

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Bolt ser positivt på målsättningarna att stötta mikromobilitet och att skapa mer enhetliga regelverk. Avseende målsättningarna vill Bolt inledningsvis avlägga en övergripande kommentar. Bolt kan inte se att regleringen om kommunernas utökade befogenhet att bevilja och reglera tillstånd som föreslås i den aktuella propositionen ligger i linje med principerna om näringsfrihet. Den makt som kommuner ges kommer i praktiken att bli ett carte blanche för kommunerna. Det kommer att riskera att avskräcka operatörer från att vara aktiva i Finland, därmed riskera att leda till mindre konkurrens och i slutändan påverka konsumenter. I slutändan skulle detta negativt påverka möjligheten för mikromobilitet att bidra till hållbar stadsmobilitet. Som förslaget nu är formulerat skulle det ge kommunerna ett carte blanche i att inte bara lägga till lokala bestämmelser. Framför allt skulle det, som Bolt läser förslaget, innebära att kommuner när som helst kan göra ändringar i löpande kontrakt med hänvisning till att det är nödvändiga åtgärder av säkerhetsskäl. I praktiken skulle de flesta ändringar kunna göras med hänvisning till säkerhet och detta förslag riskerar därför leda till att lokala regelverk blir otransparenta, och potentiellt värre, godtyckliga.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

När det gäller konsekvensutvärderingen vill Bolt först och främst betona att vi särskilt välkomnar några av de aspekter som betonats av regeringen i konsekvensavsnittet. Regeringens syn på mikromobilitet som en viktig del av transportsektorn som bidrar till mer hållbara resor är avgörande eftersom den betonar behovet av ytterligare statliga insatser för att öka användningen av delad mobilitet.

Bolt välkomnar också erkännandet av mikromobilitetstjänster som ett ekonomiskt alternativ till bilägande, vilket kan vara särskilt fördelaktigt för människor med lägre inkomster. Genom att säkerställa att mikromobilitetsanordningar är tillgängliga och säkra att använda, kommer förslaget att bidra till att främja jämlikhet i stadsrörlighet.

Bolt vill dock bifoga kommentaren att konsekvensanalysen ska ses som ofullständig. En mer grundlig bedömning baserad på kvantitativa data skulle ha varit möjlig och även gynnsam för de aktuella förslagen och dess framtida utvärdering.

På en generell nivå vill Bolt lyfta fram behovet av att upprätta mått för att mäta lagstiftningens effektivitet, och dessutom se till att regleringens inverkan stämmer väl överens med både nationella och lokala klimatmål. Detta kräver ett framåtsträvande tillvägagångssätt som förutser effekterna på resemonster och tar itu med parkeringsutmaningar inom befintlig och planerad urban infrastruktur. Att erkänna delad mikromobilitet som en integrerad del av det bredare transportsystemet i städerna är viktigt, och betonar dess roll bortom ett enskilt transportsätt.

Under avsnitt 4.2.2 och påverkan på trafiksäkerheten vill Bolt lyfta fram det kontinuerliga och förstärkta trafiksäkerhetsarbete som operatörer har gjort under åren. Från Bolt har både trafiksäkerhet och tillgänglighet stått i fokus genom olika åtgärder såsom säkrare fordon, låghastighetszoner, användarutbildning och reaktionstester. När det gäller trafiksäkerhet är det viktigt att lagstiftningen inte skapar skillnader mellan olika transportsätt. Ett exempel på detta är nattförbud då skillnader kan påverka, inte minst långsiktigt, konkurrenskraften för olika transportsätt.

Trafiksäkerhet är till sin natur starkt kopplad till infrastruktur vars brister fortfarande är en utmaning. Att implementera tydliga och skräddarsydda parkeringsvägledning är avgörande. Tillgänglighetsutmaningarna som finns idag har tidigare, när cyklar och bilar stod inför dem, mildrats genom tilldelning av utrymme. Bolt vill peka på europeiska exempel på mobilitetshubbar som finns i t.ex. Berlin och nu byggs ut i t.ex. Malmö. Dessa är ett sätt att inte bara mildra tillgänglighets- och parkeringsutmaningar utan också åtgärder som syftar till att göra delad mobilitet framtidssäkrad eftersom andra mobilitetssätt i framtiden skulle kunna vara en del av dessa knutpunkter. Mikromobilitet är enbart ett av flera delade mobilitetstjänster, där såväl bildelning som ridehailing växer.

Lagstiftning bör uppmuntra operatörer att fortsätta att förnya sig och förbättra både sina fordon och förarutbildning. I den kommande lagstiftningsprocessen är det viktigt att bedöma dessa aspekter så att lagstiftningen inte tvingar fram, utan snarare uppmuntrar framsteg.

