

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Lausunto on ELY-keskusten liikennevastuualueiden yhteinen lausunto.

Esityksen tavoitteeksi on asetettu liikenneturvallisuuden parantuminen, mikä on erittäin kannatettavaa ja suorastaan välttämätöntä ottaen huomioon mikroliikkumisen nykyinen turvallisuustilanne. Esityksen tavoitteet ovat selkeä ja hyvät ja lakiehdotus on pohjustettu kiitettävästi. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää vähintäänkin kaikkien nyt esitettyjen säätelyiden toteutumista.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Olemme samaa mieltä luvun 4.2. kohdasta ”Nykyisten onnettomuusmäärien ja esteettömyysongelmien arvioidaan pysyvän ennallaan, jos esityksessä ehdotetut toimenpiteet jätettäisiin tekemättä”. Näemme sähköpotkulautaoperaattorien irtaantumisen vapaaehtoisista rajoitustoimista realistisena uhkana. Olemme myös samaa mieltä siinä, että lakiesityksellä voidaan vähentää terveydenhuollon kuormitusta erityisesti kesäviikonloppuina suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa.

Mikroliikkumista ja sen turvallisuuskehitystä tulee seurata tiheällä syklillä. Siksi aiemman arviomuistion ehdotus mikroliikkumisen verkostosta ja sen toiminnan jatkuvuudesta on kannatettava.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Pidämme hyvänä, että kunnilla olisi vapaaehtoista sopimista sitovampi keino vuokraustoiminnan ohjaamiseksi. Sähköpotkulautojen toimilupajärjestelmän toteuttaminen on ainoa keino, jolla voidaan puuttua vuokralautatoiminnan perusongelmaan – autojen liialliseen lukumäärään ja niiden kasautumiseen tietyille alueille. Erittäin kannatettavaa on, että kunnat voisivat asettaa nopeus-, käyttöaika- ja muitakin tarkoituksenmukaisia rajoituksia.

s. 82, 320/2017 kohta 18 c § Mikroliikenneluvan hakeminen: olisi hyvä täsmentää, että kunta voi edellyttää myös muita tietoja hakemukseen tai muotoilu "hakemukseen on liitettävä vähintään". Ko. kohdassa esitetty lista ei pidä sisällään esim. tietoja palveluntarjoajan käyttämän sovelluksen laadusta tai pysäköintiin, ajoaikaan, käyttöalueisiin tai nopeuden rajoittamiseen liittyviä tietoja. Lista ei myöskään sisällä mitään operointiin tai tiedonjakoon liittyvää. Kohdassa 18 e § Mikroliikenneluvan lupaehdot kuitenkin viitataan, että kunta voi liittää lupaehtoihin vaatimuksia em. asioista.

Toimilupamenettelyn valmisteluun tulisi nopeasti kytkeä mukaan myös rakennetusta ympäristöstä vastaava ympäristöministeriö. Esimerkiksi ympäristöministeriön valmisteleman kunnossapitolain tarkoituksena on huolehtia katujen pitämisestä kunnossa ja puhtaana. Vuokrapotkulautojen käytäntö, jossa lautoja on ylenmääräisesti ja ne kasautuvat väärin pysäköityinä jalkakäytävälle, on nimenomaan katujen kunnossapidon ongelma. Sellaisen mikroliikennepalvelun, joka käyttää merkittävästi yhteistä katutilaa muuhunkin kuin itse liikkumiseen, tulee kaupungin tai kunnan voida säännellä haittojen estämiseksi.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Promillerajan asettaminen on erittäin merkittävä toimenpide. Kannatamme 0,5 promillen alkoholirajoitusta sekä kieltoa otsikon laitteiden kuljettamiselle huumausaineiden käytön alaisena sekä niihin liittyvän verikoetestaamisen mahdollistamista. Tällä voi arvioida olevan merkittävä vaikutus turvallisuustilanteeseen. Toki tämä vaatii valvontaa, kuten aineistossa olikin todettu.

