

01.11.2024

POL-2024-140639

Liikenne- ja viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 24.9.2024 VN/26458/2023

Poliisihallituksen lausunto lakiesitysluonnoksesta mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Poliisihallitukselta lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Lausuntopyynnön mukaan esityksellä luotaisiin mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä sekä annettaisiin kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

2 Poliisihallituksen lausunto

Poliisihallitus on tutustunut lausuntoluonnokseen ja pyytänyt siitä lisäksi lausunnot poliisilaitoksilta ja Poliisiammattikorkeakoululta. Tutustumisen ja saamiensa lausuntojen perusteella Poliisihallitus lausuu luonnoksesta joitakin yleisiä huomioita ja joitakin yksityiskohtaisia huomioita.

2.1 Yleiset huomiot

Poliisihallitus pitää luonnoksessa esitettyjä keinoja mikroliikkumisen turvallisuuden edistämisen kannalta oikeasuuntaisina.

Uuden, kunnan myöntämän mikroliikenneluvan edellyttäminen yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen palveluntarjoajilta antaisi kunnille mahdollisuuden säännellä toimintaa. Kunta voisi säännellä mikroliikennepalveluiden tarjoamista lupaehdoin, minkä lisäksi kunnalla olisi tehokkaammat keinot siirtää luvattomat ajoneuvot.

Kevyiden sähköajoneuvojen liikenteen ohjaukseen tarkoitettu uusi ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi ja tiemerkitä antaisivat mahdollisuuden osoittaa turvallisia paikkoja näiden ajoneuvojen liikkumiseen ja pysäköintiin. Uusilla liikenteenohjauslaitteilla voidaan myös kieltää näillä ajoneuvoilla ajaminen tietyillä väylillä ja reiteillä.

Tieliikennelakiin (729/2018) ehdotettu uusi 17 a § antaisi selvän viestin siitä, etteivät päihteet ja ajoneuvon kuljettaminen sovi yhteen. Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla koskisi nimensä mukaisesti vain kevyellä sähköajoneuvolla ja moottorilla varustella polkupyörällä ajamista, joten selkeä laissa säädetty vaatimus päihteettömästä ajoneuvoliikenteestä ei valitettavasti ulotu koskemaan polkupyörällä (sähköavusteinen polkupyörä mukaan lukien) ajamista, mitä voidaan edelleen pitää ongelmana liikenneturvallisuuden kannalta.

Päihtymyksen toteamiseksi niin pyöräilijälle kuin kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyöränkin kuljettajalle voitaisiin tehdä seulontakoe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Sen sijaan henkilönkatsastus voitaisiin tehdä vain moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, jos kuljettajaa epäiltäisiin todennäköisin syin liikennejuopumuksesta sähkömoottoriajoneuvolla.

Poliisihallitus pitää erinomaisena sitä, että ajoneuvolain (82/2021) 1 a §:ää tarkennettaisiin niin, että lakia ei sovellettaisi muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa. Tämä selkeyttäisi nykytilaa, jossa yksikään tienkäyttäjä ei pysty sähköpotkulautamallisen ajoneuvon osalta sanomaan, onko se kevyt sähköajoneuvo vai jalankulkua avustava liikkumisväline. Esimerkiksi tilanteessa, jossa suojatietä lähestyvän ajoneuvon kuljettajan on annettava esteetön kulku suojatietä ylittävälle tai sinne valmistautumaan menevälle jalankulkijalle, ajoneuvon kuljettajalle pitäisi olla selvää, onko sähköpotkulautamallisella laitteella liikkuva henkilö jalankulkija vai ajoneuvon kuljettaja.

Poliisihallitus pitää erittäin hyvinä esitettyjä muutoksia liikennevirhemaksun tiedoksiantoa koskeviin säännöksiin. Poliisin toiminta tehostuu, jos mistä tahansa liikenne rikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu voidaan antaa tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisesti, kunhan rikkomuksen tekijän henkilöllisyys on välittömästi todettu. Tämä lyhentäisi myös asiakkaiden jonotusajaa valvontatilanteissa.

Liikennevirhemaksu voitaisiin muutosten myötä määrätä myös kunnoltaan, rakenteeltaan tai varusteiltaan määräysten vastaisen moottorittoman ajoneuvon kuljettamisesta silloin, kun vioista ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tällainen menettely olisi erittäin perusteltua ja tällä hetkellä mahdollista vain moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta.

