

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Liikennevakuutuskeskus (LVK) kannattaa hallituksen esityksen yleistä tavoitetta parantaa mikroliikkumista koskevalla lainsäädännöllä niin liikenneturvallisuutta kuin liikenteen esteettömyyttä. LVK:n arvion mukaan esitetyillä säädöksillä ennalta estetään ja vähennetään mikroliikenteessä tapahtuvia vaaratilanteita ja liikennevahinkoja.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

LVK katsoo, että uudesta lainsäädännöstä seuraavat pääsialliset vaikutukset ja muutokset on keskeisiltä osin arvioitu monipuolisesti, ja johtopäätelmät ovat oikein.

Esityksessä on mainittu 1.6.2024 voimaan tulleen liikennevakuutuslain muutosten kannustavan sähköpotkulautoja vuokraavia yrityksiä parantamaan liikenneturvallisuutta, koska yritysten on otettava vuokraamilleen sähköpotkulaudoilleen liikennevakuutus. Tämän esityksen maininnan osalta LVK toteaa, ettei sen tietoon ole ainakaan vielä tullut vuokrayritysten toteuttamia uusia liikenneturvallisuutta parantavia toimia. Ottaen kuitenkin huomioon liikennevakuutuslain muutoksen vasta muutaman kuukauden voimassa olo on selvää, että liikennevakuutuksen kustannuksen merkitystä vuokraustoimintaa ohjaavana tekijänä on vielä liian aikaista arvioida.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

LVK kannattaa mikroliikennepalveluille (esim. sähköpotkulautojen vuokraustoiminta) esitettyä toimilupamenettelyä. Mikroliikenneluvan myöntäisi kunta, jonka alueella toimintaa harjoitettaisiin.

Esityksen mukaan kunta voisi liittää lupaan sellaisia ehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia kuten nopeus-, pysäköimis-, käyttöaika- ja lukumäärärajoituksia. LVK pitää em. lupaehtoja perusteltuina ja tarkoituksenmukaisina.

LVK toteaa, että kesän ja syksyn 2024 aikana on ilmennyt erityisenä ja akuuttina ongelmana vuokratuilla sähköpotkulaudoilla henkilövahinkoa kärsineiden ohjautuminen hakemaan korvausta liikennevakuutuksen sijasta esim. yksityisestä tapaturmavakuutuksesta. Ilmeisenä syynä virheelliseen sekä niin vahinkoa kärsineelle kuin liikennevakuutusyhtiöille ylimääräistä työtä aiheuttavaan toimintaan on sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten olematon ohjeistus onnettomuustilanteissa - esimerkiksi vuokrayhtiöiden kännykkäsovelluksessa tai nettisivuilla ei ole mainintaa liikennevakuutuksesta tai yhtiöstä, mistä korvausta voi hakea. Myös itse lainmukaisen korvaustoimen käytännön järjestelyistä ovat yksittäiset vahinkoa kärsineet kansalaiset olleet LVK:een yhteydessä ja ilmaisseet tyytymättömyytensä korvausasiansa käsittelemisessä.

LVK esittää, että mikroliikenneluvan lupaehtona vuokrapotkulautayritysten edellytettäisiin julkaisevan puhelinsovelluksissaan ja verkkosivuillaan tiedon siitä, missä vakuutusyhtiössä yrityksen sähköpotkulaudat on liikennevakuutettu ja miten sähköpotkulautaanonnettomuuksiin osalliset voivat hakea vahingoistaan korvausta sähköpotkulaudan liikennevakuutuksesta.

Kun mikroliikenteessä aiheutuneiden liikennevahinkojen korvaustoimi on järjestetty liikennevakuutuslain mukaan, velvoittaa lain 88 §:n 2 momentti liikennevakuutusyhtiötä antamaan kalenterivuositain LVK:lle mm. liikennevahinkotilaston ja riskitutkimuksen laatimiseksi tarvittavat tiedot. Näin ollen mikroliikenneluvan saaneen vuokrayhtiön liikennevakuutuksesta saataisiin luotettavaa tietoa mikroliikenteessä tapahtuvista vahingoista ja niistä aiheutuvista kustannuksista. Tämäkin vahvasti puoltaa sitä, että mikroliikenneluvan yhtenä lupaehtona pitäisi olla selvitys liikennevakuutuksen ottamisesta.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

LVK pitää hyvin todennäköisenä / ilmeisenä, että esitetty promilleraja sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajille on aidosti tehokas ja vaikuttava toimenpide liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäisemiseksi. Useat eri tutkimukset vahvistavat sen tosiasian, että jo 0,5 promillen päihtymystila lisää huomattavasti vahinkoriskiä.

Esityksen mukaan moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajille asetetaan promilleraja, joka on 0,5 promillea tai 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Kyseinen liikennejuopumusta sähkömoottoriajoneuvolla koskeva pykälä lisättäisiin tieliikennelakiin (TLL uusi 17 a §). Esityksen pykälää koskevassa säännöskohtaisessa

perustelussa ei ole selvitetty / selitetty, että millaista moottorilla varustettua polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa pykälässä tarkoitetaan.

