

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Esityksen tavoitteet ovat lähtökohtaisesti hyvät. Esitys tukee liikenneturvallisuutta ja valtakunnallista nollavisiota. Esitys mikroliikkumisen lainsäädännöstä antaa kunnille niitä työkaluja, joita kunnat ovat toivoneet mm. vaikuttaa sähköpotkulautojen määrään ja pysäköintijärjestelyihin. Esitys myös yhtenäistää mikroliikkumisen käytäntöjä valtakunnallisesti, joka on positiivista. Yleisenä huomiona toteamme, että osa esitetyistä muutoksista kuormittaa kuntien taloutta ja resursseja.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Vaikutusten arviointi on kokonaisuutena tehty kattavasti ja huomiot ovat oikeansuuntaisia. Lainsäädäntö parantaa liikenneturvallisuutta ja tuo myös taloudellisia säästöjä onnettomuuskustannuksien pienentymisen kautta. Promillerajan käyttöönotto on tärkeä ja on tasa-arvoinen muu ajoneuvoliikenne huomioiden. Mikroliikkumisen lainsäädäntöluonnos mahdollistaa mikroliikkumisen ongelmallisuuksiin puuttumisen oikealla mittakaavalla ja jättää kunnille harkintaa mm. lupaehtojen määrittämiseen.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Mikroliikennelupa on kokonaisuutena hyvä muutos ja parantaa kuntien mahdollisuuksia puuttua mikroliikkumisen mahdollisiin haittoihin mm. liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden osalta. Mikroliikennelupa estää mikroliikennepalveluita tarjoavien yritysten toiminnan aloittamisen ilman kunnan lupaa ja tätä pidetään tärkeänä. Mikroliikenneluvan ehdot antavat kunnille mahdollisuuden rajata ajoneuvojen määrää toimilupa-alueella. Lupaehdoissa täytyy selkeästi tuoda esille, että ajoneuvomäärä voi toimintakauden aikana vaihdella, jos mahdollisia uusia toimijoita aloittaa toimintansa. Lupaehdot antavat kunnille harkintaa muuttuviin tilanteisiin. Mikroliikenneluvan myöntämisen osalta kuntien on hyvä asettaa ns. palvelulupaus luvan myöntämisen käsittelyajasta, jolloin luvan hakijoilla on selkeä käsitys lupaprosessin kestosta kyseisessä kunnassa. Esityksessä

todetaan, että luvat on käsiteltävä viipymättä, mutta käytännössä tämä käsittelyaika tulee vaihtelevaan kunnittain riippuen käytössä olevista resursseista. Erittäin hyvä, että lainsäädäntöehdotuksessa on myös linjattu millä ehdoin lupa voidaan peruuttaa. Lupaehtoja voidaan määrittää pysäköinnin turvallisuuden, liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden tai puhtaanapito- ja kunnossapitotöiden perusteella. Nämä seikat voivat kuitenkin aiheuttaa ristiriitatilanteita kunnan ja palveluntarjoavien kesken, mikäli näitä ei ole tarkemmin määritelty ja ohjeistettu. Kunnilla ei ole tarvetta määritellä tarpeettomia tai liian tiukkoja lupaehtoja, vaan ne määritellään liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja kadun kunnossapito huomioiden.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Ehdotus promillerajan säätämisestä parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Yleisenä huomiona voidaan todeta, että liikenteenvalvonta on tärkeä osa toimivaa liikennejärjestelmää ja liikenneturvallisuutta, myös mikroliikumisessa. Tä-män vuoksi on tärkeää, että valvonta on huomioitu. Tieliikennelakiin esitetään lisättäväksi uusi 17 a §. Pykälän toisessa momentissa todetaan ”Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta.” Lause on kokonaisuutena moninaisesti tulkittava ja lauseen voi tulkita esimerkiksi siten, että em. kulkuneuvoja ei saa kuljettaa, jos kuljettajan verestä löytyy ajon jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta. Esitämme lauseen selkeyttämistä esimerkiksi muotoon ”Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta ajon aikana tai sen jälkeen.”.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista

Uudet liikenteenohjauslaitteet antaa paremmat mahdollisuudet ohjata kevyiden ajoneuvojen pysäköintiä tiiviillä kaupunkialueilla. Kadunpitäjälle jää riittävästi harkintavapautta rajoittaa ja ohjata pysäköintiä. Kaikilla alueilla tähän ei ole tarvetta. Uusista liikenteenohjauslaitteiden suunnittelusta, asettamisesta ja ylläpi-dosta aiheutuu kunnille kustannuksia. Kustannukset ovat kuitenkin kohtuullisia saavutettavaan hyötyyn nähden.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Muutokset ovat kokonaisuutena hyvät ja selkeyttävät nykytilaa.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Mikroliikkumisen lainsäädäntö lisää jonkin verran kuntien työtä ja lisää kustannuksia, mutta tärkeää on esteettömyyden ja liikenneturvallisuuden parantuminen. Mikroliikkumisen kokonaisuus on Suomessa melko uutta ja kunnat tarvitsevat ohjauskeinoja, joita nyt mahdollistetaan ehdotetussa lainsäädännössä mikroliikenneluvan kautta.