Ylijatketun jalkakäytävän merkitseminen ja varustaminen väistämisvelvollisuutta osoittavalla liikennemerkillä ja sen alle asetettavalla uudella ylijatketua jalkakäytävää osoittavalla lisäkilvellä selkeyttäisi väistämisvelvollisuutta erityisesti talviolosuhteissa.

Poliisihallitus pitää perusteltuna mikroliikennelupaa koskevaa sääntelyä. Kunta voisi myöntää mikroliikennepalvelua tarjoavalle palveluntarjoajalle mikroliikenneluvan, johon kunta voi sisällyttää lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Poliisihallituksen käsityksen mukaan liikenneturvallisuuden kannalta tarpeelliset lupaehdot voivat liittyä käytettävien ajoneuvojen rakentamiseen ja varusteisiin sekä siihen, miten palveluntarjoajat varmistuvat kuluttajan kelpoisuudesta käyttää mikroliikennepalvelua. Kunta voisi esimerkiksi edellyttää, että

- mikroliikennepalvelussa käytettävillä ajoneuvoissa on oltava teknisiä rajoituksia, joilla voidaan estää matkustajien kuljettaminen, päihtyneenä ajaminen ja ajoneuvon lainvastainen pysäköiminen
- palveluntarjoajan on tarjottava mobiilisovelluksessa toimintoja sen varmistamiseksi, että kuluttajalla on tiedot, taidot, kyky ja kunto palvelun käyttämiseen (sovelluksessa tulisi olla esimerkiksi testi päihtymyksen testaamiseksi).

2.2 Yksityiskohtaiset huomiot

2.2.1 Tieliikennelaki 52 § – Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

Itsestään tasapainottuvan kevyen sähköajoneuvon jalkakäytävällä ajon sallivan poikkeuksen poistaminen säännöksestä on kannatettava muutos. Se selkeyttää kevyellä sähköajoneuvolla ajamisen liikennesääntöjä.

Kevyen automaattisen tavarankuljettimen osalta jalkakäytävän käytön ymmärtää, mutta samalla tulisi täsmentää, missä muualla sitä voi kuljettaa. Onko sen paikka pyörätiellä, ajoradalla vai pientareella ja miten muiden tienkäyttäjien, esimerkiksi kääntyvän tai tasa-arvoisessa risteyksessä vasemmalta tulevan ajoneuvon kuljettajan tulee suhtautua siihen? Kyseessä on kuitenkin ajoneuvo, jota tiettyjen tieliikennelain 24 § väistämissääntöjen mukaan pitää väistää, vaikkei laite olisikaan pyöräilijäksi tai jalankulkijaksi katsottava.

2.2.2 Tieliikennelaki 164 § – Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Poliisihallitus kannattaa polkupyöräilijälle sekä moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajalle määrättävän liikennevirhemaksun suuruuden korottamista 60 euroon. Poliisihallitus pitää kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle liikennejuopumuksesta sähkömoottorijoneuvolla määrättävän liikennevirhemaksun suuruutta riittävänä tuntuvana seuraamuksena ottaen huomioon, minkälaisesta rikkomuksesta lähtökohtaisesti puhutaan.

Ehdotetussa säännöstekstissä ja perusteluissa näyttäisi olevan ristiriita. Säännöstekstin mukaan liikennevirhemaksumenettelyn käyttö edellyttäisi

teon tahallisuutta, kun taas perusteluiden mukaan "kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta **tai huolimattomuudesta** tapahtuneesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu" (korostus tässä; ks. HE-luonnoksen sivu 65). Poliisihallitus ehdottaa säännöstekstin tarkistamista niin, että huolimattomuus mainittaisiin erikseen:

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta **tai huolimattomasta** rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

2.2.3 Tieliikennelaki 183 a § – Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi

Alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi tehtävä koe polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan mahdollisen päihtymystilan selvittämiseksi on perusteltua ottaa käyttöön liikennevalvonnassa. Poliisilla tulee olla toimivalta tehdä seulontakoe muillekin kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille.

Moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan osalta se olisi välttämätöntä liikennevirhemaksun määräämiseksi liikennejuopumuksesta sähkömoottoriajoneuvolla. Toimivaltuus on tarpeellinen myöskin niissä tilanteissa, jossa tieliikennelain 17 §:ssä säädetyt ajoneuvon kuljettamisen edellytysten puuttuvat kuljettajan epäillyn päihtymyksen vuoksi. Tällöin poliisi voi puuttua perustellummin kuljettajan liikenneturvallisuutta vaarantavaan toimintaan, jossa päihtymyksestä aiheutuu vain abstraktia vaaraa, kuten hallituksen esityksen luonnoksen sivulla 49 todetaankin. Konkreettista vaaraa aiheuttaneissa tilanteissa päihtymyksen selvittäminen seulontakokeen avulla helpottaisi rikoslain (39/1889) liikennejuopumussäännöksen soveltamista moottorittoman ajoneuvon kuljettajaan.

Polkupyörän kuljettajan osalta kokeen suorittaminen olisi tarkoituksenmukaista esimerkiksi ajon estämisen edellytysten toteamiseksi ja ennen kaikkea edellä kerrotulla tavalla tieliikennelain 17 §:ssä säänneltyjen ajoneuvon kuljettamisen edellytysten puuttumisen varmistamiseksi tai konkreettista vaaraa aiheuttaneissa tilanteissa liikennejuopumussäännöksen soveltamisen helpottamiseksi.

2.2.4 Tieliikennelaki 183 b § – Henkilönkatsastus

Poliisihallitus pitää tieliikennelaisissa erikseen säädettävää henkilönkatsastuksen toimivaltuutta tärkeänä. Poliisihallitus on saanut poliisilaitoksilta myös ehdotuksia siitä, voisiko useammalla seulontalaitteella saatu tulos olla riittävän luotettava liikennevirhemaksun määräämiseksi, jolloin henkilönkatsastukseen ei olisi tarvetta kuin tapauksissa, joissa kuljettaja kieltäytyy seulontakokeesta. Tämä kieltämättä helpottaisi ja nopeuttaisi asian käsittelyä, mutta Poliisihallitus jättää toimintatavan luotettavuuden arvioinnin ministeriön harkittavaksi.

Poliisihallitus kiinnittää huomiota siihen, että henkilönkatsastuksella on merkitystä vain silloin, kun poliisin on selvitettävä, onko moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja syyllistynyt liikennejuopumukseen sähkömoottoriajoneuvolla. Toisin sanoen henkilönkatsastus on suoritettava, jotta saadaan todistusvoimainen näyttö esimerkiksi promillerajan ylitymisestä.

Henkilönkatsastusta ei Poliisihallituksen tulkinnan mukaan tarvita, jos pyöräilijän, moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa on syytä epäillä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta tai liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Näiden rikosten tunnusmerkistön aineisosana on pelkästään kuljettajan päihtymys ja sen vaikutus ajosuoritteeseen. Päihtymys voidaan osoittaa seulontakokeella henkilönkatsastuksen sijaan. Tulkintaan liittyy sekin, ettei henkilönkatsastusta voi edes suorittaa polkupyöräilijälle tai sähköavusteisen polkupyörän kuljettajalle.

Lakiesityksen perusteluissa olisi myös hyvä tuoda jossakin kohtaa esille, syyllistyisikö seulontakokeesta kieltäytyvä polkupyöräilijä niskoitteluun poliisia vastaan. Oikeuskäytännössä on katsottu, että pakkokeinolain (806/2011) 9 luvun 2 §:n 1 momentissa säädetyistä seulontakokeista kieltäytyvä ei syyllisty niskoitteluun, koska hänelle voidaan kieltäytymisen vuoksi suorittaa henkilönkatsastus päihtymyksen selvittämiseksi. Nyt luonnosteltu sääntely ei pyöräilijän osalta sisällä tätä vaihtoehtoa, vaan poliisi voi ainoastaan suorittaa seulontakokeen. Onko poliisin velvoittamasta seulontakokeesta kieltäytyminen sellaista, jossa pyöräilijä tahallaan jättää noudattamatta poliisimiehen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tehtävän suorittamiseksi toimivaltansa rajoissa antaman käskyn tai kiellon?

