



Lausunto

01.11.2024

HEL 2024-012501

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Nykytila ja lainsäädännön tarve

Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus luo mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja antaa kaupungeille työkaluja mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen esitys mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä on edennyt merkittävästi oikeaan suuntaan keväällä 2023 lausuttavana olleesta sähköpotkualautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsitelleestä arviomuistiosta. Luonnos hallituksen esitykseksi on erittäin kannatettava ja vastaa siihen muutostarpeeseen, jota Helsinki on esittänyt huolehtiessaan markkinaehtoisten mikroliikkumispalveluiden vaikutuksista katu ympäristöön ja liikenteeseen. Koska kaupunki tulee soveltamaan lainsäädäntöä käytännössä, lausunnossa on kiinnitetty huomiota ensisijaisesti lakiesityksen selkeyttämiseen.

Luonnoksessa on tunnistettu hyvin Helsingin kaupungin esiin tuomat nykyisestä lainsäädännöstä johtuvat haasteet hallita markkinaehtoisista mikroliikkumispalveluista aiheutuvia ongelmia. Esitetyt ratkaisut mahdollistavat kaupungille paremmat keinot puuttua haasteisiin. Nykyisin käytössä olevilla liikenteenohjauslaitteiden käytöllä ja vapaaehtoisella sopimisella kaupunki on pystynyt hillitsemään sähköpotkualautoista aiheutuvia haittoja jonkin verran. Helsingin kaupungin Mobility Lab on myös järjestänyt yrityksille mahdollisuuksia kokeilutoimintaan kaupungissa. Mikroliikkumispalveluja tarjoavia operaattoreita sitova lainsäädäntö on ainoa keino, jolla mikroliikkumispalvelut voivat kestävästi jatkaa toimintaansa Helsingissä. Uuden lain myötä tärkeä liiketoiminta markkinaehtoisena liikkumispalveluna voi vakiinnuttaa asemansa Helsingissä. Helsinki kannattaa elinkeinovapautta ymmärtäen myös vastuunsa kadunpitäjänä turvallisesta ja esteettömästä katutilasta.

Kaupungin kannalta on ollut kestävä tilanne, kun liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä on jouduttu neuvottelemaan operaattoreiden kanssa vapaaehtoisuuteen perustuen. Vapaaehtoisuus on mahdollistanut esimerkiksi tilanteen, jossa markkinoille tuleva uusi operaattori voi kyseenalaistaa vapaaehtoisesti sovitut säännöt. Tällöin muutkin operaattorit voivat vetäytyä sovitusta, koska tämä antaa epäreilun kilpailuasetelman uudelle toimijalle.

Ajoneuvojen nopeusrajoitukset, yölliset käyttörajoitukset, ajoneuvojen käyttöikäraja ja talviaikainen käyttö ovat muutamia esimerkkejä, jotka ovat olleet vapaaehtoisen noudattamisen piirissä. Vaikka kaupungin ja operaattoreiden yhteisten neuvottelujen kautta on saatu aikaan ratkaisuja, jotka ovat hillinneet onnettomuuksien määrää ja siistineet katuja, yhteisesti sovittuja sääntöjä on myös vuosittain kyseenalaistettu tai sääntötulkintoja testattu. Jatkuva neuvottelu samanaikaisesti usean eri toimijan kanssa on myös kuluttanut runsaasti kaupungin työntekijöiden resursseja.

Uusi lainsäädäntö tulee saada eduskunnan käsittelyyn ja voimaan esityksen mukaisesti 1.5.2025. Näin suurin osa kaudesta 2025 voidaan perustaa uuteen lainsäädäntöön. Suuret kaupungit on tärkeää pitää mukana lainvalmistelun viimeistelyvaiheessa, jotta ne pystyvät ennakkoiden valmistelemaan lupaehtojen hyväksymistä kesäkaudelle 2025. Helsingin edustajat kiittävät tähänastisesta hyvästä yhteistyöstä.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

-

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Mikroliikennelupa

Esitetty mikroliikennelupa on kannatettava muutos liikenteen palveluista annettuun lakiin. Luvanvaraisuus antaa kunnille mahdollisuuden määritellä kunnassa toimintaa harjoittaville yrityksille sitovat lupaehdot mikroliikkumisajoneuvojen

käyttöön ja määrän hallintaan. Ehdotettu ratkaisu mahdollistaisi kaupungin tulkinnan mukaan erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien teknologisten ratkaisujen velvoittamisen lupaehtoisissa. Tällaisia ovat esimerkiksi ajoneuvon käyttäjän iän varmentaminen ehkäisemään alaikäisten ajoa ja käyttäjien määrän tunnistaminen ehkäisemään useamman ihmisen ajamista samalla laudalla.

