

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntoyhteenveto mikroliikkumisen HE- luonnos

TIO: Säynäjarvi, Suomento & Johansson



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONS MINISTERIET

Sisältö

1.	Tausta.....	3
2.	Esityksen tavoitteet.....	5
3.	Esityksen vaikutukset.....	9
4.	Mikroliikennelupa	14
5.	Promilleraja.....	22
6.	Liikennevalvonta	26
7.	Liikenteenohjauslaitteet.....	30
8.	Ajoneuvolain soveltamisala.....	34
9.	Muita huomioita esitysluonnoksesta	38

1. Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi esityksestä lausuntoja 111 taholta. Lausuntoaika oli 24.9.2024-1.11.2024. Muillekin kuin lausuntopyynnön vastaanottajille annettiin mahdollisuus antaa lausunto lausuntopalvelu.fi-sivustolla. Lausuntoja saapui yhteensä 76, joista yksityishenkilöiden lausuntoja oli 6. Alkuperäiset lausunnot ovat kokonaisuudessaan saatavissa valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM044:00/2023.

Lausunnon antoivat:

Aivovammaliitto
Anttila Seppo
Autoliitto ry
Bolt Services Fi Oy
Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry
Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto
Espoon kaupunki
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf
Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry
Helsingin kaupunki
Helsingin kaupunki
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
HUS-Yhtymä
Hyvinkää
Invalidiliitto ry
Jyväskylän kaupunki
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Klang Jaakko
Koskenoja Miro
Kukkamaa Sari
Kuluttajaliitto ry, Konsumentförbundet rf
Kuopion kaupunki
Laine Antti
Lappeenrannan kaupunki
Lapsiasiavaltuutetun toimisto
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenneoikeusyhdistys ry
Liikennesuunnittelun Seura ry
Liikenneturva

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry
Liikennevakuutuskeskus
Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys
Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Nordic Micromobility Association
Näkövammaisten liitto ry
Oikeusministeriö
Oikeusrekisterikeskus
Onnettomuustietoinstituutti OTI
Onnettomuustutkintakeskus
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Opetushallitus
Pohjois-Savon ELY-keskus
Poliisihallitus
Pyöräilyliitto ry
Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
Rahtarit ry
Raittiuden Ystävät ry
Riihimäen kaupunki
Ryde
Sairio Esa
Sisäministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Starship
Suomen Autokoululiitto ry
Suomen Isännöintiliitto ry
Suomen Kiinteistöliitto ry
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Kuntaliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen ympäristäkeskus
Tampereen kaupunki
Terveiden ja hyvinvoinnin laitos THL
TIER-Dott
Tietosuojavaltuutetun toimisto
Turun kaupunki
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
Työ- ja elinkeinoministeriö
Vaasan kaupunki - Vasa stad
Vammaisfoorumi ry
Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE
Vanhusasiavaltuutettu
Vantaan kaupunki/sihteeristö
Vehmaskangas Juhani
Voi Technology Finland Ab
Väylävirasto
Ympäristöministeriö

Lisäksi korkein hallinto-oikeus ilmoitti, ettei se anna lausuntoa asiassa.

Tässä yhteenvedossa on esitetty keskeisiä huomioita annetuista lausunnoista. Yhteenvedossa käytetään samaa jaottelua, kuin lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistussa lausuntopyynnössä.

2. Esityksen tavoitteet

Esityksen tavoitteista lausui 61 lausunnonantajaa. Suurin osa lausunnonantajista kannatti esityksen tavoitteita, erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista ja sääntelyn selkeyttämistä. Mikroliikennelupaa ja liikennejuopumussääntelyn uudistamista kannatettiin laajasti. Nykyinen sääntely koettiin sellaisenaan riittämättömäksi liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Samalla osa lausunnonantajista oli huolissaan esityksen vaikutuksista elinkeinovapauteen ja markkinaan.

Aivovammaliitto kannatti esityksen tavoitteita.

Autoliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Bolt Services Fi Oy kannatti esityksen tavoitteita, mutta katsoi, että mikroliikennelupaa koskevat säännökset eivät ole elinkeinovapauden mukaisia.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry kannatti ehdotusta.

Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto kannatti esityksen tavoitteita.

ELY-keskukset kannattivat esityksen tavoitteita.

Espoon kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf kannatti esityksen tavoitteita, mutta katsoi ettei esityksessä ole riittävästi huomioitu eri käyttäjäryhmien tarpeita.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry kannatti esityksen tavoitteita.

Helsingin kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Helsingin seudun kauppakamari kannatti esityksen tavoitteita sekä pääosin esitetyjä keinoja.

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä kannatti esityksen tavoitteita.

HUS-Yhtymä kannatti esityksen tavoitteita.

Hyvinkää kannatti esityksen tavoitteita.

Invalidiliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Jyväskylän kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Kilpailu -ja kuluttajavirasto kannatti esityksen tavoitteita.

Kuluttajaliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Kuopion kaupunki kannatti esityksen tavoitteita, mutta totesi, että osa esitetyistä muutoksista vaatii ylimääräisiä resursseja.

Lappeenrannan kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Lapsiasiavaltuutetun toimisto kannatti esityksen tavoitteita, mutta esitti, että jatkovalmistelussa tarkasteltaisiin ikärajoista säättämistä.

Liikenne- ja viestintävirasto kannatti esityksen tavoitteita.

Liikenneoikeusyhdistys ry kannatti esityksen tavoitteita.

Liikennesuunnittelun Seura ry kannatti esityksen tavoitteita.

Liikenneturva piti esitettyjä muutoksia välttämättöminä.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannatti esitysluonnoksen konkreettisia toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja erityisesti 0,5 promillen alkoholirajaa.

Liikennevakuutuskeskus kannatti esityksen tavoitteita.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry kannatti esityksen tavoitteita.

Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry kannatti esitettyjä ehdotuksia, mutta esitti kevyiden sähköajoneuvojen käytölle 15 vuoden alaikäraja.

Nordic Micromobility Association kannatti tavoitetta liikenneturvallisuuden parantamisesta, mutta piti jotain esityksen osia haasteellisina.

Näkövammaisten liitto ry kannatti esityksen tavoitteita, mutta katsoi, ettei niissä ole riittävästi painotettu heikommassa asemassa olevien käyttäjäryhmien mahdollisuuksia yhdenvertaiseen liikkumiseen.

Onnettomuustietoinstituutti kannatti esityksen tavoitteita.

Opetushallitus kannatti esityksen tavoitteita.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannatti esityksen tavoitteita.

Pyöräliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy kannatti esityksen tavoitteita.

Rahtarit ry toteaa tavoitteet hyviksi ja ennakoi niiden toteutumisen vähentävän liikennekuolemia ja loukkaantumisia.

Raittiuden Ystävät ry kannatti esitystä.

Riihimäen kaupunki totesi tavoitteiden tukevan kaupunkien liikenneturvallisuustoimia ja nollavision toteutumista sekä esteettömyyttä.

Ryde kannatti esityksen yleisiä tavoitteita, mutta katsoi, että mikroliikennelupaa saate-taisiin käyttää enemmän kuin on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Sisäministeriö piti esityksen tavoitteita kokonaisuudessaan perusteltuina. Erityisesti sisäministeriö kannatti esityksen tavoitetta selkeyttää moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä siten, että jatkossa konkreettisen promillerajan ylityksestä voidaan määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö yhtyy esityksen yleisiin tavoitteisiin.

Suomen Autokoululiitto ry kannatti esityksen tavoitteita, mutta piti niitä osin riittä-mättöminä.

Suomen Kiinteistöliitto ry kannatti esityksen keskeisiä tavoitteita, mutta esitti, että sääntelyssä huomioitaisiin paremmin myös uusien liikuntamuotojen haitat yksityisillä alueilla.

Suomen kuntaliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannatti esityksen tavoitteita.

Suomen Taksiliitto ry kannatti esityksen tavoitteita.

Tampereen kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos kannatti esityksen tavoitteita.

TIER-Dott esitti enemmän toimia, joilla erityisesti mikroliikenteen käyttäjien turvalli-suutta edistettäisiin.

Turun kaupunki katsoi lakiehdotuksen vastaavan esityksen tavoitteisiin.

Vaasan kaupunki kannatti esityksen tavoitteita.

Vammaisfoorumi ry kannatti esityksen tavoitteita, mutta katsoi, ettei niissä ole riittä-västi painotettu heikommassa asemassa olevien käyttäjäryhmien mahdollisuutta yh-denvertaiseen liikkumiseen.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE kannatti esityksen ta-voitteita.

Vanhusasiavaltuutettu kannatti esityksen tavoitteita.

Vantaan kaupunki kannatti esityksen tavoitteita, mutta esitti, että tavoitteeksi tulisi lisätä yhdenmukaiset käytännöt.

Voi Technology Finland Ab kannatti esityksen tavoitteita, mutta katsoi ettei esitetty mikroliikennelupa täytä perustuslain vaatimuksia eikä luo onnistunutta tasapainoa kaupunkien sääntelytarpeiden ja toimivan markkinan välille. Voi Technology Finland Ab ehdotti kilpailutusmallin käyttöönottoa ja mikroliikenneluvan rajaamista asioihin, joilla vähemmän puututaan elinkeinonvapauteen.

Väylävirasto katsoi esityksen täyttävän tavoitteensa.

Ympäristöministeriö kannatti esityksen tavoitteita.

Yksityishenkilöt kannattivat lausunnoissaan esityksen tavoitteita.

3. Esityksen vaikutukset

Esityksen vaikutuksista lausui 51 lausunnonantajaa. Lausunnonantajien enemmistö, kuten *sisäministeriö, Autoliitto, Jyväskylän kaupunki, Kuluttajaliitto ja Onnettomuustietoinstituutti*, katsoi vaikutusten arvioinnin olevan pääosin kattava ja oikeasuuntainen. Kuitenkin esimerkiksi *Bolt Services FI Oy* ja *Voi Technology Finland Ab* esittivät, että vaikutuksia elinkeinotoimintaan ja palveluiden kustannuksiin tulisi arvioida tarkemmin. Useat kunnat nostivat esiin sen, että haluttujen vaikutusten toteutuminen on riippuvaista asetettavista rajoituksista ja kuntien resursseista.

Aivovammaliitto katsoi esitysten ehdotusten olevan positiivisia aivovammojen ehkäisyn näkökulmasta.

Autoliitto ry katsoi, että mikroliikkumisen tarkempi sääntely etenkin promillerajan, valvonnan mahdollistamisen ja seuraamusten osalta vähentäisivät liikenneonnettomuuksia sekä niihin liittyviä kustannuksia. Lisäksi Autoliitto totesi, että ehdotuksen taloudellisia vaikutuksia vuokrayrityksiin on hankala arvioida.

