

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Esityksen tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuden positiivinen kehitys mikroliikkumisen yleistyessä. Tavoitteena on lisätä sääntelyn ennalta estävyyttä siten, että mikroliikenteessä tapahtuvat liikennerikkomukset ja -rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät. Esityksen tavoitteet ovat erittäin kannatettavia.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Katsomme, että lakiesitys vie liikenneturvallisuutta tavoitteiden ja liikenneturvallisuuden nollavision suuntaan. Se antaa hallitusohjelman mukaisesti kaupungeille ja kunnille työkalun mikroliikkumisen hallintaan. Tämä parantaa liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä kaduilla ja yleisillä alueilla.

Pidämme mikroliikennelupaa edistysaskeleena suomalaisessa lainsäädännössä. Nykyinen vapaaehtoisuuteen perustuva sopimisen malli kaupunkien ja palveluntarjoajien välillä on osoittanut heikkoutensa jo useamman vuoden ajan. Mikroliikennelupa ei kuitenkaan välttämättä ole paras mahdollinen työkalu mikroliikennepalveluiden hallintaan ja palvelun kehittämiseen etenkin isoissa kaupungeissa verrattuna esimerkiksi laatukilpailutukseen, joka on laajasti käytössä muualla Euroopassa. Jatkossa onkin tärkeää kerätä tietoa ja kokemuksia mikroliikenneluvan toimivuudesta ja vaikutuksista.

Kehitystä on myös seurattava ja tehtävä lainsäädäntöön tarpeellisia muutoksia. Kannatamme lausuntokierroksen aikana Liikenneturvan esittämää 15 vuoden ikärajan asettamista kevyille sähköajoneuvoille. Tähän myös Lapsiasiavaltuutettu kiinnitti huomiota. Ikäraja koskisi kaikkia muita kevyitä sähköajoneuvoja paitsi sähköavusteisia polkupyöriä (moottorilla varustettu polkupyörä tulisi

ikärajan piiriin). Tämä on tulevaa kehitystä ennakoiva ehdotus, josta säätäminen parantaisi nuorten liikenneturvallisuutta.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Kannatamme lakiesityksessä ehdotettua mikroliikennelupaa, jonka sisältö on lakivalmistelun edetessä monipuolistunut. Lakiluonnoksessa on eräitä mikroliikennelupaa koskevia selkeytys- ja täydennystarpeita, joita tuomme lausunnossamme esille. Katsomme, että nämä huomioimalla mikroliikennelupa voi muodostua toimivaksi työkaluksi kunnille mikroliikennepalveluiden hallintaan ja myös palvelun kehittämisedellytysten parantamiseen katuverkolla ja yleisillä alueilla.

18 b § Mikroliikennelupa

Lakiesitys tarkoittaa sitä, että niissä kunnissa, joiden alueella markkinaehtoisia mikroliikkumispalveluita tarjotaan, tulee olla käytössä prosessi mikroliikenneluvan myöntämisestä. Kunnalla on harkintavaltaa lupaehtoien määrittämisessä (18 e §).

Pykälässä on kirjaus siitä, että mikroliikennelupaa ei tarvita, jos kunta tarjoaa vuokralle 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Tällä viitataan nykytilanteessa erityisesti kuntien asemallisiin kaupunkipyöräpalveluihin. Toteamme, että seuraavan virkkeen tarkoitus jää epäselväksi: Kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka ovat voimassa kunnan hallinnoimalla alueella.

Em. virke on tulkittavissa siten, että esimerkiksi asemallisessa kaupunkipyöräpalvelussa tulisi noudattaa kaikkia niitä lupaehtoja, joita kunta on asettanut markkinaehtoisille sähköpotkulautapalveluille. Kyse on kuitenkin aivan erityyppisistä ajoneuvoista ja sääntelytarpeista (ml. mahdolliset yöaikaiset rajoitukset). Kunnan tarjoamien ajoneuvojen osalta lakiin tulisi mieluummin kirjata, että niiden osalta mikroliikkumisluvan lupaehtoja tu-lee noudattaa siltä osin kuin se on liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja kadun kunnossa- tai puhtaanapidon kannalta tarpeellista ja sovellettavissa ao. ajoneuvotyyppiin. Toinen vaihtoehto on, että lakiin kirjataan, että kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka koskevat samankaltaisia markkinaehtoisesti yhteiskäyttöön tarjottavia ajoneuvoja kunnan hallinnoimalla alueella.

18 d § Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikennelupa myönnetään enintään 5 vuodeksi kerrallaan. Lakiluonnoksen 18 d §:ssä todetaan, että kunta voi olla myöntämättä mikroliikennelupaa hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Selvyyden vuoksi tässä yhteydessä tulee todeta myös, että kunta voi olla myöntämättä lupaa, jos hakijan lupahakemus on puutteellinen täydennyspyynnön jälkeenkin, eikä luvan myöntämisen edellytyksiä ole mahdollista arvioida.

