

Esityksen tavoitteet

TIER-Dott kiittää lausuntopyynnöstä ja arvostaa Liikenne- ja viestintäministeriön mikroliikenteen kehitykseen tähtäävän lainsäädännön kehitystä.

Esityksen tavoitteiden osalta TIER-Dott toteaa, että Suomi on sitoutunut nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tulisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Kuluvan vuosikymmenen päätteeksi tavoite on päästä alle 100 vuosittaisen liikennekuoleman. Sitoutuminen nollavisioon on kirjattu muun muassa vuosille 2022–2026 asetettuun liikenneturvallisuusstrategiaan, sitä koskevaan valtioneuvoston periaatepäätökseen ja hallitusohjelmaan, ja kyseessä on tärkeä tavoite liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

TIER-Dott kannattaa liikenneturvallisuuden parantamista ja myös liikenteessä turvattomammassa asemassa olevien osapuolien - kävelijöiden, pyöräilijöiden ja mikroliikenteen käyttäjien turvallisuuden edistämistä näiltä osin. OECD:n Kansainvälisen liikennefoorumin (ITF) raportin mukaan 80% kuolemaan johtaneista sähköpotkulauta- ja polkupyöräonnettomuuksista tapahtuu moottoriajoneuvojen kanssa. Raportissa todetaan, että valtaosassa sähköpotkulautaonnettomuuksia ei ole mukana muita ajoneuvoja ja niistä koituvat vammat ovat lieviä. Samalla ITF:n havainnot korostavat merkittävää liikenneturvallisuusriskiä pienliikennevälineiden käyttäjille suurempien moottoriajoneuvojen suunnalta ja yhteentörmäyksessä niiden kanssa, sillä nämä törmäykset johtavat kaikkein vakavimpiin vammoihin ja jopa kuolemaan.

Liikenneturvallisuuden ollessa esityksen keskeinen tavoite, olisi TIER-Dott toivonut näkevänsä esityksessä enemmän toimia, joilla mikroliikenteen käyttäjien turvallisuutta raskaamman liikenteen suunnalta olisi pyritty samanaikaisesti edistämään. Kokonaisvaltaisella, yksittäisiä liikennemuotoja syrjimättömällä lähestymistavalla saavutetaan TIER-Dottin näkemyksen mukaan parhaimmat tulokset liikenneturvallisuuden edistämiseksi kaikille.

Esityksen vaikutukset

TIER-Dott pitää esityksessä tuotuja vaikutusten arviointeja puutteellisena taloudellisten-, ympäristö- ja liikenneturvallisuusvaikutusten, liiketoiminnallisten edellytysten, hallinnollisten seuraamusten sekä perustuslaillisten oikeuksien rajoittamisen osalta.

Taloudellisten ja liiketoiminnallisten vaikutusten arvioinnin osalta esityksen arvioit näyttäytyvät erityisen puutteellisilta ja sisältävät lähinnä yleisluontoisia kirjauksia. Liiketoiminnallisten edellytysten osalta esityksestä puuttuu arvio siitä, kuinka sääntelyn tiukentaminen vaikuttaa markkinoiden kilpailutilanteeseen, sekä uusien toimijoiden mahdollisuuksiin päästä markkinoille. Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiossa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista vuodelta 2023 linjattiin kattavine perusteluineen, ettei ministeriö pidä toimitilapäästä tarkoituksenmukaisena. Muistiossa perusteltiin, että vastaava vaikutus voitaisiin saavuttaa lievemmilläkin toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tuolloin arvioitiin, että paras lopputulos saataisiin useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamisella kuten tekemällä tarvittavia muutoksia tieliikennelakiin, maastoliikennelakiin sekä ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin. Tehokkaiksi, kaikkiin yhdenvertaisesti kohdistuviksi keinoiksi tunnistettiin muun muassa nykyin ehdotettu promilleraja sekä uudet liikennemerkkit, joilla voitaisiin ohjata ajoneuvojen käyttöä. Nyt ehdotettu lakimuutos edustaa merkittävää suunnanmuutosta paitsi vuoden 2023 linjaukseen niin myös kesäkuussa 2024 esitettyyn luonnokseen. Näin merkittävien muutosten seuraamusten arviointi olisi pitänyt nostaa esille erityisellä tarkkuudella, sillä kyse on lakimuutoksesta jonka vaikutukset tulevat todennäköisesti näkymään vuosikymmeniä.