Poliisihallitus toteaa, että seulontakokeen voisi suorittaa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies, koska tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu poliisiin, Rajavartiolaitoksen ja Tullin tehtäviin. Kuitenkin vain poliisimies voisi päättää henkilönkatsastuksen toimittamisesta, kun taas Rajavartiolaitoksen ja Tullin tehtävissä siitä päättäisi pidättämiseen oikeutettu virkamies. Sääntely eroaa siitä, miten asiasta on säädetty pakkokeinolaissa. Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n 2 momentin mukaan rajavartiomiehellä ja tullimiehellä on tehtävässään sama toimivaltuus kuin poliisimiehellä. Poliisihallitus ehdottaakin seuraavaa muutosta luonnostellun 183 b §:n 2 momenttiin:

Henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättää poliisimies, **rajavartiomies tai tullimies taikka** pidättämiseen oikeutettu virkamies.

2.2.5 Lisäkilpi H27 – Ylijatkettu jalkakäytävä

Ylijatketulla jalkakäytävällä tarkoitetaan tienylitysjärjestelyä, jota käytetään tonttikadun sekä pää- ja kokoojakadun risteyksessä, jossa jalkakäytävä jatkuu yhtenäisenä risteyksen läpi. Tonttikadulta reunakiven yli risteykseen

saapuvalla ajoneuvolle ei tällöin tarvitse erikseen osoittaa väistämismvelvollisuutta liikenteenohjauslaitteilla. Ylijatketusta jalkakäytävästä on ohjeistettu esimerkiksi Väyläviraston ohjeissa jalankulun ja pyöräliikenteen suunnittelusta.

Poliisihallitus on lausunnossaan aikaisemmin todennut, että lisäkilpi selkeyttäisi tieliikennelain 24 §:n 3 momentissa säädettyä väistämismvelvollisuutta erityisesti talvisissa olosuhteissa. Järjestely on ongelmallinen nimenomaan talvisin, koska tällöin ylijatketun jalkakäytävän korotusta suhteessa ajorataan on vaikea havaita.

Uudella lisäkilvellä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämismvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Tämä ilmeisesti tarkoittaa, että lisäkilpeen sisältyy tieliikennelain 24 §:n 3 momentin 4 kohdan väistämismvelvollisuus.

Lisäkilpeä käytettäisiin joko merkin B5 tai B6 yhteydessä. Tämä tarkoittaisi, että ylijatketun jalkakäytävän käyttäminen väistämismvelvollisuuden osoittavana rakenteellisena ratkaisuna muutettaisiin liikennemerkillä osoitettuun väistämismvelvollisuuteen, vaikka järjestelyn perimmäinen idea on ollut päinvastainen. Viime kädessä tienpitäjä päättäisi, haluaako se osoittaa ylijatketut jalkakäytävät liikennemerkein vai ei. Lisäkilpi ei näin ollen ratkaise perimmäistä ongelmaa, joka on vuodenaikojen vaikutus liikenteenohjauslaitteiden ja liikennejärjestelyiden havaittavuuteen. Jos tienpitäjä haluaa käyttää ylijatkettua jalkakäytävää väistämismvelvollisuuden osoittavana rakenteellisena ratkaisuna, sen pitää silloin pystyä huolehtimaan järjestelyn selkeydestä muun muassa kunnossapidon keinoin.

2.2.6 Laki ajoneuvojen siirtämisestä 5 a § – Mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirto

Ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin (1508/2019) ehdotetaan uutta 5 a §:ää. Sen mukaan mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo, joka on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, voitaisiin siirtää välittömästi. Toimivalta siirtämiseen olisi kunnalla tai kunnallisella pysäköinninvalvojalla.

Säännöksen otsikon ja sanamuodon mukaan siirtäminen koskisi nimenomaan mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvoa eli ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisia ajoneuvoja ja moottorilla varustettujen polkupyöriä. Lisäksi säännöksessä puhutaan mikroliikenneluvan haltijasta, jolla ei ole mikroliikennelupaa. Valittu ilmaisutapa on epäselvä, koska mikroliikenneluvan haltija ei voi olla luvanhaltija, jos hänellä ei ole voimassa olevaa mikroliikennelupaa.

Esitysluonnoksen perustelut eivät selkeytä sitä, mitä valitulla ilmaisulla tarkoitetaan. Epäselväksi jääkin se, onko säännös tarkoitettu kattamaan sekä luvanhaltijat että sellaiset palveluntarjoajat, jotka eivät hae lupaa, mutta alkavat kuitenkin toimia kunnan hallinnoimilla alueilla ilman lupaa. Tällaisesta

toimijasta ei voida käyttää termiä "mikroliikenneluvan haltija, jolla ei ole voimassa olevaa mikroliikennelupaa".