Bolt Services FI Oy katsoi, että esityksen vaikutuksia tulisi täydentää kvantitatiivisella analyysillä ja arviolla siitä, miten kunnat käyttävät olemassa olevia työkaluja. Bolt Services FI Oy korosti, että operaattorit ovat kehittäneet liikenneturvallisuutta omilla toimillaan ja tähän tulisi jatkossakin kannustaa pakottamisen sijasta. Lisäksi Bolt Services FI Oy totesi, että uudessa sääntelyssä tulisi huomioida kunnollisen pysäköinti-infrastruktuurin kehittäminen.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry katsoi, että esitys ehkäisisi tehokkaasti päihtyneenä ajamista, liikenneonnettomuuksia sekä vähentäisi niistä aiheutuvia kustannuksia.

Ehkäisevän päihdetyön verkosto kannatti ehdotettua promillerajaa. Verkosto totesi, että mikroliikenteen rajoituksista tiedottaminen on tärkeää varsinkin lasten ja nuorten päihde- ja liikennekasvatuksessa.

ELY-keskukset katsoivat, että mikroliikkumisen turvallisuuskehitystä tulee seurata tiheästi. ELY-keskukset kannattivat mikroliikkumisen verkoston toiminnan jatkamista.

Espoon kaupunki piti vaikutusten arviointia hyvänä ja monipuolisena. Espoon kaupunki totesi osan palveluntarjoajista jo vetäytyneen vapaaehtoisesti sovitusta toimenpiteistä, eikä esimerkiksi Espoossa ole ollut mahdollisuutta vaikuttaa ajankohtaan, jolloin yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat keväisin saapuvat kadulle. Espoon kaupunki kannatti esitettyjä toimenpiteitä, mutta toteaa niiden vaativan toteutuakseen kunnilta käytännön toimia.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry katsoi, että vammaisten tienkäyttäjien pitää pystyä luottamaan lupaehtojen ja sääntelyn olevan samanlaista koko maassa ja ehdotti, että vuokrausyritykset veloitettaisiin ottamaan käyttöön puhelimen sovelluksella käynnistyvä potkulaudan äänimerkki, joka varoittaisi sähköpotkulaudoista.

HUS-Yhtymä piti vaikutusten arviointia selkeänä ja realistisena.

Hyvinkään kaupunki totesi lausunnossaan, että esityksen merkittävimmät vaikutukset liittyvät mikroliikennelupaun ja promillerajaan.

Invalidiliitto ry kannatti kuntien mahdollisuutta määrittää lupaehtoja ja promillerajan asettamista korkeintaan 0,5 promilleen ja esitti, että mikroliikkumisvälineiden pysäköinti jalkakäytävillä kiellettäisiin kokonaan.

Jyväskylän kaupunki piti vaikutusten arviointia realistisena ja kattavana.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto piti vaikutusten arviointia oikeansuuntaisena.

Kuluttajaliitto ry piti vaikutusten arviointia pääosin kattavana ja monipuolisena, mutta katsoi että mikroliikenneluvan vaikutuksia kuluttajiin on arvioitu vain pintapuolisesti. Lisäksi Kuluttajaliitto ry kiinnitti huomiota siihen, että kuntakohteiset erot mikroliikenneluvissa saattavat aiheuttaa paikkakuntakohtaisia eroja palveluiden saatavuudessa ja hinnoittelussa.

Kuopion kaupunki piti vaikutusten arviota kattavana ja oikeansuuntaisena sekä kannatti promillerajan käyttöönottoa.

Lappeenrannan kaupunki katsoi, että esityksen vaikutukset on tunnistettu hyvin.

Liikenne- ja viestintävirasto kiinnitti huomiota siihen, ettei mikroliikenteen liikennesääntöjen yhtenäistämistä koskevien muutosten liikenneturvallisuusvaikutuksia ole arvioitu riittävästi. Lisäksi tulisi huomioida viranomaisvaikutuksissa mahdollisen markkinavalvontavastuun siirtyminen Turvallisuus- ja kemikaalivirastolta Liikenne- ja viestintävirastolle 7-15 km/h kulkevien liikkumisvälineiden osalta. Liikenne- ja viestintävirasto kiinnitti huomiota siihen, että esitettyjen lakimuutosten seuranta ja arviointi on haastavaa puuttuvien tilastotietojen vuoksi.

Liikenneoikeusyhdistys ry katsoi sähköpotkulautaanonnettomuuksien lisääntymisen edellyttävän ehdotettuja toimenpiteitä, mutta totesi sääntelyn vaikutusten olevan riippuvaisia myös siihen liittyvästä tiedottamisesta ja valvonnasta.

Liikennesuunnittelun Seura ry katsoi, että vuokrattujen sähköpotkulautojen todelliset yhteiskunnalliset hyödyt ja haitat tulisi punnita ja tutkia.

Liikenneturva piti vaikutusten arviointia realistisena.

Liikennevakuutuskeskus piti vaikutusten arviointia monipuolisena ja oikeellisena. Lisäksi Liikennevakuutuskeskus huomautti, ettei sen tietoon ole tullut vuokrausyritysten toteuttamia uusia liikenneturvallisuuksiin parantavia toimia.

Liikkuvan Poliisin Perinneyhdistys ry katsoi esitysten vaikutusten arvioinnin olevan oikean suuntainen.

Nordic Micromobility Association katsoi markkinoiden toimintaa koskevan arvioinnin olevan puutteellinen. Lisäksi Nordic Micromobility Association katsoi, ettei liikennevakuutuslain vaikutuksia ole huomioitu riittävästi esityksessä.

Oikeusministeriö esitti, että esityksessä arvioitaisiin vuosittain määrättävien uusien liikennevirhemaksujen määrä ja niiden vaikutus Oikeusrekisterikeskuksen määrärahoihin.

Onnettomuustietoinstituutti OTI katsoi, että esityksen vaikutuksia on arvioitu monipuolisesti. Onnettomuustietoinstituutti toteaa, ettei esityksessä ole arvioitu niitä vaikutuksia, jotka syntyvät hitaampien kevyiden sähköneuvojen siirtymisestä pyöräväylille.

Opetushallitus piti epäselvänä, riittävätkö resurssit tarvittavan valvonnan järjestämiseen.

Opetus- ja kulttuuriministeriö ehdotti esitystä täydennettävän esityksen vaikutuksilla kevyen liikenteen reittien ja jalkakäytävien kansalaisten yhdenvertaisten liikuntamahdollisuuksien parantamiseen.

Pyöräliitto ry katsoi vaikutusten arvioinnin olevan kattava ja oikeansuuntainen, mutta toteaa ettei esityksessä ole riittävästi arvioitu ajoneuvolain soveltamisalan laajentamisen vaikutuksia.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy piti vaikutusten arviointia kattavana.

Rahtarit ry katsoi lausunnossaan, että esityksen vaikutuksena olisi vakavasti loukkaantuneiden ja kuolleiden määrän väheneminen.

Raittiuden Ystävät ry katsoi vaikutusten arvioinnin olevan oikeansuuntainen.

Riihimäen kaupunki totesi, että ehdotuksen vaikutukset on arvioitu kattavasti ja että ehdotus edistää liikenneturvallisuuksiin.

Ryde katsoi, että mikroliikennepalvelut saattavat kallistua, jos kunnat alkavat asettaa määrällisiä rajoituksia palveluille.

Sisäministeriö katsoi, että esityksen vaikutukset on kattavasti huomioitu.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö katsoi esityksen vaikutusten onnettomuuksien ehkäisyyn, kustannusten vähenemiseen ja yksilöiden terveyden edistämiseen olevan merkittäviä ja yhtyy esityksen arvioon liikennevakuuttamisen vaikutuksista.

Suomen Autokoululiitto ry piti vaikutusten arviointia kattavana ja oikeansuuntaisena, mutta totesi sääntöjen noudattamisen edellyttävän kattavaa tiedotusta, koulutusta ja valvontaa. Lisäksi liitto esitti, että lain vaikutusten toteutumista seurattaisiin tiiviisti.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry uskoi, että esityksellä saavutetaan ainakin osa sen tavoitteista.

Suomen Kuntaliitto ry totesi ehdotuksen edistävän liikenneturvallisuutta ja katsoi mikroliikenneluvan olevan edistysaskel suomalaisessa lainsäädännössä. Suomen kuntaliitto kuitenkin katsoo laatukilpailutuksen olevan vielä tehokkaampi keino ohjata palveluita ainakin isoissa kaupungeissa.

Tampereen kaupunki arvioi, että esityksen vaikutukset on arvioitu oikein ja pitää kaupunkien mahdollisuutta asettaa ehtoja mikroliikkumispalveluille merkittävänä osana esitystä. Tampereen kaupunki katsoi, etteivät yksityiset sähköiset liikkumisvälineet ole liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta yhtä ongelmallisia kuin vuokrattavat liikkumisvälineet. Kaupunki katsoi, että promillerajan asettamisen tavoitteet toteutuvat ainoastaan, jos poliisille taataan riittävät resurssit valvontaan.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL katsoi erityisesti lasten ja nuorten sekä muiden suojattomien tienkäyttäjien hyötyvän esityksen toimenpiteistä. THL totesi tilastoinnin puutteellisuuden hankaloittavan täsmällistä vaikutusten arviointia.

TIER-Dott piti esityksen vaikutusten arviointia puutteellisena taloudellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten, liikenneturvallisuusvaikutusten, liiketoiminnallisten edellytysten, hallinnollisten vaikutusten ja perustuslakivaikutusten osalta. Lisäksi TIER-Dott katsoi, ettei esityksessä ole riittävästi arvioitu yhteiskäyttöisten ja yksityisomisteisten sähköpotkulautojen eroja.

Turun kaupunki yhtyi tehtyyn vaikutusten arvioon.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto katsoi enimmäisnopeudeltaan yli 6 km/h kulkevien liikkumisvälineiden markkinavalvonnan siirtymisen Liikenne- ja viestintävirastolle aiheuttavan vähäisiä vaikutuksia viranomaistoimintaan, mutta piti muutosta kannatettavana.

Työ- ja elinkeinoministeriö esitti, että esitystä voitaisiin täydentää tarkemmilla tiedoilla palveluntarjoajien määrästä, vuokrattavien sähköpotkulautojen määrästä suurimmissa kaupungeissa sekä keskimääräisistä toteutuneista vuokrahinnoista.

Vaasan kaupunki katsoi esityksen edistävän liikenneturvallisuutta ja kaupunkien esteettömyyttä.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE katsoi, että vaikutusten arvioinnissa on hyvin huomioitu YK:n vammaissopimusten velvoitteet.

Vanhusasianvaltuutettu piti ehdotuksen arvioituja vaikutuksia erittäin kannatettavina.

Vantaan kaupunki kannatti esityksen toimenpiteitä, mutta toteaa niiden toteutumisen vaativan myös käytännön toimenpiteitä. Lisäksi Vantaan kaupunki nosti esiin, että yritysten halukkuus noudattaa kaupungin vapaaehtoisuuteen perustuvia ohjeita on heikentynyt.