Ympäristövaikutukset

Esityksessä esille tuotujen ympäristövaikutusten osalta on syytä korjata käytetyt vanhentuneet tiedot. Uusimpien yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen aiheuttamat päästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin aiempien sukupolvien vastaavat ja verrattavissa joukkoliikenteeseen (ITF, 2020). Tämän lisäksi on syytä huomioida, että yhteiskäyttöiset mikroliikkumisvälineet myös vähentävät niin henkilöautoilla kuin takseilla ajettuja matkoja. Helsingin kaupungin kaupunkiympäristö on Helsingiläisten liikkumistottumukset 2022 -julkaisussa tuonut ilmi, että jo kaksi vuotta sitten sähköpotkulaudat olivat Helsingin kantakaupungissa kaksi kertaa suosituimpi

liikkumismuoto kuin taksit. Ottaen huomioon sähköpotkulautamatkojen kasvu viime vuosina, luvun voidaan olettaa kasvaneen entisestään.

Lisäksi, esityksessä on sähköpotkulautojen ja muun mikroliikenteen arvionti ensimmäisen ja viimeisen kilometrin ratkaisun tarjoajana sekä linkkinä joukkoliikenteelle, ja täten myös edistävänä tekijänä kaupunkien tavoittelemalle vihreälle siirtymälle, huomioitu puutteellisesti. Vuoden 2023 arviomuistiossa todettiin, että "mikroliikennepalvelut voivat olla tulevaisuudessa tapa parantaa liikkumisen mahdollisuuksia alueilla, joilla julkisen liikenteen yhteydet eivät ole niin kattavat". Nykyisessä esitysluonnoksessa aihepiiri on jätetty kokonaan käsittelemättä, sen vaikutuksen arvioimatta ja siinä on keskitytty vain yksipuolisesti mikroliikkumisen rajoittamista puoltaviin kantoihin. Samanaikaisesti Traficomien keräämien tietojen perusteella vuonna 2023 kaikkien alan toimijoiden sähköpotkulaudoilla tehdyistä matkoista jo kolmasosa tehtiin osana matkaketjua. TIER-Dottilla luku on jo ylittänyt 40% ja jatkaa kasvua muutaman prosentin vuosivauhtia. Annetussa esityksessä on jäänyt kokonaan tarkastelematta, kuinka mikroliikennepalveluiden sääntely vaikuttaa laajempiin kaupunkisuunnittelu- ja liikennepolitiikan tavoitteisiin, sillä kuten todettua, on ehdotettu sääntely muuttunut merkittävästi siitä millaisena se vielä kesäkuussa 2024 esiteltiin. Näin laajojen ja lyhyellä aikataululla toteutettujen muutosten vaikutuksia olisi ollut syytä arvioida merkittävästi kokonaisvaltaisemmin.

Ajoneuvojen väliset erot

Todettakoon myös, että yhteiskäyttöisten ja yksityisomisteisten sähköpotkulautojen eroja, käyttöä ja riskejä ei esityksessä huomioitu riittävän kattavasti. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen turvallisuus- ja laatustandardit ovat jo itsessään merkittävästi paremmat kun niitä vertaa yksityisomisteisiin sähköpotkulautoihin, mikä myös osaltaan pidentää niiden käyttöikä ja pienentää ympäristöjalanjälkeä. Esimerkiksi TIER-Dottin uusimman sukupolven sähköpotkulautojen käyttöikä on yli viisi vuotta, ja CO₂-päästöt ovat huomattavasti henkilöautoja pienemmät. RISE eSPARK -projektin (2023) ja Bochumin teknisen yliopiston tutkimus vahvistaa, että nykypäivän yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla on paljon pienempi ympäristövaikutus kuin aikaisempien sukupolvien malleilla.

Sen sijaan yksityiskäyttöisten ajoneuvojen laajan kirjon vuoksi on niiden turvallisuudesta ja laadusta saatavilla varsin rajallinen määrä tietoa, mitä ei myöskään ole huomioitu esityksessä mahdollisena riskinä liikenneturvallisuuden ja paloturvallisuuden kehitykselle.