Myös pyöräilyn promillerajaksi tulisi asettaa 0,5, joka on vastaava kuin mitä tahansa muutakin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Poliisin tehtävä on erityisen tärkeä onnettomuuksien ennaltaehkäisyssä, koska tehokas valvonta voi vähentää onnettomuuksia ja päihtyneenä ajamista. Ehdotusten mukaan poliisilla on laajat valtuudet pysäyttää ajoneuvoja, tarkastaa niiden liikennekelpoisuus ja määrätä seuraamuksia sääntöjen rikkomisesta. Tämä on tärkeä osa liikenneturvallisuutta, koska valvonnan lisääminen voi vähentää riskikäyttäytymistä ja onnettomuuksia. Kunnat saisivat ehdotuksen mukaan enemmän valvontavastuuta (pysäköintivirhemaksu), mikä voi lisätä resursseja valvontaan erityisesti taajama-

alueilla. Tämä voisi osaltaan parantaa turvallisuutta ja vähentää erityisesti sähköpotkulautoihin liittyviä onnettomuuksia.

Poliisilla tulisi olla riittävät resurssit liikennevalvontaan. Yhteiskunnan tulisi ennaltaehkäistä onnettomuuksia sen sijaan, että käytämme yhteiskunnan varoja onnettomuuksien seurauksiin.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Esityksessä ehdotetaan uutta liikennemerkkiä ja tiemerkintää kevyiden sähköajoneuvojen, kuten sähköpotkulautojen, ohjaamiseksi. Tämä lisää selkeyttä liikenteessä, mikä on tärkeää erityisesti henkilöille, joilla saattaa olla kognitiivisia haasteita ympäristön hahmottamisessa ja liikenteessä toimimisessa. Liikenteenohjauslaitteet, kuten lisäkilvet ja merkit, on tarkoitus suunnitella siten, että ne huomioivat selkeyden ja esteettömyyden. Esitys huomioi hyvin, että liikenteenohjauslaitteiden oikea sijoittelu ja viestinnällinen tarkoitus ovat ratkaisevia tekijöitä tienkäyttäjien ymmärryksen ja turvallisuuden varmistamiseksi.

On tärkeää, että potkulaudoille varataan turvallisiin paikkoihin pysäköintipaikkoja. Vääriin paikkoihin jätetyt välineet aiheuttavat vaaratilanteita.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Ehdotuksessa ajoneuvolain soveltamisalaa muutetaan siten, että kevyeksi sähköajoneuvoksi katsotaan kaikki ajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 km/h. Tämä tarkoittaa, että polkupyöräilijän liikennesääntöjä sovelletaan myös kaikkiin sähköpotkulautoihin ja vastaaviin laitteisiin. Tämä selkeyttää sääntelyä, mikä parantaa turvallisuutta ja vähentää väärinkäsityksiä liikenteessä, jotka voisivat johtaa onnettomuuksiin.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Mikroliikkumisella tulisi tarkoittaa vain ja ainoastaan sellaista liikkumista, mikä tapahtuu joko jalankulkijaa tai polkupyöräilijää koskevan tieliikennesäädösten puitteissa. Siihen ei pidä sisällyttää esim. mopoluokan ajoneuvoja. Jalankulun ja polkupyöräilyn rajat ylittävänä mikroliikkumisesta tulee liian yleistasonen käsite, mikä hankaloittaa toimintaa, kuten liikkujien ohjaamista ja valvontaa.

Tulisi harkita ikärajan esittämistä kaikille kevyille sähköajoneuvoille. Useissa muissa maissa on asetettu ikäraja sähköpotkulautojen käytölle liikenteessä. Ehdotamme 15 vuoden alaikärajaa sähköpotkulautojen käytölle.

Kulkuneuvon nopeus vaikuttaa sekä mahdollisuuksiin ehkäistä onnettomuuksia että mahdollisen onnettomuuden seurauksiin. Sähköavusteisten suojaamattomien ajoneuvojen enimmäisnopeus tulisi rajata 20 km/h. Myös ETSC suosittelee, että sähköpotkulautojen maksiminopeustehdasasetus olisi 20 km/h. Esitetyn lainsäädännön mukaan sanktio esim. mikroliikenteen ajoneuvon rakenteen muuttamisesta on vain 40 euron liikennevirhemaksu. Tulisi miettiä onko sanktio riittävä.