Voi Technology Finland Ab piti vaikutustenarviointia ohuena, eikä pidä perusteltuna väitettä siitä, että palvelu olisi saavuttanut lakipisteensä Suomessa vuosina 2022-2023. Voi Technologies Finland Ab pitää perusteltuna arviota siitä, että sääntely saataisi lisätä yksityisomisteisten lautojen määriä ja toteaa, ettei sääntely kohdistu riittävästi niihin, vaikka ne ovat liikenneturvallisuuden osalta heikompia kuin yhteiskäyttöiset laudat. Voi Technologies Finland Ab pitää taloudellisten vaikutusten arviointia puutteellisena ja pitää ehdotetun sääntelyn vaikutuksia operaattoreiden toimintaan merkittävänä (esittää erillisen markkina-arvion ja liikennevakuutuslainsäädännön vaikutusarvioinnin tekemistä). Viranomaisvaikutusten osalta Voi Technologies Finland Ab katsoi, ettei kaupungeille ole aiemmin aiheutunut liikennemerkkikustannuksia eikä mikroliikennelupa todennäköisesti vähennä valvonnan tarvetta, minkä lisäksi viranomaisten kustannukset lisääntyisivät, jos kunnat liittäisivät tiukkoja ja yksityiskohtaisia lupaehtoja lupaan. Voi Technologies Finland Ab katsoo sähköpotkulautojen edistävän ekologista kestävyyttä.

Ympäristöministeriö piti vaikutusten arviointia kattavana ja oikeellisena.

Yksityishenkilöt katsoivat lausunnoissaan esityksen edistävän liikenneturvallisuutta sekä kannattavat esitettyjä muutoksia. Eräässä lausunnossa toivottiin kuitenkin täydennyksiä promillerajan asettamiseen liittyviin vaikutuksiin.

4. Mikroliikennelupa

Mikroliikenneluvasta lausui 61 lausunnonantajaa. Ehdotettua mikroliikennelupaa kannatettiin laajasti. Erityisesti kunnat ja Kuntaliitto kannattivat lupamallin käyttöönottoa. Monet kunnat pitivät lupamenettelyä tarpeellisena, koska se tarjoaa mahdollisuuden hallita vuokrattavien sähköpotkulautojen käyttöä, pysäköintiä ja määrää. Osa kunnista koki erityisen ongelmalliseksi nykyisen vapaehtoisuuteen perustuvan järjestelmän, jonka noudattamisessa on havaittu lisääntyvässä määrin ongelmia.

Osa lausunnonantajista suhtautui lausuntokierroksella esitettyyn lupamalliin kriittisesti ja katsoi, että luvalla voidaan rajoittaa elinkeinovapautta liikaa. Lisäksi todettiin, että voi aiheuttaa yleistä epäselvyyttä, jos lupaehtojen tulkinta vaihtelisi kuntien välillä. Erityisesti mikroliikenteen palveluntarjoajat esittivät kritiikkiä siitä, että muotoilu, jossa lupaehdot voivat koskea *palvelun käyttöä ja ajoneuvojen määriä*, on liian avoin ja mahdollistaa käytännössä kaikenlaiset lupaehdot. Oikeusministeriö esitti, että lupaprosessin täsmällisyys ja perusoikeusrajoitukset tulee arvioida esityksessä tarkemmin.

Muun muassa Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry ja Näkövammaisten liitto katsoivat lausunnoissaan, ettei näin vakavien ja laajojen ongelmien ehkäisyä voida jättää kuntien mikroliikennelupien varaan, vaan tarvitaan huomattavasti esitettyjä toimenpiteitä kattavampia ja vaikuttavampia toimenpiteitä. Lisäksi osa lausunnonantajista piti selkeämpänä ratkaisua, jossa lupa- ja valvontaviranomaisena toimisi kunnan sijaan esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto.

Aivovammaliitto kannatti esitettyä mikroliikennelupaa.

Autoliitto ry kannatti mikroliikennelupaa koskevia ehdotuksia, mutta totesi ettei ehtojen vaihtelun eri kuntien välillä tulisi aiheuttaa epäselvyyksiä käyttäjille.

Bolt Services Fi Oy kannatti periaatteeltaan mikroliikennelupaa, mutta piti ongelmallisena kuntien mahdollisuutta muuttaa mikroliikennelupaa sen voimassaolon aikana sekä sitä, että lupaehdot saattaisivat merkittävästi vaihdella eri kuntien välillä.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry katsoi mikroliikenneluvan ja palvelun käyttöaikojen rajoittamisen ehkäisevän tehokkaasti onnettomuuksia.

Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa.

ELY-keskukset kannattivat ehdotettua mikroliikkumislupaa. ELY-keskukset esittivät, että ehdotuksen 18 c §:ää täsmennettäisiin siten, ettei hakemukseen liitettävien tietojen listaus ole tyhjentävä ja totesivat, että toimilupamenettelyn valmistelu pitäisi tehdä yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa.

Espoon kaupunki kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa ja esitti, että lupaehdoissa tulisi voida vaatia esimerkiksi vahvaa tunnistautumista ja teknistä järjestelmää, joka tunnistaa ajoneuvojen päällä olevien käyttäjien määrän. Lisäksi kaupunki esitti, että lupaehdojen ulottamista koskemaan kuntien omaa vuokraustoimintaa tulisi selvittää ja kuntien tulisi voida puuttua luvan lieviin rikkomuksiin esimerkiksi hallinnollisella maksulla tai luvan määräaikaisella perumisella. Espoon kaupunki esitti, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä olisi noudatettava oikaisuvaatimuksesta tai muutoksenhausta huolimatta ja että lakiin lisättäisiin säännös valvontatyön kustannusten perimisestä. Lisäksi Espoon kaupunki esitti muun muassa sitä, että ehdotetussa 18 e §:ssä korvattaisiin sana *välttämätön* sanalla *tarpeellinen*. Kaupunki piti ongelmallisena sitä, ettei esitys mahdollista palveluntarjoajien kilpailutusta.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf esitti, että sen sijaan, että kunnilla olisi toimivalta mikroliikenneluvan ehtojen määrittelyyn, laissa säädettäisiin minimisäännöistä mikroliikenteelle.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry esitti, että vammaisneuvostot otettaisiin mukaan mikroliikennelupien valmisteluun ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävillä kiellettäisiin kokonaan.

Helsingin kaupunki kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta katsoi ettei sääntelyn tulisi koskea kunnan tarjoaman tai hankkiman palvelun rajoittamista. Lisäksi Helsingin kaupunki esitti, että kunnilla tulisi olla mahdollisuus halutessaan kilpailuttaa kunnan alueella toimivat mikroliikkumisoperaattorit sekä toteaa, että mikroliikennepalveluita tarjoavia yrityksiä tulisi voida velvoittaa rajoittamaan pysäköintiä teknisillä toimenpiteillä esteettömyyden erityistason alueilla.

Helsingin seudun kauppakamari kannatti lähtökohtaisesti mikroliikennelupaa, mutta suositteli tarkempaa arviointia sen vaikutuksista yritysten toimintaedellytyksiin, kilpailuun sekä elinkeinonvapauteen ja siten ehdotuksen suhdetta perustuslakiin. Helsingin seudun kauppakamari esitti mahdollisuutta sallia kunnille operaattoreiden kilpailuttaminen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta katsoi, ettei ole perusteltua mahdollistaa kunnan tarjoaman palvelun käytön rajoittamista. Lisäksi kuntayhtymä katsoi, että kunnilla tulisi olla mahdollisuus kilpailuttaa kunnassa toimivat mikroliikenneoperaattorit sekä toteaa, että mikroliikennepalveluita tarjoavia yrityksiä tulisi voida velvoittaa rajoittamaan pysäköintiä teknisillä toimenpiteillä esteettömyyden erityistason alueilla.

HUS-Yhtymä kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa.

Hyvinkää kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta totesi sen valvonnan edellyttävän kaupungilta resursseja.

Invalidiliitto ry kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa ja esitti, että lupamenettelyn yhteydessä kuultaisiin kunnan tai kaupungin vammaisneuvostoa.

Jyväskylän kaupunki kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta esitti, että toiminnan rajoittamisen tulisi olla mahdollista myös ELY-keskusten hallinnoimilla teillä. Lisäksi kaupunki ehdotti, että lupaehtojen valvomisesta, ehtojen noudattamatta jättämisestä ja luvan peruutuksesta aiheutuvista kustannuksista sekä pysäköinnistä tulisi voida periä maksu. Jyväskylän kaupunki esitti, että kaupungeille lisättäisiin mahdollisuus puuttua lievempiin lupaehtojen rikkomisiin esimerkiksi hallinnollisella maksulla tai määräaikaisella luvan peruuttamisella sekä ehdotettuun 18 f §:ään lisättäisiin säännös, jonka mukaan viranomainen voisi määrätä, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä on oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto piti kilpailuneutraliteetin kannalta ongelmallisena sitä, että mikroliikenneluvan toimilupaviranomaisena olisi kunta, joka voisi toimia myös mikroliikennepalvelujen tarjoajana. Kilpailuneutraliteetti voitaisiin kuitenkin turvata edellyttämällä, että mikroliikkumisen palveluita tarjottaisiin vain viranomaistoiminnasta rakenteellisesti eriytettyssä yksikössä. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esitti, että jatkovalmistelussa tulisi muun muassa selvittää vaihtoehtoa, että valtion viranomainen toimisi myös mikroliikenteen lupa- ja valvontaviranomaisena.

Kuluttajaliitto ry suhtautui pääosin myönteisesti ehdotettuun mikroliikennelupaan, mutta painotti liiallisesta rajoittamisesta aiheutuvia riskejä.

Kuopion kaupunki kannatti esitettyä mikroliikennelupaa ja kiinnitti huomiota siihen, että ajoneuvomäärät voivat toimintakauden aikana vaihdella, jos mahdollisia uusia toimijoita aloittaa toimintansa.

Lappeenrannan kaupunki kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta esitti, että lupahakemuksessa tulisi ilmoittaa ajoneuvojen enimmäis- ja vähimmäismäärä sekä esitykseen tulisi täsmentää täytöntöönpanomääräystä lupaa peruutettaessa.

Liikenne- ja viestintävirasto kannatti esitystä siitä, että mikroliikenneluvan lupaviranomaisena toimisi kunta.

Liikenneoikeusyhdistys ry kannatti esitettyä mikroliikennelupaa, mutta toteaa, ettei sillä ole vaikutusta yksityishenkilöiden omistamiin sähköpotkulautoihin. Liikenneoikeusyhdistys ry toteaa, että lupaehtojen vaihtelu paikkakuntaakohtaisesti voi lisätä tiedotta-

misen tarpeellisuutta. Sääntelyssä tulisi huomioida sähköpotkulautojen ja kaupunkipyörien erot. Lisäksi yhdistys esitti pysäköinninvalvojille toimivaltaa siirtää ajoneuvoja sekä mahdollisuutta periä pysäköintivirhemaksu sen pysäköineeltä käyttäjältä.

Liikennesuunnittelun Seura ry kannatti mikroliikennelupaa koskevaa ehdotusta.