Liikenneturvallisuusvaikutusten arvioinnissa tulisi vertailla tarkemmin yhteiskäyttöisten ja

yksityisomisteisten sähköpotkulautojen turvallisuutta. Erityisesti tulisi huomioida, kuinka sääntely voi vaikuttaa onnettomuuksien määrään ja vakavuuteen. Ruotsin Liikenneanalyysikeskus (Trafikanalys) uudessa, 31.10.2024 julkaisemassaan raportissa "Sähköpotkulautojen ja muiden yhden hengen sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttö, markkinat ja vaikutukset", havainnoinut, kuinka maassa käyttöönotetut vuokrasähköpotkulautojen rajoitukset ovat johtaneet yksityisomisteisten sähköpotkulautojen huomattavaan yleistymiseen ja sekä onnettomuuksien nousuun. Sähköpotkulaudoilla tapahtuvien onnettomuuksien osalta Ruotsissa rekisteröidään nykyään entistä huomattavasti enemmän yksityisomisteisiin sähköpotkulautoihin liittyviä onnettomuuksia, entistä nuorempien käyttäjien keskuudessa, sekä entistä suuremmassa määrässä paikkakuntia. (Trafikanalys, 2024) On nostettava esille, että myös esimerkiksi Pariisin päätös kieltää yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat johti merkittävään yksityisomisteisten sähköpotkulautojen myynnin nousuun. Vuonna 2023 Ranskassa myytiin jo 500 000 sähköpotkulautaa. Luku edustaa merkittävää kasvua verrattuna edellisiin vuosiin ja korostaa yksityisomisteisten sähköpotkulautojen huomionnin painoarvoa mikäli lainsäädännön kehityksessä pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta.

Regulointitaakka

Mikä tulee esityksen muutosten aiheuttaman säätelytaakan vaikutusten arviointin, pitää TIER-Dott näitä erityisen ongelmallisina. Merkittävän regulointitaakan siirtäminen mikroliikenneluvan kautta kunnille, joista vain kourallinen on käyttänyt tähän mennessä niille tarjolla olleita säätelykeinoja täysimääräisenä, muodostaa huomattavan riskin jonka vaikutuksia tuskin voidaan tässä vaiheessa arvioida täysimääräisesti. Huolena on, että palveluntarjoajien mahdollisuus harjoittaa elinkeinotoimintaa tulee jo lähtökohtaisesti riippuvaiseksi siitä, millä aikataululla ja missä muodossa eri kunnat saavat mikroliikennelupajärjestelmän rakennettua. Ehdotetun 18 b §:n mukaan "Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa." Ilman kuntakohtaista lupaa elinkeinon harjoittaminen ei täten ole valitussa kunnassa mahdollista. Kuntien tulee siis perustaa mikroliikennelupajärjestelmä, jottei elinkeinonharjoittaminen kunnassa esty kokonaan vain sen takia, ettei kunnalla ole resursseja tai halua mikroliikennelupajärjestelmän ylläpitämiseen. Ongelma on varsin konkreettinen, koska tähänkään mennessä kaikilla kunnilla ei ole ollut yhtäläisiä resursseja mikroliikenteen järjestämiseen eivätkä eräät kunnat ole antaneet ohjesääntöjä palveluntarjoajille taikka

harjoittaneet aktiivista dialogia operaattoreiden kanssa. Riskinä on, että etenkin tiukan aikataulupaineen alla tällaisissa kunnissa elinkeinon harjoittaminen estyisi kokonaan mikä asettaa yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden palveluntarjoajat merkittävästi eriarvoiseen asemaan muun muassa yksityiskäyttösten ajoneuvojen kanssa.

Kaiken kaikkiaan on realistista, että lukuisten eri vaikutuskeinojen samanaikainen implementointi tulee aiheuttamaan merkittäviä muutoksia mikroliikenteen kehitykseen koko Suomessa. Eri skenaarioiden arviointia ja tulevaisuuden näkymiä olisi syytä arvioida tarkemmin.

Mikroliikennelupa

TIER-Dott kannattaa lupajärjestelmän käyttöönottoa mikroliikenteelle, mutta pitää esityksessä ehdotettua lupajärjestelmää monelta osin ongelmallisena.