Lainsäädäntöluonnokseen sisältyy esitys säätää ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin uusi 5 a §, johon perustuen mikroliikenneluvan haltijan omistama ja lupaehtojen vastaisesti pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää lähi- tai varastosiiirtona. Säännöksen soveltamiseen sisältyy kuitenkin useita eri käytännön ongelmia.

Säännös koskee tilanteita, joissa mikroliikenneluvan haltijan omistama ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti. Vaikka lainsäädäntöluonnokseen sisältyy esitys, että kunta myöntää mikroliikenneluvan haltijalle luvat ja voi asettaa samalla lupaehtoja, lainsäädäntö ei edellytä, että mikroliikenneluvan lupapäätös annettaisiin tiedoksi siirtolain mukaiselle siirtoviranomaiselle eli kunnalle tai kunnalliselle pysäköinninvalvojalle.

Kuopiossa siirtoviranomaisena toimii myös kunnan osalta kunnallinen pysäköinninvalvoja. Mikroliikenneluvan myöntäjä tulee todennäköisesti olemaan eri lupaviranomainen. Näin ollen siirtoviranomainen ei saa automaattisesti tietoa tehdyistä lupapäätöksistä ja niiden lupaehtoista. Tämä tiedoksiantovelvollisuus tulisi korjata ko. säännökseen. Mikäli tätä velvollisuutta ei säädetä, siirtoviranomaisen on aina ennen ajoneuvon siirtämistä ns. selonottovelvollisuuden vuoksi selvitettävä, onko mikroliikenneluvan lupaehtoja noudatettu vai ei. Tiedoksiantovelvollisuutta tukee myös, että lupapäätös tehdään esityksen mukaisesti enintään viiden vuoden määräajalle ja eri mikroliikennelupien lupaehdot voi ajan saatossa tarkentua tai osin muuttua. Tämä voi johtaa ongelmiin, että eri luvansaajien lupaehdot poikkeavat osin toisistaan ja siirtoviranomaiselle on selonottovelvollisuus siihen, onko luvanhaltijan ajoneuvo pysäköity lupaehtojen vastaisesti vai ei.

Lisäksi luvanhaltija ei itse pysäköi ajoneuvoa lupaehtojen vastaisesti eikä luvanhaltijalle ole asetettu laissa näyttötaakkaa osoittaa, että ajoneuvo olisi pysäköity (edes kuljettajan taholta) lupaehtojen mukaisesti. Tämä tarkoittaa sitä, että ajoneuvon siirron perusteena olevan lupaehtojen vastaisen pysäköinnin osalta näyttötaakka on siirtoviranomaisella. Käytännössä on hankala osoittaa ajoneuvoa virheellisesti pysäköidyksi, koska siirtoa koskevan muutoksenhaun yhteydessä voidaan esittää pelkkä väite, että ajoneuvo oli pysäköity lupaehtojen mukaisesti. Tällöin siirtoviranomaisen on muutoksenhaun yhteydessä näytettävä toteen, että ajoneuvon pysäköinti on tapahtunut luvanhaltijan lupaehtojen vastaisesti. Lisäksi luvanhaltija voi esittää väitteen, että ajoneuvo on siirretty lupaehtojen mukaisen pysäköinnin jälkeen kolmannen taholta esim. ilkivaltaan perustuen ko. sijaintipaikalle. Siirtoviranomainen ei pysty osoittamaan, että tämä väite olisi väärä. Näin ollen vaarana on, että siirtolain 5 a §:n perustuva siirtopäätös voidaan käytännössä kumota em. syillä muutoksenhaun yhteydessä eikä luvanhaltijaa voida velvoittaa korvaamaan kunnalle siirretyn ajoneuvon siirtokustannuksia.

Edellä lausutun vuoksi ehdotettu siirtolain 5 a §:n säännös voi johtaa siihen, että luvanhaltijan ajoneuvoille ei käytännössä tehdään yhtään lähisiirtoa ko. säännökseen perustuen, koska muutoksenhaun yhteydessä siirron perustetta (lupaehtojen vastainen pysäköinti) ei voida osoittaa siirtoviranomaisen taholta to-teen. Tätä ei voida pitää tarkoituksenmukaisena ratkaisuna. Lakiluonnoksen mukaan ko. säännöksen tarkoituksena on mahdollistaa, että käytännössä liikenneturvallisuutta haittaavat tai liikennettä haittaavat tai estävät luvanhaltijan omistamat ajoneuvot voidaan tarvittaessa siirtää siirtoviranomaisen tekemällä siirtopäätöksellä.