Liikenneturva piti esitettyä mikroliikenteen lupasääntelyä tarkoituksenmukaisena ja oikeansuuntaisena toimenpiteenä vallitsevaan tilanteeseen. Liikenneturvan mukaan sääntelymalli on erinomaisen suoraviivainen ja uusien kirjausten määrä hyvin maltillinen. Laadukkaalla ja riittävän kattavalla lupasääntelyllä pystytään takaamaan, että turvallisuustilanteen parantaminen on mahdollista vapaaehtoisen sopimisjärjestelyn kehityksestä riippumatta. Lupaehtoien suhteen Liikenneturva kannusti vielä pohtimaan tarvittavia lisäyksiä ehtoja koskevaan kirjaukseen esimerkiksi onnettomuustilanteiden käsittelyyn liittyen.

Liikennevakuutuskeskus kannatti esitettyä mikroliikennelupaa ja esitti, että mikroliikenneluvan lupaehtona vuokratkulautayritysten edellytettäisiin julkaisevan puhelinsovelluksissaan ja verkkosivuillaan tiedon siitä, missä vakuutusyhtiössä yrityksen sähköpotkulaudat on liikennevakuutettu ja miten sähköpotkulautaonnettomuuksiin osalliset voivat hakea vahingoistaan korvausta sähköpotkulaudan liikennevakuutuksesta.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry katsoi, että lakimuutoksen yhteydessä tulisi varmistaa riittävät tilastot mikroliikenneonnettomuuksista ja niiden kustannuksista.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry kannatti mikroliikennelupaa koskevaa ehdotusta.

Nordic Micromobility Association katsoi, ettei mikroliikennelupaa koskeva esitys täytä perustuslain vaatimuksia.

Näkövammaisten liitto ry katsoi, että pienemmillä kunnilla ei välttämättä ole riittävästi resursseja mikroliikennelupien valvontaan ja esitti, että mikroliikennelupien valmistelussa kuultaisiin kunnallista vammaisneuvostoa. Lisäksi Näkövammaisten liitto ry esitti, että olennaisimmat määräykset annettaisiin lain tasolla, jolloin ne velvoittaisivat kaikkia kuntia ja tieliikennelakia muutettaisiin siten, että ajoneuvojen pysäköinti jalankulkuväylillä kiellettäisiin kokonaan.

Oikeusministeriö katsoi mikroliikennelupaa koskevien perusteluiden olevan osin ristiriidassa ja osin päällekkäisiä hallintolain mukaisen selvitysvelvollisuuden kanssa. Ministeriö esittää, että ehdotusta täydennettäisiin muun muassa säätämällä luvan pituudesta täsämällisemmin. Lisäksi oikeusministeriö esitti, että säätämisyjärjestelyperusteita täydennettäisiin sekä toteaa, että jos kunnan päätöksistä haetaan oikaisua hallintolain järjestyksessä, tulee tästä nimenomaisesti säätää lailla.

Opetushallitus kannatti mikroliikennelupaa koskevaa ehdotusta, mutta totesi, ettei ehdotus estäisi oppilaita ja opiskelijoita kulkemasta omilla sähköpotkulaudoillaan. Kouluilla tai oppilaitoksilla ei ole mahdollisuutta rajoittaa koulumatkojen kulkemista eri kulkuvälineillä.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannatti mikroliikennelupaa koskevaa ehdotusta ja ehdotti, että lainsäädännön tueksi laadittaisiin kuntia ohjeistavaa materiaalia.

Poliisihallitus piti mikroliikennelupaa koskevaa sääntelyä perusteltuna. Poliisihallituksen käsityksen mukaan liikenneturvallisuuden kannalta tarpeelliset lupaehdot voivat liittyä käytettävien ajoneuvojen rakenteeseen ja varusteisiin sekä siihen, miten palveluntarjoajat varmistuvat kuluttajan kelpoisuudesta käyttää mikroliikennepalvelua.

Pyöräliitto ry yhtyi Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän ja Kuntaliitto ry:n lausuntoihin mikroliikenneluvasta ja kannattaa ehdotusta näissä esitetyin varauksin.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy esitti, että esityksessä selvennettäisiin miten lupaehdot sovellettaisiin kuntien tarjoamiin mikroliikennevälineisiin ja mitä tarkoitetaan sillä, että kunta itse tarjoaa ajoneuvoja vuokralle.

Rahtarit ry kannatti esityksen mukaista mahdollisuutta myöntää mikroliikennelupia toimijoille, mutta esitti että lupaehdot olisivat yhtenäiset koko maassa ja niissä tulisi huomioida ikäraajat ja sanktiot kulkuvälineen virheellisestä pysäköinnistä.

Raittiuden Ystävät ry katsoi, että mikroliikenneonnettomuuksista ja niiden kustannuksista on pidettävä luotettavaa kirjanpitoa.

Riihimäen kaupunki kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta ehdotti lisäystä, jonka mukaan mikroliikennelupaa ei tarvita kaupungin hankkimaan kaupunkipyöräpalveluun tai vastaaviin palveluihin.

Ryde katsoi, että ehdotuksesta puuttuu selkeä kehys, jossa määritellään, milloin kunnat voivat säädellä palvelua liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja kunnossapidon perusteella sekä tämän sääntelyn laajuus näiden kolmen tekijän osalta. Lisäksi Ryde piti esitystä perustuslain vastaisena.

Sisäministeriö kannatti mikroliikennepalvelun tarjoamista koskevaa esitystä. Ehdotus antaisi kunnille työkaluja mikroliikennepalvelun ohjaamiseen lupaehtojen avulla.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannatti pääosin mikroliikennelupaa koskevia ehdotuksia, mutta totesi asemallisten polkupyörien eroavan pysäköintiin liittyvien haittavaikeutusten osalta vuokrattavista sähköpotkulaudoista.

Suomen Autokoululiitto ry kannatti esitettyä mikroliikennelupaa.

Suomen Kiinteistöliitto ry kannatti esitettyä mikroliikennelupaa ja esitti, että lupaehdoista kuultaisiin kiinteistönomistajia sekä mahdollistettaisiin rajoitusten ja kieltojen asettaminen yksityisten kiinteistöjen alueille.

Suomen Kuntaliitto ry kannatti mikroliikennelupaa, mutta toteaa esityksen kirjauksien kunnan vuokraustoiminnasta aiheuttavan epäselvyyksiä ja pyysi asiaan selkeyttä. Lisäksi Suomen Kuntaliitto ry esitti, että ehdotettuun 18 d §:ään tulisi lisätä mahdollisuus kunnalle olla myöntämättä lupaa, jos hakijan lupahakemus on puutteellinen täydennyspyynnön jälkeenkin. Suomen Kuntaliitto ry ehdotti, että 18 e §:n perusteluissa huomioitaisiin, että kunta voi yksityisoikeudellisella sopimuksella sopia korvauksen perimisestä pysäköintialueiden käytöstä ja että käsitteen ”tien kunnossapito” asemesta esityksessä käytettäisiin ilmaisua ”katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapito”. Ehdotettuun 18 f §:ään Suomen Kuntaliitto ry esitti lisättäväksi täytöntöönpanomääräyksen, lievempiä sanktiointikeinoja kunnalle sekä mahdollisuuden periä huomauttamisesta ja luvan peruuttamisesta aiheutuvat kustannukset palveluntarjoajalta. Lisäksi Suomen Kuntaliitto ry esitti lakiin siirtymäsäännöstä, joka mahdollistaisi että kunta ottaa mikroliikenneluvan käyttöön viimeistään 1.2.2026. Suomen Kuntaliitto ry totesi, ettei kuntien pysäköinninvalvonnalla ole riittävästi resursseja puuttua pysäköintivirheisiin kaikkialla.

Suomen Taksiliitto ry kannatti esitettyä mikroliikennelupaa, mutta esitti riittävien keinojen varmistamista myös jatkossa.

Tampereen kaupunki piti esitettyä mikroliikennelupasääntelyä pääosin hyvänä, mutta esitti, että kunnilla tulisi olla mahdollisuus muun muassa estää palveluiden tuleminen alueilleen halutessaan. Tampereen kaupunki pitää ongelmallisena mikroliikenneluvan lupaehtojen ulottamista kuntien kaupunkipyöriin.

TIER-Dott kannatti lupasääntelyn käyttöönottoa, mutta katsoo, että esitetty mikroliikennelupa puuttuisi mikroliikennepalvelun tarjoajien elinkeinovapautteen ja omaisuuden suojaan ilman, että ehdotettu sääntely täyttäisi perustuslain rajoitusedellytykset. TIER-Dott esitti mikroliikenneluvan sekeyttämistä perustuslakivaliokunnan rajoittamisedellytysten mukaisesti, omakustannusperiaatteen soveltamista lupajärjestelmään liitetyihin maksuihin ja kustannuksiin, kilpailun edistämisen varmistamista sekä mikroliikenneluvan tekemistä teknologianeutraalisti.

Tietosuojavaltuutetun toimisto katsoi, että esityksessä voitaisiin tarkemmin kuvata minkä tyyppisiä anonymisoituja tietoja voitaisiin ehdotetun 18 e §:n 3 momentin mukaan jakaa kunnalle ja miten tietoja anonymisoidaisiin ja mitä suojatoimia kunnat ottaisivat käyttöönsä.

Turun kaupunki kannatti esitettyä mikroliikennelupaa, mutta esitti, että toimiluvalla voitaisiin rajoittaa sähköpotkulautaooperaattoreiden lukumäärää enimmillään kolmeen suurissa kaupungeissa. Lisäksi kaupunki katsoi, ettei sähköpotkulautailuun liittyvät toimilupaehdot sovellu kaupunkipyöriin.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto ehdotti lisättäväksi ajoneuvojen käyttöä koskeviin lupaehtoihin käyttäjille annettavat tiedot palvelun turvallisuudesta.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannatti mikroliikennelupaa koskevan esityksen lähtökohtia, mutta esitti, että lupaa haettaessa olisi ilmoitettava elinkeinonharjoittajan tunnistetiedot. Työ- ja elinkeinoministeriö esitti harkittavaksi, että lakiluonnosta täsmennettäisiin sen osalta missä olosuhteissa ja millä perusteella päätös ajoneuvojen määrien rajoittamisesta voitaisiin tehdä. Lisäksi työ- ja elinkeinoministeriö katsoi, että jos kunnalle annettaisiin mahdollisuus enimmäismäärästä päättämiseen, tulisi se tehdä laintasoisella säännöksellä. Ministeriö ei kannata aluekohtaista enimmäismäärää koskevasta päätösvallasta säätämistä. Työ- ja elinkeinoministeriö esitti myös harkittavaksi, että ehdotetussa 18 e §:n 1 ja 2 momentissa mainittaisiin ”liikenteen esteettömyys” nyt käytetyn muotoilun ”esteettömyys” sijasta.

Vaasan kaupunki piti mikroliikenneluvan käyttöönottoa välttämättömänä, mutta katsoi, että valvontaa ja rajoituksia tulisi saada myös yksityisille alueille. Kaupunki esitti mikroliikenneluvan peruuttamista koskevaan pykälään täytäntöönpanomääräyksen lisäämistä.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta kannatti esitettyä mikroliikennelupaa, mutta totesi että sen vaikutukset saattavat vaihdella kuntakohtaisesti. Lisäksi neuvottelukunta muistutti vammaisten ihmisten osallistamisesta lupamenetelyyn.