Perusoikeusrajoitukset

Perusoikeusrajoituksen on aina perustuttava lakiin. Laintasoisuuden vaatimus merkitsee kieltoa delegoida perusoikeuden rajoittamista koskevaa toimivaltaa eduskuntalakiä alemmalle hierarkiatasolle. Perusoikeusrajoitukset eivät saisi siten perustua esimerkiksi asetuksiin, kunnallisiin sääntöihin tai hallinnollisiin määräyksiin.

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 18 b-18 f §:ään ehdotettavalla mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä puututaan mikroliikennepalvelun tarjoajien perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen, omaisuuden suojaan, sekä lisäksi mikroliikennepalveluiden käyttäjien perusoikeuksiin kuten liikkumisvapauteen. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Lailla säädettävältä perusoikeusrajoitukselta vaaditaan täsmällisyyttä ja tarkkarajaisuutta minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä nimenomaan laista eikä se siis jäädä alemman asteisen normin tai lain soveltajan harkintaan.

Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Lisäksi viranomaisen toimivallan liittyy toimilupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin, sillä

valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, liikennepalvelulaki) ehdotettu uuden 18 e §:n 1 momentti: "Kunta voi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia.", ei TIER-Dottin näkökulmasta vaikuta täyttävän edellä mainittuja vaatimuksia, sillä rajoituksen ehdot eivät käy ilmi itse säännöksestä, vaan valta määrittää lupaehdot on ehdotettu siirrettävän kunnalle. Pelkästään tämä siirto pois lain tasolta poikkeaa PeV:n edellyttämästä laintasoisuuden vaatimuksesta, jonka mukaan perusoikeusrajoituksen täsmällisten ja tarkkarajaisten edellytysten tulee ilmetä laista.

Lisäksi lakiehdotuksen ilmaisu "ajoneuvojen lukumääriin ja käyttöön liittyvät lupaehdot" ei ole riittävän täsmällinen ja tarkkarajainen. Ilmaisua antaa vain yleisen suunnan siitä, millaisia ehtoja kunnat voivat mikroliikenneluvalla asettaa, mutta se ei rajoita kuntien ehtojenantovaltuutta riittävästi. Erityisesti käyttöön liittyvät lupaehdot voivat kattaa laajan kirjon rajoituksia kuten: alueellisia rajoituksia, pysäköintiin liittyviä ehtoja, ajonopeusrajoituksia tai jopa ajoneuvojen ominaisuuksiin liittyviä rajoituksia sekä ajallisia rajoituksia siitäkin huolimatta, että ajalliset rajoitukset olisivat esitysluonnoksen (s.49) mukaan kohtuuttomia. Näin laajat ja epätarkat valtuudet eivät käsityksemme sekä PeV:n lausuntokäytännön mukaan täytä perustuslain edellyttämiä täsmällisyyden ja tarkkarajaisuuden vaatimuksia.

Tarkennettakoon myös, että kun esitysluonnoksessa tarkempien rajoitusedellytysten laatiminen pyritään delegoimaan kunnille, eikä niiden toimivaltaa ole täsmällisesti ehdotuksessa rajoitettu, jää rajoituksen laajuus laintasoisen sääntelyn ulkopuolelle. Täsmällisten rajoitusedellytysten puuttuessa myöskään liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyvien rajoitusten hyväksyttävyyttä ei voida esitysluonnoksen perusteella arvioida. Koska kaikkia kuntien tulevaisuudessa asettamia rajoituksia ja niiden hyväksyttävyyttä ei ilmeisestikään voida erikseen asianmukaisesti niiden asettamisen yhteydessä arvioida, ei ehdotettu lainsäädäntö täytä perusoikeusrajoituksen hyväksyttävyyden vaatimusta.