Samassa pykälässä todetaan, että kunnan lupaviranomainen voi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Tässä yhteydessä tulee käyttää käsitettä kunta, sillä tarkoituksena ei liene ole muodostaa uutta erillistä kunnan lupaviranomaista.

18 e § Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunnalla on harkintavaltaa lupaehtojen määrittämisessä ja lupaehdot voidaan valmistella paikalliset tarpeet huomioiden ja myös aluekohtaisesti, mikä on kannatettavaa ja tärkeää.

Pykälän 1 momentin mukaan kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Asiaa on kuvattu pykälän perusteluissa hyvin. Toteamme, että jotta mikroliikenneluvasta saadaan toimiva työkalu kunnille, on tarpeen, että lupaehdot voivat koskea myös ajoneuvojen käyttöä ja lukumäärää kuten lakiluonnoksessa esitetään. Lupaehtoja tulee myös voida muuttaa tarvittaessa, jos korjausliikkeiden tarve havaitaan tai se on tarpeen esimerkiksi yleisötapahtumien, työmaiden tai maankäytön muutosten takia. Tämä mahdollistetaan lakiesityksessä.

Pykälän 18 e perusteluissa on tuotu esille, että pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi pitää sisällään ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta. Koska asia on nostettu esille, tulee perusteluissa myös selvyyden vuoksi todeta, että kunta voi edelleen yksityisoikeudellisella sopimuksella sopia luvan saaneiden kanssa siitä, että pysäköintialueiden käyttämisestä peritään tietty korvaus. Huomautamme, että kyse on kuitenkin kaupunkitilan varaamisesta yritystoiminnan käyttöön.

Lakiesityksessä on käytetty käsitettä tien kunnossapito. Kuntia koskien parempi ja täsmällisempi ilmaisu olisi katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapito.

Toteamme, että mikroliikenneluvan ehdot voivat kattaa myös maastoliikennelain mukaiset alueet. Maastoliikennelaissa (1710/1995) säädetään moottorikäyttöisen ajoneuvon pysäköinnistä.

18 f § Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Pykälän 18 f mukaan kunta voisi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseksi määräajassa, jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja ehtoja. Mikroliikenneluvan peruuttaminen olisi viimesijainen keino, johon voidaan ryhtyä vain silloin, jos luvanhaltija ei määräajassa korjaa niitä puutteita, jotka tätä kehotetaan korjaamaan.

Painotamme, että 18 f pykälään tarvitaan täytäntöönpanomääräys, jotta luvan peruuttamista koskeva päätös voidaan panna täytäntöön muutoksenhausta huolimatta. Muutoin palveluntarjoaja voisi estää luvan peruuttamisen hallintolain mukaisella muutoksenhaulla ja jatkaa toimintaansa kunnan alueella. Tällöin voisi kulua parikin vuotta ennen kuin kunnan päätös on lainvoimainen. Tilanne ei olisi myöskään tasapuolinen niiden palveluntarjoajien kannalta, jotka noudattavat lupaehtoja.

Esitämme, että lakiin lisättäisiin kunnalla myös lievempiä sanktioinnin keinoja kuten laiminlyöntimaksu tai luvan määräaikainen peruuttaminen.

Kunnan tulee voida periä huomauttamisesta ja luvan peruuttamisesta aiheutuvat kustannukset toiminnanharjoittajalta aivan kuten se voi periä luvan myöntämisestä maksun. Muutoin kunnalle aiheutuu ylimääräisiä kustannuksia. Tätä koskeva säännös tulee lisätä lakiin.

Mikroliikennelupa siirtymäaika

Esitämme lakiin lisättäväksi siirtymäsäännöstä:

Laki tulee voimaan x.x.2025. Kunnan tulee ottaa mikroliikennelupa käyttöönsä viimeistään 1.2.2026.

Lainvalmistelijan tavoite on saada laki voimaan kesäkaudelle 2025, mikä on kannatettava tavoite. Aikataulu on kuitenkin äärimmäisen tiukka kautta 2025 ajatellen, sillä suunnitelmassa on viedä lakiesitys eduskuntaan viikolla 9 (24.-28.2.2025).

Siirtymäsäännös mahdollistaisi sen, että kunnalla on mahdollisuus ottaa mikroliikennelupa heti lain voimaantultua käyttöön tai jos tämä ei aikataulullisesti onnistu, lupa voitaisiin ottaa käyttöön seuraavaa kautta var-ten.

Operaattorit aloittavat sähköpotkulautojen tarjonnan kaduilla jo ennen kesää. Kesken kauden 2025 voimaan tuleva laki olisi niin kunnille, palveluntarjoajille kuin mahdollisesti asiakkaillekin hankala.