Vammaisfoorumi ry kannatti esitettyä mikroliikennelupaa, mutta kiinnitti huomiota pienten kuntien resursseihin. Vammaisfoorumi ry esitti, että mikroliikennelupia käsitellessä kuultaisiin paikallista vammaisneuvostoa. Lisäksi Vammaisfoorumi ry esitti, että olennaisimmat määräykset annettaisiin laintasoisina ja että ajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin jalankulkuväylillä kokonaan.

Vanhusasianvaltuutettu kannatti mikroliikenneluvan tavoitteita.

Vantaan kaupunki kannatti esitettyä mikroliikennelupaa ja esitti, että luvan peruuttaminen tulisi olisi mahdollista panna täytäntöön mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta. Vantaan kaupunki kannatti vahvaa tunnistautumista ikävalvonnan mahdollistamiseksi ja painotti kuntien välistä yhteistyötä tiiviillä kaupunkiseuduilla. Lisäksi kaupunki esitti muun muassa, että ehdotuksessa selkiytettäisiin lupaehtojen osalta, että ne voivat poiketa toisistaan eri liikkumisvälineiden välillä.

Väylävirasto kiinnitti huomiota siihen, että mikroliikenneluvan ehtojen tulisi olla voimassa sekä kuntien katuverkolla että kunnan alueella olevalla valtion maantieverkolla. Lisäksi Väylävirasto totesi, että lupamenettelyssä tulisi tällöin kuulla valtion väylänpidosta vastaavia tahoja.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos katsoi, että mikroliikennelupien osalta tulisi huomioida mahdollisuus rajoittaa viikonloppuoina tapahtuvaa vuokrausta.

Voi Technology Finland Ab katsoi mikroliikenneluvan rajoittavan liikaa elinkeinovapautta, eikä sääntely ole riittävän tarkkaa ja täsmällistä perustuslain vaatimusten näkökulmasta. Sääntely ei myöskään ole riittävän ennakoitavaa. Voi Technology Finland Ab piti ongelmallisena sitä, että kunta voisi rajata sähköpotkautojen määrää muttei operaattoreiden määrää ja esitti erillisen vaikutusten arvioinnin tekemistä vakuutuslainsäädännöstä. Voi Technology Finland Ab vastusti sitä, että kunnille annettaisiin toimivalta rajoittaa mikroliikkumispalveluiden toiminta-aikaa ja -kautta ja katsoo, että kuntien toimivalta tulisi mikroliikkumisluvan osalta rajata koskemaan vain pysäköintiä ja nopeuksia.

Ympäristöministeriö kannatti ehdotettua mikroliikennelupaa, mutta esitti, että mikroliikennelupaa koskevissa säännöksissä viitattaisiin elinkeinolainsäädäntöön sekä selkiytettäisiin lakia sen osalta, voiko kunta olla myöntämättä mikroliikennelupia alueellaan. Lisäksi ympäristöministeriö esitti kysymyksen siitä, tulisiko huomautuksen ja mikroliikenneluvan peruuttamisen väliin lisätä jokin välimuoto.

Yksityishenkilöt kannattivat lausunnoissaan esitettyä mikroliikennelupaa. Lisäksi eräässä lausunnossa esitettiin yhteistyötä ympäristöministeriön kanssa mikroliikenneluvan osalta ja yhdessä lausunnossa esitettiin moottoroidulle vesiliikenteelle 0,5 promillen promillerajaa.

5. Promilleraja

Promillerajasta lausui 61 lausunnonantajaa. Lähes kaikki lausunnonantajat (mm. poliisi, Liikenne- ja viestintävirasto, THL, Autoliitto ja Liikenneturva) kannattivat ehdotettua 0,5 promillen promillerajaa. Sisäministeriön poliisiosasto lausui kannattavansa erityisesti esityksen tavoitetta selkeyttää moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä siten, että jatkossa konkreettisen promillerajan ylityksestä voidaan määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus. Osa lausunnonantajista (mm. Onnettomuustietoinstituutti, Liikenne- ja viestintävirasto ja Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry) esittivät promillerajan ulottamista myös polkupyöräilyyn. Osa lausunnonantajista esitti myös sääntelyn siirtämistä rikoslakiin, koska lausuntojen antajien näkemyksen mukaan päihtyneenä ajaminen on varsin moitittavaa toimintaa, ja teon pitäisi näin ollen olla kriminalisoitu. Lisäksi osa lausunnonantajista esitti promillerajan tiukentamista.

Aivovammaliitto kannatti esitettyä promillerajaa.

Autoliitto ry kannatti esitettyä promillerajaa.

Bolt Services Fi Oy kannatti esitettyä promillerajaa.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry kannatti esitettyä promillerajaa.

Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto kannatti esitettyä promillerajaa.

ELY-keskukset kannattivat esitettyä promillerajaa ja esittivät sen ulottamista myös polkupyöräilyyn.

Espoon kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf kannatti esitettyä promillerajaa.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry kannatti esitettyä promillerajaa.

Helsingin kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Helsingin seudun kauppakamari kannatti esitettyä promillerajaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kannatti esitettyä promillerajaa.

HUS-Yhtymä kannatti esitettyä promillerajaa.

Hyvinkää kannatti esitettyä promillerajaa.

Invalidiliitto ry kannatti esitettyä promillerajaa.

Jyväskylän kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannatti esitettyä promillerajaa.

Kuopion kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Lappeenrannan kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Liikenne- ja viestintävirasto kannatti esitettyä promillerajaa ja esitti, että sen tulisi koskea kaikkea pyöräilyä. Lisäksi virasto esitti 17 a §:n otsikon muuttamista.

Liikenneoikeusyhdistys kannatti esitettyä promillerajaa ja esitti harkittavaksi sääntelyn ulottamista polkupyörän ja sähköavusteisen polkupyörän kuljettajiin.

Liikennesuunnittelun Seura ry katsoi, että promillerajan seuranta pitää tehdä mahdolliseksi.

Liikenneturva kannatti esitettyä promillerajaa, mutta esitti samalla sääntelyn ulottamista myös polkupyöriin.

Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat ry kannatti esitettyä promillerajaa ja nolatoleranssia muiden päihteiden osalta.

Liikennevakuutuskeskus kannatti esitettyä promillerajaa, mutta esittää, että ehdotuksessa 17 a §:ssä selkiytettäisiin, mitä tarkoitetaan termillä ”sähkömoottoriajoneuvo”, joka oli pykäläluonnoksen otsikossa.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys kannatti esitettyä promillerajaa.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry kannatti esitettyä promillerajaa ja polkupyörien ja sähköavusteisten polkupyörien jättämistä sääntelyn ulkopuolelle.

Nordic Micromobility Association kannatti esitettyä promillerajaa.

Näkövammaisten liitto ry kannatti esitettyä promillerajaa.

Oikeusministeriö ei ole valmistelun aikana pitänyt promillerasääntelyä perusteltuna, mutta pitää hallinnollisesti sanktioitua promillerasääntelyä lähtökohtaisesti parempana vaihtoehtona kuin tällaisen promillerasääntelyn ehdottamista rikosoikeudelliseen järjestelmään. Lisäksi ministeriö esitti täsmennyksiä ja muutoksia lain perusteluihin sekä esitti, että oikeusministeriön esittämä epäsuhta puhallutusoikeuden osalta selostettaisiin ja arvioitaisiin esitysluonnoksessa täsmällisemmin.

Onnettomuustietoinstituutti kannatti esitettyä promillerasajaa ja esitti, että säännökset ulotettaisiin koskemaan myös tavallista sähköavusteista polkupyöräilyä.

Opetushallitus kannatti esitettyä promillerasajaa.

Poliisihallitus kannatti esitettyä promillerasajaa. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan sääntelyn tulisi koskea myös polkupyöriä. Polkupyöräilyn rajaamista ulos voidaan pitää edelleen ongelmana liikenneturvallisuuden kannalta.

Pyöräliitto ry kannatti esitettyä promillerasajaa.

Rahtarit ry kannatti esitettyä promillerasajaa ja katsoi, että sanktion tulisi olla esimerkiksi päiväsakkojärjestelmän mukainen ja muut päihdeaineet tulisi saattaa sääntelyn piiriin.

Raittiuden Ystävät ry kannatti esitettyä promillerasajaa.

Riihimäen kaupunki kannatti esitettyä promillerasajaa.

Ryde kannatti esitettyä promillerasajaa.

Sisäministeriö kannatti esitettyä promillerasajaa ja huumausaineiden käyttöä koskevaa rajaa.

Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö kannatti esitettyä promillerasajaa.

Suomen Kiinteistöliitto ry kannatti esitettyä promillerasajaa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannatti esitettyä promillerasajaa.

Suomen Kuntaliitto ry kannatti esitettyä promillerasajaa.

Suomen Taksiliitto ry kannatti esitettyä promillerasajaa ja esitti kuljettajille 15 vuoden ikärajaa.

Tampereen kaupunki kannatti esitettyä promillerasajaa.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos kannatti esitettyä promillerajaa.

TIER-Dott kannatti esitettyä promillerajaa ja esitti sen ulottamista myös polkupyöräilyyn.

Turun kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Vaasan kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Vammaisfoorumi kannatti esitettyä promillerajaa.

Vammaisten henkilöiden neuvottelukunta kannatti esitettyä promillerajaa, mutta ehdotti, että perusteluissa tulisi avata sähköpyörätuolin käyttäjien suhde promillerajoin.

Vantaan kaupunki kannatti esitettyä promillerajaa.

Voi Technology Finland Ab kannatti esitettyä promillerajaa.

Väylävirasto esitti, että promillerajaa koskeva perusteluteksti korjattaisiin vastaamaan pykälää.

Ympäristöministeriö kannatti esitettyä promillerajaa.

Yksityishenkilöiden lausunnoissa päihderajoihin suhtaudutaan kirjavasti. Yksi lausunnonantaja vastusti promillerajaa kun taas muut lausunnonantajat halusivat joko tiukentaa promillerajaa tai laajenta sen soveltamisalaa myös polkupyöräilyyn.

6. Liikennevalvonta

Liikennevalvonnasta lausui 50 lausunnonantajaa. Useat lausunnonantajat (mm. poliisi, sisäministeriö, Liikenneturva ja Vammaisfoorumi) kannattivat liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia. Useissa lausunnoissa korostettiin erityisesti riittävien poliisin valvontaresurssien ja toimivaltuuksien tärkeyttä myös mikroliikenteen valvontaan. Osa lausunnonantajista, kuten Näkövammaisten liitto sekä Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry, esitti yksityisen pysäköinninvalvonnan roolin vahvistamista esteettömyyden turvaamiseksi. Oikeusministeriö katsoi launnossaan, että esitystä tulisi tämentää puhallutusosaston osalta. Sisäministeriön poliisiosasto piti launnossaan valvonnan toteuttamiseksi välttämättömänä, että poliisimies voisi määrätä esityksen mukaisesti kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteuttamiseksi.