Perusoikeusproblematiikkaa esiintyy myös omaisuuden suojaan liittyen. Omaisuuden suojan rajoittamisella on katsottu tarkoitettavan toimenpiteitä, joilla jonkin varallisuusosoikeuden haltijan oikeuksia tai vapauksia kavennetaan taikka velvollisuuksia lisätään. Ehdotetun 18 e §:n epätäsmällisen muotoilun takia siitä ei käy ilmi, mitä esimerkiksi ajoneuvojen käyttöä koskevilla rajoituksilla tarkoitetaan. Jos niihin katsottaisiin lukeutuvan myös mahdollisuus antaa itse

ajoneuvoihin liittyviä edellytyksiä, pystyisivät kunnat puuttumaan ajoneuvojen teknisiin ominaisuuksiin ja kieltämään toiminnanharjoittamisen palveluntarjoajilta, joiden ajoneuvot eivät täytä annettuja kriteerejä. Tällöin palveluntarjoajien omaisuuteen liittyviä vapauksia rajoitetaan ja velvollisuuksia lisätään omaisuuden suojanormin vastaisesti. Sen lisäksi, että kuvatunlaisilla lupaehdoilla kajottaisiin omaisuuden suojaan suorasti, voisivat teknisiä ominaisuuksia koskevien vaatimusten toteuttaminen aiheuttaa palveluntarjoajille mittavia kustannuksia niiden koskiessa satoja tai jopa tuhansia ajoneuvoja. PeV on lausuntokäytännössään pitänyt myös tällaisia investointivelvollisuuksia omaisuuden suojan kannalta ongelmallisina (esim PeVL 34/2000 vp ja PeVL 13/2014 vp).

Myös pelkästään se, että ajoneuvon käyttöä rajoitetaan sen käyttömahdollisuuksiin konkreettisesti vaikuttavin nopeus- alue- tai ajallisin rajoituksin, voidaan tulkita omaisuuden suojan rajoittamiseksi, koska se rajoittaa omistajan itsemääräämisoikeutta omasta omaisuudestaan, mikä kuuluu omaisuuden suojan ydinalueeseen. Niistä olisi siis säädettävä lain tasolla, ei alemman asteisilla normeilla. Näin ollen se, mitä edellä on käsitelty elinkeinovapauden rajoituksiin ja perusoikeusrajoitusten yleisiin edellytyksiin liittyen, on soveltuvin osin otettava huomioon myös omaisuuden suojan rajoittamisen osalta.

Turvattavat perusoikeudet

Mikä tulee esityksessä ehdotetun mikroliikenneluvan kautta turvattaviin perusoikeuksiin, ei TIER-Dotilla käytössään olevan tulkinnan mukaan ehdotetussa 18 e §:ssä mainittu teiden kunnossapito sellaisenaan turvaa mitään muuta perusoikeusjärjestelmässä turvattua perusoikeutta. Myös esitysluonnoksessa ei tätä perustella tarkemmin. Näin ollen sen ei käsityksemme mukaan tulisi olla hyväksyttävä peruste perusoikeuden rajoitukselle – ei lain tasolla eikä kunnille delegeituna.

Teiden kunnossapitoon liittyvistä tilapäisistä ajorajoituksista tai poikkeusjärjestelyistä kunnat ovat voineet tähänkin mennessä sopia toimintaa harjoittavien operaattoreiden kanssa. Kiinnostus tähän on ollut kuitenkin vähäistä. Tästä syystä osa toimijoista, TIER mukaan lukien, on aktiivisesti kannustanut ja kysellyt kunnilta mahdollisuutta tehdä yhteistyötä kunnossapidon kanssa. Esimerkiksi Lahdesta ja Kuopiosta onkin onnistuneita kokemuksia yhteistyöstä kunnossapidon kanssa, jolloin niin keväinen hiekanpoisto kuin mikroliikenteen liikennöinti on saatu sovitettua yhteen. Kyse ei siis näkemyksemme mukaan ole siinä, etteikö kunnilla jo ole tähän mahdollisuuksia vaan, että kuntien kunnossapidon päässä tulisi löytyä kiinnostusta ja

rohkeutta tarkastella jo monelta osin vanhentuneita toimintamalleja joiden päivittäminen olisi ajankohtaista niin ilmastonmuutoksen aiheuttamien säätilan vaihteluiden kuin uusien liikennemuotojen huomioinnin osalta.