Toimenpiteet, joilla puututaan humalassa ajamiseen sähköpotkulaudoilla ja polkupyörillä ovat kannatettavia. On ongelmallista, että sähköpyörään liittyen olisi promilleraja, mutta tavalliseen polkupyörään liittyen ei. Kyseessä ovat kuitenkin varsin samantyyppiset kulkuneuvot, esimerkiksi nopeudet ovat melko samanlaiset, joten myös turvallisuuden kannalta näillä ei ole juuri eroa. Mikroliikkumiseen esitetään 0,5 rajaa, mikä on sama kuin autoilussa. Tulisi harkita autoilun promilleraja tulisi laskemista 0,2:een, koska vaikutuksen alainen autoilija on suurempi riski kanssaliikkujille.

Jatkossa promillerajan ylityksestä voitaisiin määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu. Liikennevirhemaksu saattaa olla liian kevyt rangaistus ja tulisikin harkita, että seuraamuksena olisi kuljettajan tuloihin perustuva sakkorangaistus. On huomattava, että liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla on kirjattu RL 23 luvun 9 pykälään ja näin ollen moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan sanktio (liikennevirhemaksu) päihtyneenä ajamisesta koettaisiin kevyemmäksi rangaistukseksi. Kyseistä asiaa ei ole avattu eikä perusteltu riittävästi lainsäädännön perusteluissa. Myös pyöräilyn promillerajaksi tulisi asettaa 0,5, joka on vastaava kuin mitä tahansa muutakin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa. Kaikki promillerajarikkomukset tulisi harkita kirjattavaksi rikoslakiin. Terveystieteiden yksiköissä pitäisi olla oikeus kirjata alkoholin käyttö ja/tai alkoholitestauksen tulos.

Tiedotusta, valistusta ja koulutusta tarvitaan lakimuutoksen lisäksi turvallisuuden lisäämiseksi mikroliikkumiseen liittyen, sillä liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen on valitettavan yleistä. On tärkeää, että liikennesäännöt ovat helposti ymmärrettäviä ja kansalaisille tiedotetaan riittävästi mikroliikenteen vaaroista ja oikeanlaisesta käytöstä.

Suojakypärän käyttö vähentäisi onnettomuuksissa syntyvien vammojen vakavuutta. Nykyisessä laissa pyöräilykypärän käytöstä lakiin kirjattu suositus tulisi ulottaa koskemaan myös sähköpotkulautilua. Koska sähköpotkulautilussa on tullut nimenomaan kasvovammoja, suojakypäriä pitäisi kehittää edelleen niin, että ne suojaisivat paremmin myös kasvoja.

Pyöräilyä ja sen turvallisuutta edistävät toimenpiteet keskustoissa edistävät myös mikroliikkumisen turvallisuutta. Pyöräliikenteen (ja mikroliikenteen) pitäisi olla nykyistä enemmän erotettu jalankulusta.

Mikroliikenneonnettomuuksien kattavampi tilastointi voisi auttaa saamaan paremman kuvan näiden ajoneuvojen käytöstä johtuvista vammoista ja lisätä tietoisuutta riskitekijöistä. Tämä parantaisi liikenneonnettomuuksien ennaltaehkäisyä, koska nykytilanteessa tilastointia ei ole riittävästi. Itä-Suomessa on huomattu liikenneturvallisuusyhteistyössä, että tieto uudesta syykoodista V00.8 (tapaturma muulla liikkumisvälineellä) ei ollut riittävästi saavuttanut kaikkia hyvinvointialueita. Koodin käyttöönotto on edellytys tilastotiedon kattavuuden kannalta, joten tulisi varmistaa, että se on kaikkialla otettu käyttöön.

Vuokratoiminnassa olevien kevyiden sähköajoneuvojen vakuutuksien sisältöä ja korvaavuutta olisi hyvä selvittää. 1.6.2024 voimaan tullut lakimuutos uhkaa jättää sähköpotkulautaonnettomuuksien aiheuttamat hoito- ja kuntoutuskustannukset edelleen valtion maksettaviksi hyvinvointialueiden kautta.

Nissinen Terhi
Pohjois-Savon ELY-keskus - Lausunto on ELY-keskusten
liikennevastuualueiden yhteinen lausunto.