Esitys ei mahdollista mikroliikkumisoperaattoreiden kilpailuttamista. Operaattorien kilpailuttaminen olisi kaupungin näkökulmasta ollut hyvä lisä keinovalikoimaan hallita haittoja. Mitä enemmän

tällaisia työkaluja kaupungilla olisi käytössä, sitä todennäköisemmin ongelmat voidaan ratkaista. Onnistuessaan esitetyllä mikroliikenneluvalla voidaan kuitenkin päästä yhtä tehokkaasiin vaikutuksiin turvallisuuden, esteettömyyden ja kunnossapidon kannalta, ja sen voidaan arvioida vastaavan tavoitteisiin riittävän hyvin. Esityksen mukainen keinovalikoima on nopeasti vietävissä käytäntöön vaikuttaen jo kesäkaudelle 2025. Helsingin kaupunki kannattaa esitettyä kokonaisuutta. On kuitenkin hyvä, että lupaehtoja voidaan myös muuttaa, jos korjausliikkeiden tarve havaitaan.

Esitykseen sisältyvä mahdollisuus rajoittaa ajoneuvojen lukumäärää on välttämätön. Sähköpotkulautojen määrät ryöpsähtivät kaudella 2022 Helsingissä pahimmillaan yli 18 000 ajoneuvoon. Tämä aiheutti merkittäviä haasteita tielläliikkuville ja esteettömyydelle, kun ajoneuvoja oli pysäköity väärin erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen esteeksi. Erityisen haitallista laitteiden huolimaton pysäköinti on ollut heikoimmassa asemassa oleville tielläliikkuville, kuten näkövammaisille ja vanhuksille, joille sähköpotkulautojen pysäköinti ja käyttö on aiheuttanut turvattomuuden tunnetta. Kaupunki on kyennyt hillitsemään ajoneuvojen määrästä ja pysäköinnistä aiheutuvia esteettömyyden ongelmia vuonna 2023 käyttöön otetulla keskustan pysäköinninrajoitusalueella ja sitä koskevalla sopimuksella, mutta laajamittaisia koko kaupunkia koskevia pysäköintiä tai ajoneuvojen määrää koskevia rajoituksia on ollut mahdotonta toteuttaa liikenteenohjauslaitteisiin perustuen. Kaupunki pitää positiivisena myös sitä muutosta, että maastoliikennelakia koskevat alueet ja dataa koskevat ehdot tulisivat osaksi mikroliikennelupajärjestelyä.

Helsingin kaupunki kannattaa ehdotusta, että kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan, jos luvan ehtoja ei noudateta. Olisi kuitenkin tärkeää, että kaupungilla olisi mahdollisuus puuttua lupaehtojen lievempiin rikkomuksiin huomautusten lisäksi myös esimerkiksi hallinnollisella laiminlyöntimaksulla. Toinen mahdollinen lievämpi sanktiokeino olisi luvan määräaikainen peruuttaminen. Nyt esitetty luvan peruuttaminen ainoana sanktiona olisi erittäin ankara, mitä kaupunki pitää myös elinkeinotoiminnan kannalta ongelmallisena. Olisi myös kohtuullista, että kunnalla olisi mikroliikennelupaa käsitellessään oikeus pyytää luvan hakijalta tarpeellisia lisäselvityksiä lupahakemuksen käsittelyä varten.

Lupaehtojen valvonta tulee jatkossakin edellyttämään kunnilta resursointia, vaikka rajoituksia toteutettaisiin teknisillä rajoituksilla. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi valvontatyön kustannusten perimistä koskeva säännös, jollainen on myös esimerkiksi ympäristönsuojelulaissa (205 §:n 2 momentin 4-5 kohdissa) sekä kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (14 § b:n 2 momentissa). Lupaehtojen noudattamatta jättämisestä huomauttamisen kustannukset sekä luvan peruuttamisesta aiheutuvat kustannukset tulisi voida myös periä maksuilla. Jos kunnat voisivat periä maksun ainoastaan luvan myöntämisestä, mutta ei mistään muusta edellä kuvatusta lupiin liittyvästä työstä, aiheutuisi tästä ylimääräisiä menoja kunnille.