Tarkennettavat osa-alueet

TIER-Dott kannattaa seuraavien aspektien tarkempaa huomointia mikroliikenneluvan osalta:

- Mikroliikenneluvan sisältö, sen vaatimukset, rajoitukset ja muut ehdot tulee selkeyttää ja rajoittaa perustuslakivaliokunnan tulkinnan mukaisesti. Nykyisessä ehdotuksessa viitataan turhan laveasti tarvittaviin toimenpiteisiin, mikä on omiaan nostamaan riskiä epäjohtonmukaisuuksista eri alueilla. Ehdotettujen säännösten selkeyttäminen ja tarkennettu määrittely varmistaa yhtenäiset ja oikeudenmukaiset säännökset.
- Sähköpotkulautojen regulaatiossa tulisi ottaa huomioon niiden ajoneuvotyyppi, ja niitä tulisi käsitellä samankaltaisesti kuin sähköpyöriä niiden nopeuden ja massan perusteella. Sähköpotkulaudoilta vaadittavien turvallisuustoimien tulisi olla suhteellisia näiden ajoneuvojen riskeihin nähden.
- Kaikkien lupajärjestelmään liittyvien maksujen ja kustannusten tulee noudattaa omakustannusperiaatetta. Näin alalla toimivilla yrityksillä säilyy liiketoiminnan ennustettavuus ja taloudellinen kestävyys tarjota palveluita. Periaate on yleisesti käytetty esimerkiksi Tanskassa.
- Lupajärjestelmän tulee estää monopolistiset käytännöt ja edistää reilua kilpailua. On tärkeää varmistaa, ettei yksikään yritys voi saada useita lupia käyttämällä toissijaisia yhtiöitä tai eri brändejä saadakseen epäoikeudenmukaisen edun. Lisäksi vaihtelevien lupapituuksien asettamista tulisi välttää, sillä ne voivat vääristää markkinoita.
- Mikroliikenneluvan sisällön tulisi pysyä teknologianeutraalina ja keskittyä turvallisuustuloksiin. Operaattoreille tulee sallia joustavuus innovaation ja eri ratkaisujen toteuttamisen suhteen. Näin varmistetaan, että Suomi säilyy jatkossakin kiinnostavana markkinana liikenteen kehittymiselle.

Promilleraja

TIER-Dott kannattaa esityksessä ehdotettua 0,5 ‰ veren alkoholirajan käyttöönottoa kevyille sähköajoneuvoille, jolloin regulaatio olisi yhteneväinen jo olemassa olevien moottoriajoneuvojen

regulaation kanssa. Kannatamme myös promillerajan laaja-alaisempaa soveltamista kaikkiin ajoneuvotyyppihin, mukaan lukien polkupyörät ja sähköpyörät, jotta liikenneturvallisuusmääräykset olisivat entistä yhdenmukaisempia. Yksittäisten ajoneuvotyyppien positiivinen erottelu muista ajoneuvoista voi antaa ristiriitaisia viestejä niiden käytön turvallisuudesta päihteiden vaikutuksen alaisena, siksi TIER-Dott ehdottaa, että promilleraja laajennetaan koskemaan kaikkia vastaavia liikennemuotoja.

Promillerajan käyttöönotto on tutkitusti toiminut tehokkaana toimenä sähköpotkulautojen väärinkäytön ja niistä johtuvien onnettomuuksien merkittäväälle vähentämiselle. Tutkimukset Oslosta osoittavat, että vuonna 2022 Norjassa asetettu promilleraja 0,2‰ johti siihen, että loukkaantumiset sähköpotkulautojen käyttäjien keskuudessa puolittuivat. Tiedotuksen, valvovan viranomaisen aktiivisuuden ja resurssien allokoinnin valvontatoimiin promillerajan käyttöönoton yhteydessä on tunnistettu olevan keskeisessä asemassa sääntöjen noudattamisessa.

Liikennevalvonta

Liikenteen valvonta on tärkeä osa toimivaa liikennejärjestelmää ja liikenneturvallisuutta, josta mikroliikenteen ei tulisi olla poikkeus. Esityksessä ehdotettu promilleraja on TIER-Dottin arvion mukaan sellainen toimi, jonka osalta viranomaisresurssien oikeasuhtainen määrä ja teknologisten valvontalaitteiden saatavuus on ensiarvoisen tärkeää.