Poliisihallitus pitää täysin mahdollisena ongelmana sitä, että mikroliikenneluvalla tapahtuva elinkeinovapauden rajoitus voi johtaa luvattomaan elinkeinon harjoittamiseen. Mikroliikenneluvan pääasiallisena tarkoituksena on parantaa kuntien keinoja mikroliikenteen ohjauksessa ja siten parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Luvaton toiminta voi johtaa liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden heikentymiseen. Tällaiseen toimintaan pitäisi pystyä puuttumaan niin ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain toimivaltuuksin kuin muutenkin. Kunta ei voi joutua sellaiseen tilanteeseen, ettei sillä ole keinoja puuttua luvattomien palveluntarjoajien toimintaan.

2.3 Muita ehdotuksia, jotka eivät sisälly esitysluonnokseen

2.3.1 Ikäraja moottorilla varustetulla polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen

Poliisihallitus ehdottaa harkittavaksi ikärajan asettamista moottorikäyttöisellä polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen. Ikäraja voisi olla 15 vuotta.

Vuoteen 2015 saakka nämä laitteet katsottiin moottorikäyttöisiksi ajoneuvoiksi ja niiden kuljettaminen edellytti ajokorttilain (386/2011) 2 §:n 2 momentin mukaan 15 vuoden ikää. Moottorikäyttöinen polkupyörään kuuluu jo sellaisenaan L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen (EU) 168/2013 mukaan moottorikäyttöisiin ajoneuvoihin, mutta se on kansallisessa lainsäädännössä moottoriton ajoneuvo (se ei sisälly moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmään). Vanhastaan tämän ajoneuvon kuljettaminen on edellyttänyt 15 vuoden ikää. Myös kevyen sähköajoneuvon kuljettajalta olisi perusteltua edellyttää 15 vuoden ikää liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi. Nopeasti kiihtyvien ja ilman polkemista etenevien ajoneuvojen kuljettaminen ja hallinta edellyttää sellaista koordinaatiota, havainnointikykyä ja liikennesääntöjen tuntemusta, jota pieneltä lapselta ei voi kohtuudella odottaa. Tähän liittyy myöskin vuoden 2024 aikana tapahtuneet liikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset.

Ikävaatimus voitaisiin toteuttaa joko muuttamalla ajokorttilain 1 ja 2 §:ää tai sitten tieliikennelain 17 §:ää. Tieliikennelain 17 §:ään voitaisiin lisätä joko uusi virke tai uusi momentti, jossa lukisi, että moottorilla varustettua polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa saa ajaa vain 15 vuotta täyttänyt.

2.3.2 Seuraamusmaksu mikroliikennelupaa rikkovalle palveluntarjoajalle

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) tulisi uusi 2 a luku mikroliikennepalveluiden tarjoamisesta. Luvun 18 f §:n mukaan kunta voisi antaa

luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen, jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja. Jos kehotusta ei noudattaisi ja puute olisi olennainen, kunta voisi peruuttaa mikroliikenneluvan.

Poliisihallitus ehdottaa vielä harkittavaksi, tulisiko kunnilla olla mahdollisuus käyttää muunkinlaista hallintopakkoa kuin huomautus ja kehoitus. Tällainen hallintopakko voisi olla seuraamusmaksun määrääminen luvanhaltijalle, jos se toistuvasti jättää noudattamatta mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja tai kunnan antamia kehotuksia. Seuraamusmaksu voisi olla vähintään 1 000 euroa ja enintään 10 000 euroa, jos se määrätään oikeushenkilölle. Luonnolliselle henkilölle seuraamusmaksu voisi olla vähintään 100 ja enintään 1 000 euroa.

Seuraamusmaksusta voisi säätää uudessa 18 g §:ssä. Se voisi olla tällainen:

Kunta voi määrätä luvanhaltijalle seuraamusmaksu, jos tämä laiminlyö toistuvasti mikroliikenneluvan ehtoja tai jättää noudattamatta kunnan antamia kehotuksia. Jos seuraamusmaksu määrätään oikeushenkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan vähintään 1 000 euroa, mutta enintään 10 000 euroa. Jos seuraamusmaksu määrätään luonnolliselle henkilölle, seuraamusmaksu voi olla suuruudeltaan vähintään 100 euroa, mutta enintään 1000 euroa. Seuraamusmaksu määrätään maksettavaksi kunnalle.

Seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa on otettava huomioon menettelyn laatu, laajuus, vahingollisuus, kestoaika ja toistuvuus sekä tekijän taloudellinen asema. Seuraamusmaksua ei määrätä, jos menettelyä on pidettävä vähäisenä tai jos maksun määrääminen on menettelyn laatu, toistuvuus, suunnitelmallisuus ja muut olosuhteet huomioon ottaen kohtuutonta. Tekijälle voidaan tällöin antaa huomautus, jos siihen on aiheita.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä sille, jota epäillään samasta teosta esitutkinnassa, syyteharkinnassa tai tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa tai jolle on samasta teosta annettu lainvoimainen tuomio. Sille, jolle on määrätty seuraamusmaksu, ei saa samasta teosta tuomita tuomioistuimessa rangaistusta.

Seuraamusmaksua ei saa määrätä, jos teosta on kulunut yli viisi vuotta. Seuraamusmaksun täytäntöönpanosta säädetään verojen ja maksujen täytäntöönpanosta annetussa laissa (706/2007). Seuraamusmaksu vanheneviiden vuoden kuluttua lainvoiman saaneen ratkaisun antamisesta.

2.3.3 Luvaton mikroliikennepalvelun tarjoaminen

Poliisihallitus esittää harkittavaksi, pitäisikö luvatonta mikroliikennepalvelun tarjoamista arvioida rikoksena. Luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta on säädetty rangaistus liikenteen palveluista annetun lain 262 §:ssä. Voisiko esimerkiksi tähän säännökseen lisätä uuden kohdan, jossa lukisi "harjoittaa tämän lain 18 a §:ssä tarkoitettua liikennepalvelua ilman mikroliikennelupaa"?

Nyt ehdotettava sääntely ei näytä kattavan luvatonta mikroliikennepalvelun tarjoamista. Siinä missä luvan saaneiden palveluntarjoajien toimintaa voitaisiin rajoittaa erilaisin lupaehdoin ja hallintopakon keinoin, luvatta toimivat palveluntarjoajat eivät olisi edelleenkään minkäänlaisen erityisen kontrollin piirissä. Niiden toimintaan ei voisi puuttua sen paremmin poliisi kuin kuntaakaan muilla kuin voimassa olevan lainsäädännön keinoin.

2.3.4 Taloudelliset vaikutukset

Uuden henkilökatsastustoimivaltuuden käytön tekninen toteuttaminen tieliikennelain mukaisena pakkokeinona poliisiasiaan tietojärjestelmään kytetään tämänhetkisen arvion mukaan toteuttamaan virkatyönä koodistopäivityksinä mahdollisesti jo ennen lain kaavailtua voimaantuloajankohtaa. Tätä ei kuitenkaan vielä voida taata. On kuitenkin tärkeää, että järjestelmä on valmiina lain voimaan tullessa. Mikäli kuitenkin jouduttaisiin tekemään varsinaisia järjestelmämuutoksia tai rajapintoja, niiden toteuttaminen voisi tapahtua aikaisintaan vuonna 2026 järjestelmässä meneillään olevan migraation vuoksi.

Poliisihallitus toteaa lisäksi, että tämä uudistus on kannatettava, vaikka siihen ei saataisikaan lisää valvontaresursseja. Kyseessä on tärkeä valvontamahdollisuuksien muutos, johon irrotetaan tarvittaessa resursseja muusta liikennevalvonnasta mikroliikenteen kuljettajien kokeman kiinnijäämisriskin konkretisoimiseksi ja päihtyneenä kuljettamisen vähentämiseksi. Rattijuopumusvalvontaa on tehty viime vuosina keskimäärin 46 HTV:n verran, josta osa voitaisiin tulevaisuudessa luontevasti keskittää myös sähkömoottoriajoneuvolla tehtyjen liikennejuopumusten valvontaan.

Poliisijohtaja

Sanna Heikinheimo

Poliisitarkastaja

Heikki Kallio

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 01.11.2024 klo 15:28. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaa-
mosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö; kirjaamo.lvm@gov.fi.

Tiedoksi

Poliisihallituksen esikunta
Poliisilakimies Visa Weckström