Kaupunki katsoo, että siirtolain 5 a §:n säännöstä tulisi kenties muuttaa siten, että luvanhaltijan omistama ajoneuvo voitaisiin siirtää siirtoviranomaisen lähi- tai varastosiirtopäätöksellä, kun ajoneuvon sijainnista tai säilyttämisestä voidaan katsoa aiheutuvan vaaraa tai haittaa tien tai yleisen alueen käytölle tai muulle liikenteelle. Lähisiirrosta tulisi siirtoviranomaisen laatia siirtolain 10.1 §:n mukaisesti pöytäkirja tai tehtävä muu kirjallinen merkintä siirtoon liittyvään asiakirjaan. Tämä menettely vastaisi muiden ajoneuvojen osalta nykyisin voimassa olevan siirtolain 10.1 §:n säännöstä. Lisäksi tulisi säätää, että säännös koskee vastaavalla tavalla yksityiselle alueelle pysäköityä ajoneuvoa, koska käytännössä myös tähän voi olla tarve. Asiassa olisi syytä miettiä, voidaanko luvanhaltijan ajoneuvo siirtää pois yksityiseltä alueella mainitun alueen omistajan tai haltijan perustellusta pyynnöstä. Voitaneen myös tutkia, tarvitseeko lähisiirrosta tehdä mitään merkintää, jos kysymys on kaatuneen ajoneuvon nostamisesta pystyyn tai ajoneuvon vähäisestä siirrosta esimerkiksi pyörätieltä keskeltä sen reunaan.

Lisäksi siirtolain 5 a §:n säännöksessä olisi syytä mainita, että ajoneuvo voidaan siirtää välittömästi eli vastaavalla tavalla kuin siirtolain 5 §:n 3-5 momenteissa on säädetty. Edelleen tulisi kenties säätää, että ajoneuvon lähisiirto voidaan tehdä ainoastaan ajoneuvon sijaintipaikan välittömään läheisyyteen ja kunnan erikseen ko. ajoneuvojen pysäköintiin osoittamalle tai lupaehtojen mukaiselle pysäköintialueelle. Tämä on tarpeen, jotta eri kaupunginosaan pysäköityjä ajoneuvoja ei tarvitse siirtää lähisiirtona esim. keskustan alueelle. On tarkoituksenmukaista, että mikäli sallittuja pysäköintialueita ei ole välittömässä läheisyydessä (esim. 100-150 metrin matkalla), ajoneuvolle voidaan tehdä varastosiirtopäätös. Lain esitöissä olisi kenties syytä lausua, että muissa edellä kerrotuissa tilanteissa kyseeseen tulisi ns. ajoneuvon välitön varastosiirtopäätös.

Varastosiirtopäätös tehtäisiin siirtolain 3 § ja 5 a §:n mukaisesti kunnan hyväksymään varastoon siten, että varastosiirtopäätös tulisi antaa tiedoksi kunnan luparekisteriin merkitylle omistajalle ja haltijalle siirtolain 10.2 §:n mukaisesti tavallisella tiedoksiannolla. Mikäli tästä ei säädetä, ajoneuvojen siirtämisestä aiheutuu tarpeetonta vaivaa eikä takaisinperittävät siirtokustannukset kata ajoneuvon siirrosta aiheutuvia todellisia kustannuksia.

Vielä tulisi mainita, että siirtolain 5 a §:n lähi- tai varastosiirtopäätöksellä siirretyn ajoneuvon osalta noudatetaan siirtolain 11 §:n säännöstä, jonka mukaan mikroliikenneluvan haltija on ajoneuvon omistajana tai haltijana velvollinen korvaamaan viranomaiselle ajoneuvon siirtojärjestelyistä, siirtämisestä, säilyttämisestä ja hallinnoinnista sekä hylätyn ajoneuvon tai romuajoneuvon jätehuollosta aiheutuneet kustannukset. Varastosiirrosta säilytyskustannukset peritään varastoon siirtämisen päivämäärästä. Korvaus määrätään kunnallisen viranomaisen hyväksymän taksan mukaisesti. Edelleen olisi kenties syytä todeta, että siirtokustannus voitaisiin periä myös silloin, kun siirron edellytykset täyttyvät ja vaikka ajoneuvo on siirretty tiealueella tehtävästä työstä ennakkoon

ilmoittamatta 6 §:n 2 momentissa tarkoitettussa poikkeuksellisessa tilanteessa. Näin ollen siirtolain 5 a §:n säännöksen mukaan ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen korvaamaan ajoneuvon siirtokustannukset myös em. tilanteessa. Tämä osaltaan edistää liikenneturvallisuutta ja alueiden käyttämistä liikenteeseen.

Edelleen tulisi kenties todeta, että siirtoviranomaisella on siirtolain 12.2 §:n mukaisesti mahdollisuus joko viran puolesta tai mikroliikenneluvan haltijan tekemään hakemukseen perustuen kohtuullistaa ajoneuvon siirtokustannuksia. Mainitun säännöksen mukaan, jos korvauksen periminen olisi ilmeisen kohtuutonta, se voidaan jättää perimättä tai perittävää summaa voidaan alentaa. Tämä säännös mahdollistaa sen, että siirtokulut voidaan tarvittaessa jättää perimättä, kun kyse on ilkeiden vuoksi sijaintipaikalle siirretystä ajoneuvosta, jonka osalta on jouduttu tekemään siirtolain 5 a §:n mukainen siirtopäätös.

Väätäinen Hanna

Kuopion kaupunki - Kaupunkirakennelautakunta 23.10.2024 §190