Poliisiresurssien rajallinen määrä valvontatoimia ajatellen tulisi ottaa huomioon esityksessä nykyistä paremmin. Promillerajan valvonnan toteuttaminen kaksivaiheisella testikäytännöllä on kannatettavaa, mutta tulisi olla oikeasuhtaista seuraamuksiin nähden. Nykyinen vaatimus tarkkuusalkometrikokeesta johtaa todennäköisesti siihen, että valvonta ja seuraamukset jäävät vähäisemmiksi kuin ne voisivat olla, ja kuormittavat poliisin resursseja enemmän.

Valvonnan sujuvoittamiseksi TIER-Dott ehdottaa, että päihtymystilan toteamiseen tulisi riittää kaksi seulonta-alkometrillä tehtävää puhalluskoetta jolloin tarkkuusalkometrin vaatimuksen voisi jättää pois. Tuloksen varmistamiseksi poliisi voisi käyttää toisella seulonta-alkometrillä tehtävää testiä tietyn aikaikkunan sisällä.

Liikenneohjauslaitteet

Liikennemerkkien ja -säädösten tulisi vastata mikroliikennekäyttäjien tarpeita ja huomioida alan kehitys. Mikroliikennepalveluiden integroitua yhä tiiviimmin julkisen liikenteen ja kaupunkien infrastruktuurin kanssa, selkeät ja johdonmukaiset merkinnät ovat ratkaisevan tärkeitä turvallisten ja sujuvien liikennejärjestelyjen varmistamiseksi eri liikennemuotojen välillä. Nykyisellään käytettävissä olevat teknologiset ratkaisut eivät ole vielä siinä kehitysvaiheessa, että niiden varaan voi rakentaa mikroliikenteen kokonaisvaltaista liikenneohjausta, ja täten TIER-Dott kannattaa uusien liikenneohjauslaitteiden mahdollistamista.

Ajoneuvolain soveltamisala

TIER-Dott pitää selkeyttävänä asiana ehdotettuja muutoksia sen osalta, mihin ajoneuvoihin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Nykyisessä tilanteessa tavalliselle tienkäyttäjälle voi olla vaikea arvioida, mitkä ajoneuvot ovat kevyitä sähköajoneuvoja ja mitkä jalankulkua avustavia tai korvaavia ajoneuvoja. Samaten eroavaisuudet ovat voineet olla omiaan aiheuttamaan vastaavaa hämmennystä myös ajoneuvojen käyttäjissä itsessään.

Muuta huomionarvoista

Ikäraja- ja nopeusrajoitukset

Esityksessä on tuotu ilmi, että kunnilla olisi osana mikroliikennelupaa mahdollisuus asettaa palvelun käyttäjille ikäraja. TIER-Dott pitää kannattavana, että ikäraja otettaisiin käyttöön, mutta ikärajiin liittyvän regulaation tulisi ehdottomasti tapahtua lain eikä kunnallisen lupamenettelyn kautta. Tällainen menettely yhdenmukaistaisi niin merkittävän asian kuin ikärajan sääntelyn koko maan tasolla ja olisi omiaan lisäämään regulaation ennakoitavuutta ja eheyttä. European Transport Safety Council on suositellut, että sähkökäyttöisen ajoneuvon ikäraja olisi 16 vuotta. Asettamalla 15 vuoden vähimmäisikärajan ajajille, riippumatta siitä, käytetäänkö jaettuja vai yksityisesti omistettuja ajoneuvoja, varmistetaan, että nuorilla ajajilla on tarvittava kypsyys navigoida turvallisesti kaupunkiympäristöissä. Tanskan ja Viron kaltaiset maat ovat jo ottaneet käyttöön vastaavia ikärajoja positiivisin tuloksin.

Samaten suosittelemme tiukemman kansallisen nopeusrajoituksen käyttöönottoa kevyille sähköajoneuvoille ja nykyisen 25 km/h rajoituksen laskemista 20 km/h. Tämä nopeusrajoitus

vastaa Euroopan standardeja ja parantaa sekä ajajien että jalankulkijoiden turvallisuutta. Kunnallisella tasolla on perusteltua lähinnä paikallisten poikkeusrajoitusten asettaminen ottaen huomioon paikalliset olosuhteet. Sen sijaan yleisen nopeusrajoituksen ei tulisi olla altis vaihteluille kunnallisella tasolla vaan perustua nimenomaisesti lakiin.