Lakiesityksen mukaan mikroliikennelupaa ei tarvita, jos kunta itse tarjoaa vuokralle ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kuitenkin tässä vuokraustoiminnassa olisi noudatettava samoja liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja lupaehtoja. Saman sisältöisten lupaehtojen ulottaminen koskemaan kuntien itse tarjoamaa vuokraustoimintaa (nykyiset asemiin

perustuvat kaupunkipyörät) kaipaa selkeyttämistä. Lain perusteluissa olisi tärkeä selventää, että kunnan hyväksymät lupaehdot voivat perustuen liikenneturvallisuuteen, esteettömyyteen ja kunnossapitoon sisältää erilaisia ehtoja erilaisille liikkumisvälineille, esimerkiksi sähköpotkulaudoille ja polkupyörille. Lähtökohtana on edelleen, että kaupunki kohtelee omaa hankittua kaupunkipyöräjärjestelmää ja markkinaehtoisia liikkumispalveluita samalla tavalla suhteessa liikenneturvallisuuden edistämiseen, kunnossapidosta huolehtimiseen ja esteettömyyden varmistamiseen.

Perusteluissa on todettu, että pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi sisältää ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta. Kaupunki pitää kuitenkin EU:n valtioneuvoston päätöksen ja omaisuuden suojan vuoksi välttämättömänä, että kunnalla on edelleen oikeus edes yksityisoikeudellisin sopimuksin saada markkinahintaa vastaavaa korvausta, jos kunta osoittaa yleisiä alueita liiketoimintakäyttöön.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Promilleraja

Esitetty promillerajaehdotus 0,5 ajettaessa moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla on liikenneturvallisuuden kannalta hyvä. Sähköpotkulautoonnettomuudet ovat ylijedustettuina onnettomuustilastoissa ja varsinkin päihtyneenä ajo on ollut suurimpia riskitekijöitä joutua onnettomuuteen. On kuitenkin huomioitava, että promilleraja ei yksin ratkaise päihtyneenä ajamisen ongelmia vaan poliisille tulee varata riittävästi resursseja valvontaan. Kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että hyväksi todettujen ja onnettomuuksia tutkitusti vähentäneiden yöaikaisten käyttörajoitusten jatkaminen on lainsäädännön puitteissa tarvittaessa perustellusti mahdollista, vaikka promillerajasta erikseen säädettäisiin. Luonnoksessa mikroliikenneluvaksi tällaiset käyttörajoitukset perustellusti on mahdollistettu. Promillerajan muutos mahdollistaisi poliisin puuttumisen myös yksityisillä laudoilla päihtyneenä ajoon. Myös liikennevirhemaksuihin ja päihtyneenä ajon estämiseen ja valvontamahdollisuuksien parantamiseen liittyvät esitykset ovat kannatettavia.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Ajoneuvolaki ja ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki

Esitetyt muutokset ajoneuvolakiin parantavat liikenneturvallisuutta. Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistäminen todennäköisesti vähentäisi riskiä mahdollisille tulkintaongelmille esimerkiksi väistämistilanteissa, kuten esityksessä todetaan.

Esitetty muutos ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin, joka antaa kunnalle tai kunnalliselle pysäköinninvalvonnalle oikeuden siirtää mikroliikenneluvan vastaisesti pysäköityjä ajoneuvoja välittömästi, parantaa ja selkeyttää kunnan mahdollisuuksia puuttua väärin pysäköityihin ajoneuvoihin merkittävästi. Huomioitavaa kuitenkin on, että ensisijaisesti oikeaoppisen pysäköinnin toteutumisen varmistaminen tulisi edelleen tapahtua operaattorin toimesta, mikroliikenneluvan menettämisen tai muiden määriteltävien sanktioiden uhalla. Tämän mahdollistavat esityksessä olevat mikroliikenneluvan käyttöä ja määrää koskevat rajaukset. Silti väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirrot tulevat todennäköisesti työllistämään huomattavasti pysäköinninvalvontaa. Toisaalta pysäköintivirheen arviointia ei luonnoksessa edellytetä eli konkreettinen siirtotyö voidaan ulkoistaa ja päätösten tekemisen vastuu jää viranomaiselle. (Helsingin hallinto-oikeuden päätös 16/0448/5, jonka mukaan siirronvalvojan ei tarvitse olla viranhaltija). Kaupungin tulkinnan mukaan mikroliikenneluvan ehdoissa voidaan myös pysäköintikieltoalueiden ulkopuolella vaatia tieliikennelain mukaista pysäköintitapaa, mikä mahdollistaa sen, että pysäköintivirheen tehnyt ajoneuvo voidaan siirtää välittömästi ilman tulkintaa huomattavasta haitasta.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Lisäkilvet ja muut tiemerkinnät

Luonnoksessa esitetty lisäkilpi H12.14., joka koskisi kevyitä sähköajoneuvoja, on tarpeellinen lisäys. Lisäkilpeä voitaisiin hyödyntää selkeyttämään ajoradalla sijaitsevien mikroliikkumisen pysäköintipaikkojen merkintää. Kaupunki näkee kuitenkin tärkeänä, että polkupyöriä koskevalla lisäkilvellä H12.10 voidaan jatkossakin ohjata sekä polkupyöriä, että kevyitä sähköajoneuvoja, kuten luonnoksessakin on esitetty.