Toteamme, että kunnan tulee luoda lupakäsittelyä varten lupaprosessi ja mahdollisesti päivittää hallintosäätönsä ja delegoida mikroliikenneluvan myöntäminen kunnan viranomaiselle tai viranhaltijalle. Jos kunta perii luvan käsittelystä maksun, se määrittää taksan ja tekee taksapäätöksen kuten käytäntönä kunnan lupaprosessien yhteydessä on.

Liikennepalvelulaki 31 luku Hallinnolliset seuraamukset ja muutoksenhaku

Liikennepalvelulain soveltamisalapykälää (241 §) pitää selventää sen osalta, koskeeko se myös mikroliikennelupaa. Onko mikroliikenneluvassa kyse toiminnanharjoittajaluvasta vai omasta lupatyypistään?

Tulisi myös selventää, kuka voi valittaa hallinto-oikeuteen mikroliikenneluvan myöntämisestä tai peruuttamisesta ja kuka on asianosainen.

Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin esitetään uutta pykälää 5 a. Se mahdollistaa sen, että kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi sellaiselle mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvolle, joka on pysäköity mikroliikenneluvan ehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle. Tämä muutos on kannatettava ja se tehostaa pysäköinninvalvonnan resurssien käyttöä.

Painotamme sitä, että palveluntarjoajilla on ensisijainen vastuu käyttäjien ohjauksesta lupaehtojen noudattamiseen ja oikein pysäköintiin. Realismia ei ole olettaa, että kuntien pysäköinninvalvonnan resursseilla ongelmiin voitaisiin laajasti puuttua.

Lakiesityksessä ei edellytetä pysäköintivirheen arviointia eli konkreettinen siirtotyö voidaan ulkoistaa ja päätösten tekemisen vastuu jää viranomaiselle. (Helsingin hallinto-oikeuden päätös 16/0448/5, jonka mukaan siirronvalvojan ei tarvitse olla viranhaltija).

Toteamme, että lupaehdoissa voidaan pysäköintikieltoalueiden ulkopuolella edellyttää tieliikennelain noudattamista, jolloin pysäköintivirheen tehnyt ajoneuvo voidaan siirtää välittömästi ilman tulkintaa huomattavasta haitasta.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Kannatamme esitystä 0,5 promillerajan asettamisesta moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Tämä esitys koskee myös yksityisiä liikkumisvälineitä, joita kunnan mikroliikennelupa ei koske.

Promillerajan noudattamisen valvontaan tulisi poliisilla olla riittävät resurssit.

Alkoholilla on usein ollut osuutta erityisesti yöaikaisissa sähköpotkulautaonnettomuuksissa. Onkin tärkeää, että kunnilla on mahdollisuus rajoittaa lupaehtoilla sähköpotkulautojen tarjoamista onnettomuuksien kannalta kriittisinä yöaikoina.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Lakiesitys tuo parannusta poliisiin ja kuntien liikennevalvonnan mahdollisuuksiin.

Kunnille on tärkeää, että valvonnan resurssitarvetta voidaan vähentää palveluntarjoajien sovelluksissa teknisesti määritellyillä rajoituksilla, joita käyttäjä ei voi jättää noudattamatta.

Realismia ei ole olettaa, että kuntien pysäköinninvalvonnan resursseilla ongelmiin voitaisiin laajasti puuttua. Poliisin liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit tiedetään rajallisiksi, sama asia koskee kunnallista pysäköinninvalvontaa.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista

Lakiesityksessä ehdotetaan lisättävän liikenteenohjauslaitteisiin kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi ja kevyt sähköajoneuvo -tiemerkinä. Näitä voidaan käyttää apuna mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin ohjauksessa. Huomautamme kuitenkin, että ne eivät toimi ensisijaisena keinona markkinaehtoisten sähköpotkulautojen pysäköinnin ohjauksessa.

Tieliikennelain liitteeseen 3.8. lisättäisiin myös uusi ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27, jota esityksen mukaan voitaisiin käyttää merkin B5 tai B6 yhteydessä. Merkkiyhdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämiselvällisyydestä ennen jalkakäytävän ylitystä. Merkkiyhdistelmä selventäisi väistämiselvällisyyttä erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla lumen ja jään vuoksi huono. Lisäkilpeä ei olisi esityksen mukaan pakko käyttää. Lisäkilven käytön pakollisuus yhtenäistäisi merkitsemistavan koko maassa ja olisi siksi kannatettavaa.

Velvoittaville uusille merkitsemistavoille tulee asettaa riittävä siirtymäaika, jonka aikana nykyiset liikennemerkkijärjestelyt on muutettava uutta sääntelyä vastaavaksi.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja. Kannatamme tätä ja sitä, että ajoneuvojen liikennesääntöjä yhtenäistetään siten, että kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisväli-neisiin sovelletaan polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

-

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Kuntaliitto-Mikroliikkumisen sääntely-lausunto-.pdf](#)

Vilkuna Johanna
Suomen Kuntaliitto ry