TIER-Dott ehdottaa, että nämä suositukset sisällytettäisiin Suomen lainsäädäntöön.

Yksitysomisteiset mikroliikkumisvälineet

Nykyinen lainsäädäntöehdotus keskittyy ensisijaisesti yhteiskäyttöiseen mikroliikenteeseen, jättäen yksityisomisteiset ajoneuvot suurelta osin säätelemättä. Tämä on omiaan luomaan turvallisuusrisin, sillä yksityisomisteiset sähköpotkulaudat eivät usein täytä samoja turvallisuus- ja laatustandardeja sekä nopeusrajoituksia kuin yhteiskäyttöiset laitteet. Micro-Mobility for Europe -järjestön tiedot osoittavat, että lääketieteellistä hoitoa vaativat vammat vähenivät 19% vuonna 2022, vaikka yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttö lisääntyi 39%. Tämä positiivinen kehitys jatkui vuonna 2023, jolloin onnettomuudet miljoonaa matkaa kohden vähenivät 44%. Nähty kehityskulku johtuu suurelta osin yhteiskäyttöisten ajoneuvojen kehityksestä, tiukemmista turvallisuussäädöksistä ja kohdennetuista koulutustoimista.

Samanaikaisesti voidaan kuitenkin havaita, että Ison-Britannian liikenneministeriön tutkimukset korostavat, että yksityisomisteisillä sähköpotkulaudoilla tapahtuu onnettomuuksia 6,4 kertaa useammin kuin yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla. Yhteiskäyttöiset ajoneuvot, jotka ovat paremmin säänneltyjä ja huollettuja, tarjoavat huomattavasti turvallisemman vaihtoehdon mikroliikkumiselle. Samaan lopputulokseen ovat päätyneet myös Chalmersin teknillinen yliopisto sekä Ruotsin valtion Liikenneanalyysikeskus (Trafikanalys) uudessa, 31.10.2024 julkaisemassaan raportissa "Sähköpotkulautojen ja muiden yhden hengen sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttö, markkinat ja vaikutukset". Raportissa on havainnoitu, kuinka maassa käyttöönotetut vuokrasähköpotkulautojen lisenssit ja niiden sisältämät rajoitukset ovat johtaneen yksityisomisteisten sähköpotkulautojen huomattavaan yleistymiseen ja sekä sähköpotkulautoonnettomuuksien nousuun. Sähköpotkulaudoilla tapahtuvien onnettomuuksien osalta Ruotsissa rekisteröidään nykyään entistä huomattavasti enemmän nimenomaan yksityisomisteisiin sähköpotkulautoihin liittyviä onnettomuuksia entistä nuorempien käyttäjien keskuudessa sekä entistä suuremmassa määrässä paikkakuntia. (Trafikanalys, 2024)

1.6.2024 uudistunut liikennevakuutuslaki toi Suomessa merkittävää edistystä sähköpotkulautoonnettomuuksien kustannusten kattamiseen toimijoiden ottaman

liikennevakuutuksen kautta, kun kaikki vuokrakäyttöiset sähköpotkulaudat on pitänyt liikennevakuuttaa. Sama ei kuitenkaan koske yksityiskäyttöisiä sähköpotkulautoja vaan ainoastaan yli 25km/h kulkevat tai yli 25kg painavat sähköpotkulaudat tulevat tässä tapauksessa liikennevakuutettaviksi. Asetelma on omiaan johtamaan tilanteeseen, jolloin yksityiskäyttöisten onnettomuuksien lisääntyessä kustannukset sairaanhoitopiireille tulevat jälleen kasvamaan.

Yllä mainittu huomioon ottaen, TIER-Dott haluaa tuoda esille, että lainsäädäntöä tulisi laajentaa koskemaan myös yksityisomisteisia mikroliikenneajoneuvoja, jotta ne noudattavat samoja turvallisuusstandardeja kuin yhteiskäyttöiset mikroliikkumisajoneuvot eikä mikroliikenteen yhteiskunnallisten vaikutusten osalta palata kehityksessä taaksepäin.

TIER Mobility Finland Oy

Helsingissä, 31.10.2024