumista alueilleen halutessaan. Kuntien tulisi voida itse määrittää, millaiset liikkumispalvelut se kokee alueellaan tarpeelliseksi ja voida estää ei-toivottujen palveluiden toimiminen alueellaan. Tulevaisuudessa markkinoille saattaa tulla vielä aivan erilaisia liikkumispalveluita, joita emme vielä edes tunnista.

Esitykseen on kirjattu nyt kuntien kannalta tärkeänä yksityiskohtana se, että kunnat voivat muuttaa lupaehtojaan myös kesken lupakauden. Tämä on oleellista ennen kaikkea siksi, että toimintaan liittyviä rajoitteita voi olla tarpeen saattaa voimaan hyvinkin nopealla aikataululla. Hyvä esimerkki tästä ovat tilapäiset rajoitukset esim. suurtpahtumiin liittyen.

Tampereen kaupunki uskoo, että lisääntyvästä sääntelystä huolimatta sähköpotkulaudoilla voidaan jatkossakin tehdä Suomessa kannattavaa liiketoimintaa. Sääntelymahdollisuuksien lisääminen tekee toiminnasta yhdenvertaisempaa eri palveluntarjoajien kesken. Palveluntarjoajien lukumäärän sääntely, jota lakiehdotukseen ei sisälly, olisi kuitenkin tarpeen tunnistaa mahdollisena keinona tulevaisuudessa ohjata kilpailua terveelle tasolle. Liikkumisvälineiden määrän rajoittaminen voi johtaa tilanteeseen, jossa palveluntarjoajakohtainen välinemäärä jää alhaiseksi, mikä heikentää liiketoiminnan kannattavuutta. Parhaimmassa tapauksessa kunnat voisivat esim. hankintojen kautta säädellä myös palveluntarjoajien kokonaismäärää järkeväksi, mutta tämä mahdollisuus ei kaupunkien toiveista huolimatta sisälly lakiesitykseen.



Lakiesityksessä annetaan kunnille mahdollisuus peruuttaa mikroliikennelupa kehotusten jälkeen, jos niitä ei ole noudatettu. Luvan perumiseen liittyvä puutteiden oleellisuuden arviointi saattaa olla haastavaa ja johtaa riitatilanteisiin kuntien ja palveluntarjoajien välillä. Esityksen lähtökohta on kuitenkin hyvä, minkä lisäksi esityksessä on tarkennettu luvan voimassaoloaikaa sekä luvan perumiseen liittyviä kohtia kiitettävästi verrattuna luonnosvaiheeseen. Lisäksi esitykseen on tarkennettu kiitettävästi menettelyä liittyen päätöksen noudattamiseen.

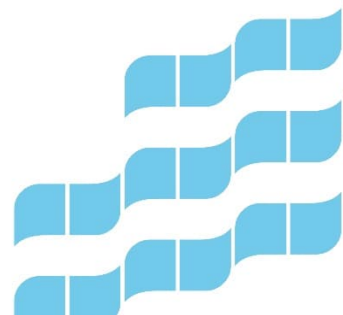
Mikroliikenneluvan hakemusmenettelyä on niin ikään täsmennetty Tampereen kaupungin mielestä nyt riittävästi. Oleellinen lisäys lakiluonnokseen nähden on se, että kunnat voivat vaatia palveluntarjoajilta kuvauksen siitä, millä keinoin ne varmistavat ehtojen täyttymisen. Ilman tätä kirjausta hakemusmenettely olisi liian suppea eivätkä kunnat kykenisi riittävästi ennalta arvioimaan palveluntarjoajien kykyä täyttää lupaehdot. Lisäksi esitykseen sisällytetty kirjaus siitä, että palveluntarjoajien on tiedotettava kuntia oleellisista muutoksista, on tarpeellinen.

Raja päihtymykselle

Tampereen kaupunki pitää hyvänä myös liikennejuopumussäännösten sekä huumausaineiden käyttörajan ulottamista mikroliikkumiseen ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin. Rajan asettaminen on kannatettavaa siksikin, että se koskee myös yksityisessä omistuksessa olevia liikkumisvälineitä, joita taas muu kaupunkien sähköpotkulautojen sääntely ei koske. Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan hyvinvointialueen aikaisemmissa tutkimuksissa on pystytty todentamaan, että alkoholilla on hyvin usein ollut osuutta sähköpotkulautaanettomuuksissa. Promillirajan lisäksi on välttämätöntä, että viranomaisten oikeus tarkistaa pyöräilijän tai mikroliikkumisen palvelun käyttäjän ajokunto ja ajon estäminen tarvittaessa lisätään lakiin.