Under avsnitt 4.2.3 får de föreslagna åtgärderna för parkering inte misslyckas med att tillhandahålla hållbara långsiktiga lösningar. Den kommande lagstiftningen måste säkerställa att regelverket inte

bara flyttar runt problemet. Framför allt måste de nya reglerna ta hänsyn till vikten av att främja en ordentlig parkeringsinfrastruktur.

Under avsnitt 4.2.4 och ekonomisk påverkan kan Bolt inte se att regeringen har gjort en tillfredsställande ekonomisk konsekvensanalys. De presenterade uppskattningarna är endast i form av allmänna skrivningar.. Bristen på kvantitativ analys bör korrigeras och redan under denna förberedande fas bör tillsynsmyndigheter börja analysera mått som ska användas inte bara för förväntad effekt utan också för framtida utvärderingsanalyser.

Under avsnitt 4.2.5 och påverkan på myndigheter anser Bolt att regeringen inte i tillräcklig omfattning har studerat hur kommunerna idag använder tillgängliga verktyg. Det viktigaste är att det redan i dag, enligt avtalsmässiga arrangemang, finns en möjlighet för kommuner att bötfälla och/eller avsluta avtal med operatörer som inte uppfyller kraven. Kommunerna använder dock sällan denna möjlighet. För att den nya förordningen ska få effekt måste kommunerna vara strikta när det gäller att tillämpa reglerna kring böter och avslutande av avtal när bristande efterlevnad upptäcks.

Under avsnitt 4.2.8 och effekten på regelbördan anser Bolt att denna punkt för närvarande inte är möjlig att utvärdera. Huvudskälet är att de omfattande befogenheter som ges till kommunerna (se inledande kommentarer) om de skulle bli lagstiftning och sedan användas av kommuner på ett ad hoc och icke-transparent sätt, skulle den administrativa bördan för operatörerna öka avsevärt och i slutändan riskera att operatörer inte ser en framtid för mikromobilitet i Finland.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevistä ehdotuksista

Bolt välkomnar införandet av mikromobilitetstillstånd som princip. Men, se den inledande kommentaren, Bolt anser att skrivningen i §18 är för långtgående. Dels att kommunen under giltighetstiden för ett mikromobilitetstillstånd kan ändra tillståndsvillkoren eller ställa nya tillståndsvillkor, med övergripande hänvisningar till säkerhet och tillgänglighet. Såsom påpekas inledningsvis innebär detta i praktiken att ett ingått avtal mellan operatör och kommun kan ändras på den ena partens begäran. Något som står i direkt konflikt med principer om näringsfrihet. Dels att det ger kommunen fria möjligheter att skapa de regelverk de anser behövas lokalt, vilket riskerar leda till att reglerna framöver kommer skilja sig avsevärt mellan landets olika kommuner.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Bolt är positiv till förslaget. Förslaget att fastställa en enhetlig alkoholpromillegräns för alla motordrivna fordon ligger i linje med det bredare målet att förbättra inte bara säkerhet utan även säkerhetsnormer. Detta standardiserade tillvägagångssätt visar ett engagemang för att skapa en säkrare miljö för användare av elsparkcyklar och cyklister, och därigenom förbättra den allmänna trafiksäkerheten.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Bolt ser positivt på förslag avseende trafikövervakning. Det är angeläget att underlätta en förbättrad och effektiv kontroll av mikromobilitetsbestämmelser.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

I likhet med förslagen om trafikövervakning ser Bolt även positivt på förslagen avseende nya trafikanordningar. Bolt vill dock kommentera att det finns ett behov av nyanserade synsätt med tanke på de varierande parkeringsutmaningarna på olika platser och olika kommuner. Det är viktigt att optimera utnyttjandet av infrastrukturen oavsett fordonstyp, och främja ett trafikledningssystem som är inkluderande och anpassningsbart.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Bolt välkomnar att fordonslagens tillämpningsområde ändras så att alla elfordon med en strukturell hastighet på 7-25 km/h i framtiden ska klassas som lätta elfordon.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Bolt vill också ge en allmän kommentar om kostnaderna för att bedriva verksamhet med elsparkcyklar. Det är vanligt, inte bara i Finland, att avgifterna varierar mellan kommunerna vilket behöver ses över. Huruvida detta skulle kunna åtgärdas genom ett avgiftstak eller annat system bör regeringen se över. Men, Bolt vill uppmana regeringen att undersöka dagens avgiftssystem för fastställandet av avgifter med fokus på att ha ett system som är kostnadsbaserat.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[20241025_Begäran om utlåtande om utkastet till regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning mikromobilitet \(1\).pdf](#)

Uusivuori Mikael
Bolt

Björkbacka Bengt
Bolt Services Fi Oy