Helsinki pitää lähtökohtaisesti hyvänä asiana, että sähköajoneuvon pysäköintipaikalle tulisi erillinen tiemerkintä M20. Tätä voitaisiin käyttää myös ilman liikennemerkkiä, mikä laskisi pysäköintialueiden toteutuksen kustannuksia ja pienentäisi haittaa kaupunkikuvalle. Helsingissä nykyisin Traficomilta saadulla poikkeusluvalla käytössä olevat mikroliikkumista koskevien pysäköintiruutujen tiemerkinnät, joissa on sähköpotkulaudan symboli, sallivat pysäköinnin sekä kevyille sähköajoneuvoille että polkupyörille. Kaupunki ehdottaakin, että joustavuuden kannalta tiemerkintää M20, voitaisiin käyttää myös lisäkilven H12.10 yhteydessä ja sallia polkupyörien pysäköinti samaan ruutuun kevyiden sähköajoneuvojen kanssa. Koska esityksen tiemerkintä eroaa hieman Helsingin nykyisin käyttämästä merkintätavasta, tienpitäjälle tulisi asettaa siirtymäaika pysäköintialueiden liikennemerkkien ja tiemerkintöjen muuttamiselle.

Luonnoksessa lisättäisiin uusi ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että sitä ei kuitenkaan olisi pakko käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää. Merkintätavan tulisi ennemmin olla tienpitäjää velvoittava, jotta eri puolille maata ei synny erilaisia merkitsemistapoja ja toimintatapa kyseisissä risteyksissä on tienkäyttäjälle selvää myös talviolosuhteissa. Tämä vähentäisi onnettomuusriskiä. Mikäli merkintätapa asetetaan tienpitäjää velvoittavaksi, tulisi tienpitäjälle asettaa tätäkin merkkiä koskien siirtymäaika, jonka aikana nykyiset liikennemerkkijärjestelyt on muutettava uutta sääntelyä vastaavaksi.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Muita mikroliikennelupaa koskevia lainsäädännöllisiä huomioita ja tarkennuksia

Luonnoksen mukaan kunnan päätökseen mikroliikenneluvan peruuttamisesta haettaisiin oikaisua hallintolain mukaisesti, joten päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus määräytyisi hallintolain 49 f §:n mukaan. Luonnos ei sisällä erillistä säännöstä siitä, että päätöksen tehnyt viranomais voi määrätä, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä on oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava. Vastaava säännös on esimerkiksi ympäristönsuojelulain 200 §:ssä. Helsinki ehdottaa jommankumman seuraavista korjauksiksi, jotta lupaehdon peruuttaminen tulee heti täytäntöön pantavaksi ja on siten tehokas keino puuttua lupaehtojen vastaiseen menettelyyn.

a) Perusteluissa mainitaan, että luvan peruuttamista koskeva päätös on sellainen hallintolain 49 f §:n mukainen päätös, joka sen luonteen vuoksi on pantava täytäntöön heti eikä sitä yleisen edun vuoksi voida lykätä, tai b) lakitekstiin lisätään seuraava säännös: "Päätöksen tehnyt kunta voi määrätä, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä on oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava".

Esityksen mukaisessa liikennepalvelulain 18 d §:n 2 momentissa ehdotettu kunnan oikeus olla myöntämättä lupaa hakijalle, jos kunta on peruuttanut luvan viimeksi kuluneen vuoden aikana, ei huomioi sitä, että se, jonka lupa on peruutettu, voi hakea lupaa kunnalta vuoden aikarajan sisällä esimerkiksi uuden yhtiön nimissä, jonka alle "karensissa" olevan yhtiön toiminta siirretään. Esitys jättää epäselväksi, kuinka kunnan tulisi tai miten kunta voisi lupamenettelyssä huomioida tämän kaltaisen toiminnan, jolla vuoden aikarajaa voi olla mahdollista kiertää.

Liikennepalvelulakiin esitettävän 18 d §:n 3 momentissa ja kyseisen lainkohdan perusteluissa mainitaan "kunnan lupaviranomaisena". Jos erillistä lupaviranomaista (eli vastaavaa viranomaista kuin esimerkiksi rakennusvalvontaviranomaisena tai ympäristönsuojeluviranomaisena) ei kuitenkaan ole tarkoitus tällä lakiesityksellä säätää, tulisi tässä kohdassa puhua yleisesti kunnasta, joka voi periä maksun.

Linden Timo

Helsingin kaupunki - Helsingin kaupunginhallitus 28.10.2024 § 664