Ilmeisesti pykälässä mainituilla sähkömoottoriajoneuvoilla tarkoitetaan ajoneuvolain 28 ja 29 §:ssä mainittuja ajoneuvoja ja kun otetaan lisäksi huomioon ajoneuvolakiin esitettävä uusi 1 a §:n 1 momentin 4 kohdan soveltamisalan rajausta niin tarkoitetaanko TLL 17 a §:ssä kaikkia sähkömoottorilla varustettuja ja 7 – 25 kilometriä tunnissa kulkevia sähköajoneuvoja lukuun ottamatta liikkumisesteisen henkilön enintään 15 kilometriä tunnissa kulkevaa sähköajoneuvoa?

LVK katsoo, että sähkömoottoriajoneuvon tarkka määritelmä on oleellinen ”tunnusmerkistötekijä” esitetyn liikennejuopumispykälän käytännön soveltamisessa. Ajoneuvolain em. 1 a §, 28 § ja 29 § sisältävät sellaisia teknisiä määritelmiä, joiden sisältö olisi pyrittävä määrittelemään mahdollisimman tarkasti ja yksiselitteisesti. Tarkoitetaan esim. ajoneuvon rakenteellisella nopeudella valmistajan, maahantuojan tai myyjän asettamaa tai muutoin teknisiin ominaisuuksiin perustuvaa suurinta rakenteellista nopeutta kuten on todettu hallituksen esityksessä 10/2024 (s. 45) laeiksi mm. liikennevakuutuslain muuttamisesta. Ja miten esitettyä liikennejuopumispykälää sovelletaan tilanteissa, joissa ajoneuvon suurinta rakenteellista nopeutta on omatoimisesti säädetty nopeammaksi kuin 7 tai 15 kilometriä tunnissa. Ratkaiseeko ajoneuvon todellinen nopeus liikennejuopumuspykälän soveltamisen?

LVK vielä kiinnittää huomiota, että ehdotetun tieliikennelain 164 §:n 2 momentti ei vastaa momentin säädöskohtaista perustelutekstiä. Luonnoksessa hallituksen esitykseksi sivulla 65 on mainittu, että liikennevirhemaksu voidaan määrätä tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta tieliikennelain 17 a §:n säännösten rikkomisesta. Lakiehdotuksessa on mainittu ainoastaan säännösten tahallinen rikkominen ilman mainintaa huolimattomuudesta.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Ei kommentoitavaa.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Esityksessä mm. ehdotetaan uutta niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittavaa lisäkilpeä (tieliikennelain 24 §:n 3 momentin 4 kohdan väistämisvelvollisuus). LVK pitää ko. lisäkilpeä tarpeellisena uudistuksena. LVK kuitenkin epäilee, ettei lisäkilpi itsessään riittävästi lisää liikenneturvallisuutta, koska lisäkilpi edellyttää päämerkkiä eli nyt tässä tapauksessa käytännössä joko väistämisvelvollisuus- tai stop-merkkiä.

Liikennevakuutusyhtiöiden korvauskäsittelyssä on kiinnitetty huomiota, että po. väistämissäännön noudattamisessa on yleisesti haastetta ja että säännön laiminlyömisestä onkin aiheutunut liikennevahinkoja. Etenkin talvella väistämissäännön noudattaminen saattaa olla lähes mahdotonta, kun jalkakäytävän tai pyörätien maalaukset voivat olla lumen peittämät. Muutoinkin, mikäli säännössä tarkoitetun jalkakäytävän tai pyörätien ylitys ajoradalle mentäessä ei ole kuljettajalle entuudestaan tuttu ajopaikka, säännöstä helposti seuraa huonosti havaittava ja ymmärrettävä sekä yllättävä väistämisvelvollisuus.

LVK:n näkemyksen mukaan kysymyksessä on epäkohta, joka ilmiselvästi ja jatkuvasti vaarantaa liikenneturvallisuutta. LVK katsoo, että ylijatkettu jalkakäytävä pitäisi aina osoittaa sekä päämerkillä että nyt esitetyllä lisäkilvellä.

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 kilometriä tunnissa ja että sovellettavaksi tulee polkupyöräilijää koskevat liikennesäännöt.

LVK kannattaa muutosta.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

LVK vielä kiinnittää huomiota siihen, että ehdotuksessa luodaan uusi ”laiteluokka” nimeltä muu vastaava liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettu (teholtaan max. 1,00 kW ja nopeudeltaan max. 15 km/h) laite. Jos laitteella käytännössä ja tunnetuimpana / yleisimpänä liikkumisvälineenä tarkoitetaan nk. senioriskoottereita, olisiko perusteltua säädöskohtaisessa perustelussa mainita senioriskootteri esimerkkinä? Kuka määrittelee / tulkitsee jonkin yksittäisen laitteen vain liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitetuksi, ja saako tällaista laitetta sitten kuljettaa yli 0,5 promillen humalassa myös muut kuin liikkumisesteiset ihmiset?

Ylitapio Jan
Liikennevakuutuskeskus