Aivovammaliitto kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Autoliitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Bolt Services Fi Oy kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

ELY-keskukset kannattivat liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia ja totesivat poliisien riittävien resurssien olevan tärkeitä valvonnan kannalta.

Espoon kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf totesi, että valvonnan resursseja pitää kasvattaa ja että valvonnassa tulisi voida hyödyntää yksityistä pysäköinninvalvontaa. Lisäksi yhdistys katsoi, että yksityisten kiinteistöjen tulisi voida rajoittaa pysäköintiä alueillaan ja pysäköinti tulisi sallia ainoastaan niille varatuille paikoille.

Helsingin ja Uudenmaan näkövammaiset ry katsoi, että esteettömyyden erityistason alueille pysäköinninvalvonta tulisi antaa yksityisen pysäköinninvalvonnan tehtäväksi ja yksityisen kiinteistönhaltijan olisi voitava asettaa alueelleen pysäköintirajoituksia.

Helsingin kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia, mutta kiinnitti huomiota siihen, että ensisijaisesti operaattorit ovat vastuussa oikeaoppisen pysäköinnin varmistamisesta.

HUS-Yhtymä kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Invalidiliitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia ja katsoi, että merkittävillä esteettömyyden erityistason alueilla korostuu yksityisen pysäköinninvalvonnan rooli.

Jyväskylän kaupunki katsoi ehdotusten olevan oikeansuuntaisia.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Kuopion kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia, mutta esitti ehdotettuun 17 a §:ään selventävää muotoilua.

Lappeenrannan kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Liikenneoikeusyhdistys ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Liikennesuunnittelun Seura ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Liikkuvan poliisin Perinneyhdistys ry katsoi, että lievästi päihtyneen kuljettajan ajon esto saattaa olla merkittävämpää mikroliikenteen kuin moottoriliikenteen osalta.

Liikenneturva kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia, mutta esitti, että promillerajasääntelyä täydennettäisiin polkupyörän osalta ja että 164 § ja sen perustelut saatettaisiin vastaamaan toisiaan.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry kannatti poliisille annettavia toimivaltuuksia mikroliikkumiseen valvontaan.

Nordic Micromobility Association kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Näkövammaisten liitto ry katsoi, että merkittävillä esteettömyyden erityistason alueilla pysäköinninvalvonta tulisi antaa yksityisen pysäköinninvalvonnan tehtäväksi ja kiinteistön haltijan olisi voitava asettaa alueelleen pysäköintirajoituksia. Lisäksi liitto ehdotti, että lautojen pysäköinnin kieltämistä jalkakäytävälle tulisi harkita.

Onnettomuustietoinstituutti totesi, että liikennevalvonnan tulee olla näkyvää ja se edellyttää riittäviä resursseja poliisilta.

Opetushallitus kiinnitti huomiota siihen, etteivät virtuaaliset rajoitukset vaikuta yksityisomisteisiin potkulautoihin.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Poliisihallitus kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia. Poliisihallitus piti hyvinä muun muassa esitettyjä muutoksia liikennevirhemaksun tiedoksiantoa koskeviin säännöksiin. Lisäksi Poliisihallitus piti perusteltuna muutoksia, joiden myötä liikennevirhemaksu voidaan määrätä myös kunnoltaan, rakenteeltaan tai varusteiltaan määräysten vastaisen moottorittoman ajoneuvon kuljettamisesta silloin, kun vioista ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle.

Pyöräliitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Rahtarit ry kannatti liikennevalvonnan lisäämistä mikroliikkumiseen.

Raittiuden Ystävät ry katsoi, että lievästi päihtyneen kuljettajan ajon esto on tärkeää.

Riihimäen kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Ryde kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Sisäministeriö piti valvonnan toteuttamiseksi välttämättömänä, että poliisimies voisi määrätä esityksen mukaisesti kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteuttamiseksi. Lisäksi sisäministeriö piti tiedoksiantoa koskevaa muutosta perusteltuna poliisin prosessitehokkuuden parantamisen kannalta.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Suomen Autokoululiitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Suomen Kiinteistöliitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia ja ehdottaa, että vastaavaa sääntelyä ulotettaisiin yksityisiin kiinteistöihin.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Suomen Kuntaliitto ry kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia, mutta kiinnittää huomiota rajallisiin resursseihin.

Tampereen kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Terveysten ja hyvinvoinnin laitos katsoi sääntelyn haasteeksi liikennevalvonnan riittävyyden.

TIER-Dott esitti, että päihtymystilan toteamiseen riittäisi kaksi seulonta-alkometrillä tehtävää puhalluskoetta.

Turun kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Vaasan kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia ja korosti riittävien valvontaresurssien tärkeyttä.

Vammaisfoorumi ry katsoi, ettei poliisilla tai kunnallisella pysäköinninvalvonnalla ole riittävästi resursseja ja erityisesti merkittävillä esteettömyyden erityistason alueilla pysäköinninvalvonta tulisi antaa yksityisen pysäköinninvalvonnan tehtäväksi. Lisäksi Vammaisfoorumi ry katsoi, että kiinteistönhaltijan tulisi voida asettaa alueelleen pysäköintirajoituksia. Lisäksi lautojen pysäköinnin kieltämistä jalkakäytävillä tulisi harkita.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Vantaan kaupunki kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Voi Technology Finland Ab katsoi, että ehdotetun sääntelyn tehokas toteutuminen edellyttää riittäviä resursseja poliisilta.

Väylävirasto kannatti valvonnan lisäämistä.

Ympäristöministeriö kannatti liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia.

Yksityishenkilöiden antamissa lausunnoissa kannatettiin liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia. Lisäksi yhdessä lausunnossa ehdotettiin, että sähköaudan taluttajaksi pitäisi katsoa myös henkilö, joka alle 5km:n tuntinopeudella liikkuu potkulaudalla siten, että toinen jalka käy vähän väliä maassa. Lausunnoissa esitettiin lisäksi poliisien määrän lisäämistä ja eräissä lausunnossa toivottiin selkeytyksiä ehdotettuihin säännöksiin.

7. Liikenteenohjauslaitteet

Liikenteenohjauslaitteista lausui yhteensä 43 lausunnonantajaa. Useat lausunnonantajat (mm. Espoon, Turun ja Helsingin kaupungit sekä Liikennevakuutuskeskus) pitivät liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia tarpeellisina. Lausunnoissa toivottiin kuitenkin lisäselvitystä uusien liikennemerkkien ja lisäkilpien käyttöä koskevista yksityiskohdista. Uusia kevyen sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettuja liikenteenohjauslaitteita kannatettiin laajasti, kun taas uusi lisäkilpi H27 jakoi lausunnonantajien näemyksiä.

Aivovammaliitto kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Bolt Services Fi Oy kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

ELY-keskukset kannattivat liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Espoon kaupunki kannatti ehdotettua tiemerkintää M20, lisäkilpeä H12.14 ja ylijatsettua jalkakäytävää koskevaa lisäkilpeä, jonka käyttöä se esitti velvoittavaksi. Lisäksi kaupunki esitti liikenteenohjauslaitteille riittävää siirtymäaika.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf esitti, että vuokralautoihin vaadittaisiin pakollinen sovelluksella käynnistyvä äänimerkki, joka kuuluu pysäköidystä laudasta, kun näkövammaisen lähestyy sitä.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry ehdotti, että vuokralautoihin vaadittaisiin pakollinen sovelluksella käynnistyvä äänimerkki, joka kuuluu pysäköidystä laudasta, kun näkövammaisen lähestyy sitä.

Helsingin kaupunki kannatti esitettyä lisäkilpeä H12.14 ja tiemerkintää M20, mutta ehdotti, että tiemerkintää M20 voitaisiin käyttää myös lisäkilven H12.10 yhteydessä ja sallia polkupyörien pysäköinti samaan ruutuun kevyiden sähköajoneuvojen kanssa. Lisäksi kaupunki esitti, että lisäkilven H27 käytön tulisi olla velvoittavaa ja totesi, että merkintätapoihin vaaditaan riittävä siirtymäaika.

Hyvinkää katsoi kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittavan lisäkilven olevan epäselvä ja katsoi yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköinnin ohjaamiseen tehokkaimmaksi keinoksi teknisesti geoidatut alueet.

Invalidiliitto ry kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia ja totesi, että geoitauksen tarkkuutta tulisi parantaa.

Jyväskylän kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Kuopion kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Lappeenrannan kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto totesi, että ehdotukseen sisältyvät uudet liikenteenohjauslaitteet on mahdollista määrittellä tarkemmin liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksesta annetussa määräyksessä.

Liikenneoikeusyhdistys ry kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Liikenneturva kannatti esitettyä uutta liikennemerkkiä (kevyt sähköajoneuvo) ja tiemerkintää. Lisäksi Liikenneturva esitti, että ylijatketun jalkakäytävää koskeva muutos-ehdotus tulisi jättää lainsäädäntöhankkeen ulkopuolelle.

Liikennevakuutuskeskus kannatti ylijatketun jalkakäytävää osoittavaa lisäkilpeä, muttei pidä sitä riittävänä vaan ehdottaa ylijatketun jalkakäytävän osoittamista päämerkillä ja lisäkilvellä.

Nordic Micromobility Association kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Näkövammaisten liitto ry esitti että vuokralautoihin vaadittaisiin pakollinen sovelluksella käynnistyvä äänimerkki, joka kuuluu pysäköidystä laudasta, kun näkövammaisen lähestyy sitä.

Opetushallitus piti harmillisena, etteivät kansainväliset tieliikenne- ja liikennemerkki-sopimukset tunnista digitaalisia liikenteenohjauslaitteita.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Poliisihallitus kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia muutamien täsmennysehdotuksin. Poliisihallituksen näkemyksen mukaan uusi lisäkilpi selkeyttäisi tieliikennelain 24 §:n 3 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta erityisesti talvisissa olosuhteissa.

Pyöräliitto ry kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia, mutta kiinnitti huomiota siihen, etteivät kaikki kevyet sähköajoneuvot ole sähköpotkulautoja.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Rahtarit ry kannatti mikroliikkujille liikenteenohjauslaitteilla merkittyjä pysäköintipaikkoja.

Riihimäen kaupunki esitti, että ylijatkettu jalkakäytävä merkittäisiin aina liikennemerkillä.

Ryde kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Suomen Autokoululiitto ry kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Suomen Kuntaliitto ry katsoi, etteivät ehdotetut liikenteenohjauslaitteet toimi ensisijaisena keinona markkinaehtoisten sähköpotkulautojen pysäköinnin ohjauksessa, mutta kannattaa ehdotettua ylijatkettua jalkakäytävää koskevaa lisäkilpeä. Lisäksi Suomen Kuntaliitto ry esittää riittävää siirtymäaikaa velvoittaville merkitsemistavoille.