Yhtä tärkeää on tarkentaa lakia esityksen mukaisesti siltä osin, mikä koskee viranomaisen oikeutta tarkistaa kuljettajan ajokunto sekä estää kuljettajan ajaminen ilmeisen vaaran esiintyessä. Ilman valvontaa päihtymysrajat jäisivät todennäköisesti tehottomaksi toimenpiteeksi. Seurausmaksun korottaminen on myös kannatettavaa, jotta kynnys lain rikkomiseen on mahdollisimman korkea.

Tampereen kaupunki nostaa esiin, että päihtymysrajan asettaminen ja liikennevirhemaksujen korottamiset eivät automaattisesti tarkoita liikenneturvallisuuden parantumista, vaikka kynnys päihtyneenä ajamiseen varmasti jonkin verran nouseekin. Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä, että poliisille turvataan riittävät resurssit myös pyöräliikenteen ja mikroliikkumispalveluiden valvontaan, jotta esityksen mukaiset turvallisuusvaikutukset voidaan



saavuttaa. Tampereen kaupunki arvioi, että nykyisen tasoinen liikennevalvonta ei ole riittävää ongelmien tehokkaaseen puuttumiseen lakiesityksen hyvästä tavoitteesta huolimatta.

Liikenteenohjaus

Tieliikennelakiin on erittäin tärkeää lisätä mikroliikkumisen sääntelyyn soveltuvia liikenteenohjauslaitteita. Tampereen kaupunki on jo hyödyntänyt poikkeusluvan turvin sähköpotkulautojen pysäköintipaikan tiemerkintää ja pitää oleellisena sen sisällyttämistä tieliikennelakiin esityksen mukaisesti. Esityksen mukaisesti on tärkeää, että tiemerkintää voidaan käyttää myös ilman liikennemerkkiä, koska liikennemerkkien käyttäminen lisäisi pysäköinnin järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ja heikentäisi katujen esteettömyyttä ja kunnossapitoa. Mikroliikkumisen ohjaamisen osalta Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä sitä, että tieliikennelakiin lisätään esityksen mukaisesti myös sähköajoneuvojen ryhmää koskeva lisäkilpi, jota voidaan tarvittaessa käyttää liikenteenohjauksen kohdistamisessa vain mikroliikkumisvälineisiin.

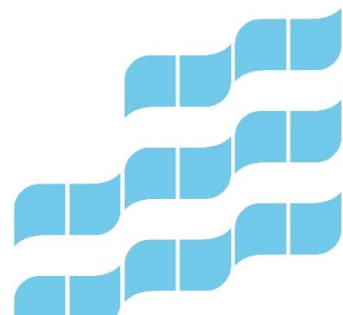
Tampereen kaupunki huomauttaa, että tarve liikenteenohjaukselle ja tiemerkinnöille voi olla erilainen kaupungin eri osissa. Mikroliikkumisen palvelut painottuvat kaupungin keskustaan, jonne siten ongelmatkin keskittyvät. Esityksen mukaisesti tieliikennelakiin tulee jättää joustavuutta siihen, että kunnat voivat itse määritellä alueet, joissa pysäköintiä ohjataan liikenteenohjauslaittein ja joissa se voi jatkossakin toteutua vapaammin.

Ajoneuvojen siirrot

Tampereen kaupunki pitää hyvänä, että lakiesityksessä on huomioitu kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien äkillisen siirtelyn tarve ja että siirtäminen on tehty mahdolliseksi välittömästi ongelman ilmetessä. Vaikka kunnilla voi olla käytännössä haasteita osoittaa resursseja ajoneuvojen siirtämiseen, on mahdollisuus tähän tärkeää olla kirjattuna lakiin. Nykytilanteen mukainen kahden vuorokauden raja pysäköintivirheestä ennen kuin ajoneuvon voi siirtää on soveltumaton vuokrattaville mikroliikkumisvälineille, jotka liikkuvat yleensä huomattavasti nopeammalla tahdilla paikasta toiseen. Käytännössä jo nykyisin monet liikkujat ovat siirtäneet sähköpotkulautoja parempiin sijainteihin kadulla esim. silloin, kun ne on pysäköity keskelle kulkuväylää.