Tampereen kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia, mutta toivoi esitykseen tarkannuksia sen suhteen, miten ehdotukset vaikuttavat pysäköinninvalvontaan. Kaupunki piti perusteettomana ehdotusta ylijatketun jalkakäytävän liikennemerkistä.

Taksiliitto ry painotti liikennesääntöjen ja niitä koskevan tiedottamisen merkitystä.

TIER-Dott kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Turun kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Vammaisfoorumi ry esitti, että vuokralautoihin vaadittaisiin pakollinen sovelluksella käynnistyvä äänimerkki, joka kuuluu pysäköidystä laudasta, kun näkövammaisen lähestyy sitä.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Vantaan kaupunki kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia, mutta esitti, että ylijatkettua jalkakäytävää osoittavan lisäkilven käytön tulisi olla velvoittavaa. Lisäksi Vantaan kaupunki esitti, että mopojen pysäköintiä jalkakäytävillä ja pyöräteillä tarkasteltaisiin säädöshankkeen yhteydessä.

Voi Technology Finland Ab kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Väylävirasto kannatti ehdotettua skuuttilisäkilpeä sekä pysäköinnin merkitsemistä omalla tiemerkinällään. Virasto kuitenkin katsoi, että ylijatketun jalkakäytävän lisäkilven tarvetta ja käyttöä tulisi selventää esityksessä.

Ympäristöministeriö kannatti liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia.

Yksityishenkilöt kannattivat liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia ja esittivät lausunnoissaan uudenlaisia aluemerkkejä sekä kiinnittivät huomiota liikennemerkkien havaitsemiseen.

8. Ajoneuvolain soveltamisala

Ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta lausui 42 lausunnonantajaa. Suurin osa lausunnonantajista (mm. Väylävirasto, Tukes ja Kuntaliitto) kannattivat lausuntokierroksella esitettyä ajoneuvolain soveltamisalan laajentamista. Lausunnoissa todettiin kuitenkin, että liikuntaesteisten avustusvälineet tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle (mm. Liikenneoikeusyhdistys ja Invalidiliitto). Liikenne- ja viestintävirasto sekä Onnettomuustietoinstituutti kuitenkin esittivät huolensa siitä, että muutoksen turvallisuusvaikutukset voivat pahimmassa tapauksessa olla negatiivisia, mikäli jalkakäytävillä tarkoitettuja liikkumisvälineitä lailla pakotetaan ajokaistalle.

Aivovammaliitto kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Autoliitto ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Bolt Services Fi Oy kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

ELY-keskukset kannattivat ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Espoon kaupunki kannattivat ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry esitti sähköajoneuvon kuljettajille 18 vuoden vähimmäisikärajaa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

HUS-Yhtymä kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Hyvinkää kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Invalidiliitto ry katsoi, että jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, tulee voida liikkua jalankulkuun varatuilla väylillä.

Jyväskylän kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Kuopion kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Lappeenrannan kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Liikenne- ja viestintävirasto katsoi, että esityksessä ehdotetusta liikennesääntöjen yhtenäistämisestä ei pitäisi säätää ajoneuvolaissa ja esittää, että laitteiden markkinalvonta pitäisi järjestää nykyistä työnjakoa noudattaen. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan esityksessä ei ole arvioitu muutoksen laajempia liikenneturvallisuusvaikutuksia riittävästi.

Liikenneoikeusyhdistys ry esitti, että esityksessä selvennettäisiin, etteivät liikuntaesteisten käyttöön tarkoitetut ja jalankulkua avustavat laitteet kuulu ajoneuvolain soveltamisalaan.

Liikenneturva kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta, mutta toteaa, että tienkäyttäjän on käytännössä vaikea hahmottaa, että tiellä liikkumista, ajoneuvoja ja liikennevakuuttamista koskevat vaatimukset ovat toisistaan erillisiä.

Liikennevakuutuskeskus kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Nordic Micromobility Association kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Näkövammaisten liitto ry katsoi, että jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä, jonka rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, tulee voida liikkua jalankulkuun varatuilla väylillä.

Onnettomuustietoinstituutti kannatti ehdotusta siitä näkökulmasta, että se selkeyttää sääntelyä ja todennäköisesti vähentää väärinkäsityksistä johtuvia onnettomuuksia. Onnettomuustietoinstituutti kuitenkin kiinnitti huomiota siihen, että ehdotus voi lisätä nopeuseroja paikoin ahtaillakin pyöräväylillä liikkuvien kesken eikä muutoksen turvallisuusvaikutuksia ole arvioitu. Onnettomuustietoinstituutin mukaan tulisi myös arvioida, onko nykyinen pyörätieverkosto soveltuva kasvavalle ajoneuvokirjolle.

Opetus- ja kulttuuriministeriö kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Poliisihallitus kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista.

Pyöräliitto ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta, mutta korosti tarvetta laajentaa myös investointeja pyörävyliin.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Rahtarit ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Riihimäen kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Sisäministeriö kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Sosiaali- ja terveysministeriö kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Suomen Autokoululiitto ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Suomen Kuntaliitto ry kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Tampereen kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

TIER-Dott kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Turun kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta, mutta esitti, että esitystä täydennettäisiin kattamaan enimmäisnopeudeltaan 6-7 km/h kulkevat laitteet.

Vammaisfoorumi katsoi, että jalankulkua avustavilla tai korvaavilla liikkumisvälineillä, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, tulee voida liikkua jalankulkuun varatuilla väylillä.

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Vantaan kaupunki kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Väylävirasto kiinnitti huomiota termien yhtenäisyyteen ja katsoo, että rajan pitäisi olla selkeä vuokrattavien ajoneuvojen ja yksityisten ajoneuvojen välillä taikka polkupyörien ja sähköavusteisten polkupyörien välillä.

Ympäristöministeriö kannatti ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta.

Yksityishenkilöt sekä kannattavat että pitävät tarpeettomana ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevaa ehdotusta. Lisäksi yhdessä lausunnossa esitetään enimmäisnopeuden rajaamista 20 kilometriin tunnissa.

9. Muita huomioita esitysluonnoksesta

Muita huomioita esitysluonnoksesta esitti 55 lausunnonantajaa. Lausunnonantajat nostivat esiin muun muassa 15 vuoden ikärajan säätämisen tarpeen (mm. Liikenneturva, opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö ja THL) ja kypäräpakon kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen (mm. Onnettomuustietoinstituutti). Lisäksi lausunnoissa nousivat esiin kypäräsuosituksen ulottaminen myös kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen (mm. Invalidiliitto, Pohjois-Savon ELY-keskus ja Liikenneturva). Lisäksi ehdotettiin kattavampaa viestintää ja valistusta sekä lainsäädännön vaikutusten seuranta mahdollisimman pian lain voimaantulon jälkeen.

Aivovammaliitto kannatti mikroliikkumisen seurantaverkoston perustamista, riittävää tiedotusta ja valistusta mikroliikenteen liikennesäännöistä sekä vuokraustoiminnassa olevien kevyiden sähköajoneuvojen vakuutuksien sisällön ja korvaavuuden selvittämisestä.

Autoliitto ry esitti, että esityksessä huomioitaisiin kauppojen kuljetusrobotit.

Bolt Services Fi Oy ehdotti, että kuntien perimiin maksuihin säädettäisiin maksukatto tai säädettäisiin, että maksujen tulee olla kustannusperusteisia.

Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry kannatti esityksen ehdotuksia, joilla ehkäistään päihytyneenä ajamista.

Ehkäisevän päihdetyön järjestöverkosto esitti, että ehdotuksessa otettaisiin kantaa siihen, mitä tapahtuu tilanteissa, joissa viranomainen on todennut huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen.

ELY-keskukset esittivät sähköpotkulautojen kuljettamiseen 15 vuoden ikärajaa sekä sähköavusteisten suojaamattomien ajoneuvojen enimmäisnopeuden rajaamista 20 km/h. Lisäksi ELY-keskukset pitivät ongelmallisena, että sähköpyörillä on promilleraja mutta tavallisilla polkupyörillä ei sekä ehdottaa harkittavaksi, että autoilun promilleraja laskettaisiin 0,2:een. ELY-keskukset katsoivat, että liikennevirhemaksu saattaa olla liian kevyt rangaistus promillerajan ylittämisestä tai mikroliikenteen ajoneuvon rakenteen muuttamisesta ja esittävät lisäksi lakiin kirjatun pyöräilykypäräsuosituksen ulottamista myös muuhun mikroliikkumiseen. Lisäksi ELY-keskukset ehdottivat, että vuokra-toiminnassa olevien kevyiden sähköajoneuvojen vakuutuksien sisältöä ja korvaavuutta selvitettäisiin.

Espoon kaupunki esitti selkiytystä ajoneuvon siirtämistä koskevaan ehdotukseen, jotta se kattaisi myös tilanteen, jossa toimijalla ei ole mikroliikennelupaa.

Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf esitti AVAS-järjestelmän käyttöönottoa sekä vaatimusta käyttää kypärää.

Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry esitti, että autonomisiin, jalkakäytävällä liikkuviin kuljettimiin on asennettava AVAS-järjestelmä (acoustic vehicle alarming system), joka varoittaa näkövammaisia lähestyvistä ajoneuvosta.

Helsingin kaupunki esitti, että viranomaisen voisi määrätä, että mikroliikenneluvan peruuttamista koskevaa päätöstä olisi oikaisuvaatimuksesta tai muutoksenhausta huolimatta noudatettava ja että liikennepalvelulain esitetyssä 18 §:ssä termi kunnan lupaviranomaisen korvattaisiin termillä kunta. Lisäksi kaupunki esitti, että esityksessä huomioitaisiin tilanne, jossa kunta on peruuttanut mikroliikenneluvan viimeksi kulu-
neen vuoden aikana ja lupaa haetaan uudestaan uuden yhtiön nimissä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä esitti, että sähköpotkulautaanonnettomuuksien tilastointitapaa muutettaisiin, jotta esityksen vaikutuksia pystytään arvioimaan. Lisäksi kuntayhtymä toteaa, että Helsingin seudun kunnat olisi tärkeää pitää mukana jatkovalmistelussa.

HUS-Yhtymä esitti ehdotusta täydennettävän käytössä olevilla rajoituksilla ja onnettomuustilastoilla sekä kypärän käyttösuosituksen kirjaamista lakiin ja terveydenhuollolle mahdollisuutta traumapotilaiden alkoholitestaukseen.

Hyvinkää totesi, että esityksessä jää epäselväksi, kuinka kaupungin lupaehdoissa asettamaa ikärajaa voitaisiin valvoa ja esittää, että mikroliikennelupa voitaisiin ottaa käyttöön vasta kesäkaudella 2026.

Invalidiliitto ry kannatti suojakypärän käyttösuosituksen ulottamista sähköpotkulautailuun, 15 vuoden ikärajaa sekä korostaa liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen turvaamisen tarvetta pysäköintitunnuksen haltijoiden käyttöön

Jyväskylän kaupunki piti tärkeänä, että kaupungit osallistuvat jatkovalmisteluun. Lisäksi kaupunki esitti riittävää siirtymäaikaa.

Kuluttajaliitto ry esitti arvioitavaksi ikärajan säätämisen tarvetta.

Kuopion kaupunki esitti, että laissa säädettäisiin tiedoksiantovelvollisuus mikroliikenneluvan ehdoista pysäköinninvalvojalle sekä kiinnitti huomiota siirtoviranomaisen haasteisiin osoittaa lupaehtojen vastaista pysäköintiä. Kaupunki esitti, että siirto voitaisiin tehdä välittömästi ja sijaintipaikan välittömään läheisyyteen.

Lappeenrannan kaupunki katsoi, että lainsäädäntö edellyttää lisäksi tehokasta viestintää ja uskottavaa valvontaa.

Liikennesuunnittelun Seura ry katsoi, että lyhytaikaisesti vuokratut sähköskootterit voivat aiheuttaa vaivaa ja kustannuksia myös yksityisille tontin haltijoille ja esitti, että esityksessä huomioitaisiin myös automaattisten tavarankuljettimien olosuhteita, vastuita ja oikeuksia. Lisäksi yhdistys katsoi, että yksityisomisteisten sähköpotkulautojen myyntitilastoja voitaisiin hyödyntää esityksessä ja esitti, että termin paino sijasta esityksessä käytettäisiin termiä massa.

Liikenneturva esitti kevyille sähköajoneuvoille ja moottorilla varustetuille polkupyörille 15 vuoden ikärajaa sekä suojakypärän säätämistä pakolliseksi.

Liikenneoikeusyhdistys ry katsoi, että liikennesääntöjen yhtenäistämisen lisäksi tarvitaan riittävän laajaa informointia. Lisäksi yhdistys esittää liikennevirhemaksun säätämistä kevyen sähköajoneuvon luovuttamisesta alle 15-vuotiaan käyttöön, tarkempaa vaikutustenarviointia sekä harkintaa siitä, pitäisikö sääntelyä ulottaa kuljetusrobotteihin.

Liikennevakuutuskeskus esitti, että uuden laiteluokan (muu vastaava liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettu (teholtaan max. 1,00 kW ja nopeudeltaan max. 15 km/h) laite) perusteluissa mainittaisiin esimerkkinä senioriskootteri.

Liikkuvan poliisin perinneyhdistys ry katsoi 200 euron hallinnollisen liikennevirhemaksun olevan liian pieni rangaistus promillerajan rikkomisesta sekä esittää promillerajaa myös moottorittomalle ajoneuvolle sekä suojakypärän käyttöpakon kirjaamista lakiin. Lisäksi yhdistys katsoo, että mikroliikenteen ajoneuvon nopeuden nostosta tulisi määrätä ankarampi sanktio.

Nordic Micromobility Association kiinnitti huomiota hyvän dialogin tärkeyteen lainsäätäjän, kuntien ja toimijoiden välille.

Näkövammaisten liitto ry esitti sähköpotkulautojen kuljettamiseen 15 vuoden ikäraja, AVAS-järjestelmän tekemistä pakolliseksi sekä sitä että jalkakäytävällä ajonopeuden olisi oltava maksimissaan 7 km/h, lukuun ottamatta liikuntavammaisten ihmisten käyttämiä jalankulkua avustavia tai korvaavia liikkumisvälineitä.

Oikeusministeriö katsoi, että ajoneuvolain liikennevirhemaksun käyttöalan laajentamisen välttämättömyys, oikeasuhtaisuus ja täsmällisyys herättävät kysymyksiä. Lisäksi oikeusministeriö edellyttää ajoneuvojen siirtämistä koskevan sääntelyn täsmenämistä.

Oikeusrekisterikeskus katsoi, ettei sille todennäköisesti tule aiheutumaan esityksessä ehdotettujen liikennevirhemaksujen täytäntöönpanosta lisäresursointitarvetta.

Onnettomuustietoinstituutti esitti, että suojakypärän käyttö säädettäisiin pakolliseksi sekä harkittaisiin alaikärajaksi esimerkiksi 15 vuotta. Lisäksi OTI esitti, että esityksessä selkiytettäisiin terminologiaa sähköavusteisten polkupyörien osalta.

Onnettomuustutkintakeskus kannatti esitettyjä muutoksia ja kiinnitti huomiota siihen, että muiden kuin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tilastointia edesauttaisi tapaturmapotilaan lääkärintarkastuksessa tehtävä kirjaus hyödyntäen jotakin luokitusjärjestelmää, jolla vamman syntymiseen johtanut toiminta/liikkumislaji saataisiin tarkemmin luokitelluksi. Tämä olisi hyödyllistä tietoa arvioitaessa mikroliikkumisen todellisia vaikutuksia tapaturmissa.

Opetushallitus esitti sähköpotkulautojen kuljettamiseen 15 vuoden ikäraja.

Opetus- ja kulttuuriministeriö esitti sähköpotkulautojen kuljettamiseen 15 vuoden ikäraja sekä katsoo, että esityksessä on suojakypärän käyttöä koskevia ristiriitaisia kirjauksia.

Poliisihallitus esitti harkittavaksi ikärajan (15v) asettamista moottorikäyttöisellä polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamiseen.

Pyöräliitto ry esitti kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiseen 15 vuoden ikäraja.

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy kannatti esityksen ehdotettua voimaantuloaikaa.

Raittiuden Ystävät ry katsoi, että 200 euron hallinnollinen liikennevirhemaksu promilerajan rikkomisesta saattaa olla liian pieni sekä esittää kypäräsuosituksen kirjaamista lakiin.

Riihimäen kaupunki katsoi, että mikroliikenneluvan lupaehtojen tulisi olla mahdollisimman yhtenäisiä eri kunnissa ja lupaa koskevissa säännöksissä tulisi olla siirtymäaika.

Ryde piti ehdotusta perustuslain kannalta ongelmallisena. Erityisesti Ryde kiinnittää huomiota oikeudellisen selkeyden puutteeseen, puutteisiin mikroliikkumisluvan ehtojen ennakoitavuudessa ja vakaudessa sekä elinkeinovapauden kohtuuttomaan rajoittamiseen.

Sisäministeriö esitti jatkovalmistelussa harkittavaksi, tulisiko moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle säätää ikäraja.

Starship Technologies esitti, että lainsäädännössä asetettaisiin väistämisvelvollisuus kaikille suojatiellä kulkeville riippumatta siitä, onko kyseessä ajoneuvo tai jalan- kulkija sekä roboteille 12 km/h enimmäisnopeutta ja 50 kg enimmäispainoa.

Suomen Autokoululiitto ry esitti 12-15 vuoden ikärajaa sähköpotkulautojen ja mui- den kevyiden sähköajoneuvojen käyttöön sekä kypäräpakkoa.

Suomen Isännöintiliitto ry esitti, että esityksessä huomioitaisiin yksityiset kiinteistön- omistajat.

Suomen Kiinteistöliitto ry katsoi, että tieliikennelaista poistettu säännös julkisen py- säköinninvalvonnan toimintaedellytyksistä on aiheuttanut epäselvyyksiä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esitti 15 vuoden ikärajaa sähköpotkulauto- jen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen käyttöön.

Suomen Liikennelääketieteen yhdistys kannatti esitystä kokonaisuudessaan, mutta esitti, että sähkökäyttöisille ajoneuvoille säädettäisiin 16-vuoden vähimmäisikäraja sekä mobiililaitteiden käyttökielto ajaessa.

Suomen ympäristökeskus kannatti ehdotusta, mutta toteaa, että sääntelyä kehitettä- essä tulisi huomioida myös mikroliikkumisen positiiviset vaikutukset.

Tampereen kaupunki esitti, että jatkovalmistelussa selvitettäisiin mahdollisuutta 15 vuoden ikärajan asettamiseen ja että kunnat voisivat määrätä virhemaksun väärin- pysäköidystä kevyestä sähköajoneuvosta, jonka operaattori voisi periä käyttäjältä sekä pysäköintivirhemaksujen määräämismahdollisuuden laajentamista. Lisäksi kau- punki esitti, että tiedoksiantoa koskevista säännöksistä poistettaisiin viittaukset hallin- tolakiin ja toivoo, että finlex.fi-palveluun lisättäisiin ajantasainen englanninkielinen käännös tieliikennelaista.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos esitti, että ehdotuksessa otettaisiin selkeämmin kantaa mikroliikkumisvälineiden ikärajiin sekä toivoo myös lainsäädännön ulkopuo- lisia keinoja lasten ja nuorten liikenneturvallisuuden parantamiseen.

TIER-Dott esitti 15 vuoden ikärajaa, kevyiden sähköajoneuvojen nopeusrajoituksen laskemista 20 km/h sekä lainsäädännön laajentamista koskemaan myös yksityisomis- teisia mikroliikenneajoneuvoja.

Turun kaupunki kannatti esitettyjä muutoksia ja piti tärkeänä, että suuret kaupungit osallistuvat jatkovalmisteluun.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto kannatti ehdotusta, mutta esittää perusteluiden kuluttajaturvallisuuslain kuvausta muutettavaksi.

Työ- ja elinkeinoministeriö kiinnitti huomiota siihen, että kuluttajaturvallisuuslain soveltamisala on kuluttajansuojalain kuluttajapalvelu-käsitettä laajempi. Ministeriö kannattaa esitysluonnosta.

Vaasan kaupunki esitti ehdotuksen pikaista voimaantuloa tai riittävää siirtymäaika.

Vammaisfoorumi ry esitti 15 vuoden ikärajaa sähköpotkulautojen käyttöön ja näkövammaisia varoittavan AVAS-järjestelmän säätämistä pakolliseksi. Lisäksi foorumi katsoi, että tiedotusvastuuta ja siitä aiheutuvia kustannuksia tulisi jakaa operaattoreiden, Liikenneturvan ja perusopetuksen kesken.

Vanhusasianvaltuutettu katsoi, että esityksen vaikutuksia on arvioitu myös ikääntyneiden ihmisten kannalta.

Vantaan kaupunki kannatti esitettyjä muutoksia.

Voi Technology Finland Ab esitti, että selvitetäisiin mahdollisuutta sallia sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköinti suoraan suojatien tai risteyksen viereen sekä toivoo, että esitetyn lainsäädännön vaikutuksia seurattaisiin tarkasti, ensimmäistä kertaa jo loppuvuodesta 2025.

Ympäristöministeriö kannusti tutkimaan vaikutuksia, joita tulisi ikärajan asettamisesta sähköisiin ajoneuvoihin.

Yksityishenkilöiden lausunnoissa esitettiin muun muassa riittävää tiedotusta ja valistusta, mikroliikkumisen vakuutuksien sisällön ja korvaavuuden selvittämistä, mikroliikenteen promillerajan ylittämisen sanktioimista sakkorangaistuksella, mikroliikenteen kypäräpakon kirjaamista lakiin, sähköavusteisten suojaamattomien ajoneuvojen enimmäisnopeuden rajaamista 20 km/h sekä ikärajan asettamisen arvioimista.