Muita huomioita

Lakiesitykseen sisällytetyt tarkennukset määritelmän tarkentaminen koskemaan myös kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän taluttajaa on tervetullut tarkennus ja



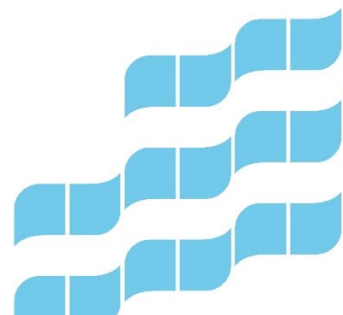
oletettavasti selkeyttää valvontaan liittyviä tulkintatilanteita. Vastaavasti itsestään tasapainottuvien laitteiden rinnastaminen muihin kevyisiin sähköajoneuvoihin on järkevää liikennesääntöjen yhtenäistämiseksi.

Suojakypärän käyttösuositus myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle ja matkustajalle on hyvä kirjaus lakiin, vaikka sen tehon voidaan ennakoida olevan vaatimaton johtuen vapaaehtoisuudesta. Lakikirjaus antaa kuitenkin selkeän viestin siitä, että kypärän käytöllä voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Pakottava lainsäädäntö kypärään liittyen olisi erittäin hankala palveluntarjoajien näkökulmasta. Tampereella on tosin ollut kokeilussa kypärillä varustettuja sähköpotkulautoja, joiden suosio jäi alhaiseksi oletettavasti ennen kaikkea käsillä olleen koronapandemian vuoksi.

Esitykseen ei ole otettu mukaan kaupunkien yleisesti toivomaa ikärajaa mikroliikkumisvälineiden käytölle. Tampereen kaupunki esitti lausuntokierroksella, että sähköisten ajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamiseen tulisi asettaa kuljettajan ikärajaksi 15 vuotta. Esitykseen on lisätty kunnille mahdollisuus vaatia tätä omissa lupaehdoissaan, mutta käytännössä kunnilla ei ole keinoja valvoa ikärajan noudattamisen toteutumista mitenkään, joten sen sisällyttäminen osaksi lupaehtoja ei ole järkevää. Vaikka sähköpotkulautojen käyttö on palveluntarjoajien omissa ehdoissa yleensä kielletty alle täysi-ikäisiltä, on alaikäisten osuus käyttäjistä silti melko suuri. Selkeä lakiin kirjattu ikäraja suojelisi alle täysi-ikäisiä käyttäjiä ja olisi siten selkeä viesti siitä, että nuorten ei haluta loukkaantuvan liikenteessä. Ikärajan asettaminen edellyttäisi, että viranomaisella olisi myös oikeus tarkistaa kuljettajan ikä, ja kuljettajan olisi se kyettävä liikenteessä myös todistamaan. Tampereen kaupunki toivoo, että ikärajan asettamisen selvitystyötä jatketaan.

Tampereen kaupunki arvioi, että esitetyt toimenpiteet saattavat johtaa yksityisten sähköisten liikkumisvälineiden lisääntymiseen. Liikenneturvallisuuden ja etenkin liikenteen esteettömyyden kannalta ne eivät kuitenkaan muodosta yhtä suurta ongelmaa kuin vuokrattavat liikkumisvälineet, koska itse omistettuja kulkuvälineitä käytetään vastuullisemmin eikä niitä esimerkiksi pysäköidä muuta kulkemista haitaten käytännössä lainkaan. Yksityisiä kulkuvälineitä käytetään oletettavasti myös huomattavasti vähemmän esim. baareista kotiin kulkemiseen kuin vuokrattavia välineitä. Kehitystä on kuitenkin tarpeen seurata jatkossa ja esim. onnettomuustilanteissa olisi tärkeä saada tehtyä ero vuokrattavien ja omistettujen sähköpotkulautojen välillä.

Tulevaisuudessa Suomen lainsäädäntöä olisi Tampereen kaupungin mielestä kehitettävä siten, että vuokrattavan mikroliikkumisvälineen käyttäjä saataisiin vastuulliseksi väärinpysäköinneistä henkilökohtaisesti. Kuntien tulisi voida määrätä virhemaksu väärinpysäköidystä kevyestä sähköajoneuvosta, jonka palveluntarjoaja voisi periä käyttäjältä. Ratkaisumalli on käytössä mm.



Kööpenhaminassa. Tämä lisäisi merkittävästi käyttäjän vastuuta pysäköinnistä ja ohjaisi pysäköimään lähtökohtaisesti ehtojen mukaisesti.

Pekka Stenman
Vastaava liikenneinsinööri
Tampereen kaupunki

