

Asia: VN/26458/2023

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi**

### **Esityksen tavoitteet**

#### **Huomiot esityksen tavoitteista**

Hallituksen esitysluonnoksen tavoite parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä on hyvä ja kannatettava. Sähköpotkulautojen ja niiden käyttäjien määrän nopea kasvu on aiheuttanut tilanteen, jossa sähköpotkulaudoilla ajetaan usein myös holtittomasti ja niitä pysäköidään kulkuväylille. Tämä aiheuttaa vaaraa kaikille liikkujille – erityisesti näkö- ja liikuntarajoitteisille. Pysäköinti ajoväylille ja autoille tarkoitetuilla pysäköintipaikoille puolestaan heikentää autoliikenteen saavutettavuutta.

Liikennejuopumus on aina liikenneturvallisuusriski ja tavoite vähentää päihtyneenä ajamista myös mikroliikenteessä on kannatettava. Mikroliikenteen liikennejuopumustapauksiin voidaan puuttua vain antamalla poliisille riittävät oikeudet puhallutuksiin ja seuraamusten määräämiseen.

Tienkäyttäjien on ollut mahdotonta tunnistaa eri potkulautamalleja ja niihin liittyviä poikkeavia liikennesääntöjä, kuten. väistämisvelvollisuuksia. Liikennesääntöjen yhdistäminen niin, että kaikkiin tällaisiin liikkumisvälineisiin sovelletaan polkupyöräilijän väistämissääntöjä, on kannatettava muutos.

### **Esityksen vaikutukset**

#### **Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2**

Mikroliikkumisen täsmällisempi sääntely ja erityisesti promillerajan asettaminen sekä sen valvonnan mahdollistaminen ja seuraamusten määrääminen vaikuttavat varmasti vähentävästi mikroliikkumisen onnettomuuksien määrään ja niistä seuraaviin kustannuksiin. Tällä hetkellä päihtyneenä ajamisella on merkittävä osuus kaikista sähköpotkulautaannettomuuksista.

Onnettomuuksien puutteellinen tilastointi vaikeuttaa vaikutusten arviointia ja tulevaisuudessa siihen pitäisikin mahdollisuuksien mukaan saada lisää tarkkuutta.

Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että tiukennukset ovat jo nyt johtamassa siihen, että sähköpotkulautoja vuokraavat yritykset eivät enää olisi suostumassa yhtä helposti kuntien esittämiin vapaaehtoiisiin sopimuksiin. Tämä asia hoitunee kuitenkin mikroliikenneluvan mahdollistamalla rajauksilla. Todellisuudessa myös nk. viikonloppurajoituksetkin olisi todennäköisesti myös mahdollista pitää voimassa.

Lainsäädännön todellisia taloudellisia vaikutuksia vuokratyriityksiin on vaikea arvioida, vaikka vaikutusarviossa käyttökustannusten ei katsota nousevan merkittävästi. Vaikutukset riippuvat myös paljolti siitä, miten eri kunnat ja kaupungit soveltavat mikroliikennelupaa.

## Mikroliikennelupa

### **Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista**

Mikroliikennelupaa koskevat ehdotukset ovat kannatettavia palveluntarjoajien toiminnan ohjaamiseksi. Olisi kuitenkin tärkeää, että ehtojen mahdollinen kaupunki- ja kuntakohtainen poikkeaminen ei aiheuta epäselvyyttä vuokrattujen sähköpotkulautojen käyttäjissä.

## Promilleraja

### **Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista**

Promillerajan asettaminen näille ajoneuvoille on liikenneturvallisuuden ja yhteiskunnalle onnettomuuksista aiheutuvien kustannusten kannalta hyvä ja kannatettava asia. Tässä yhteydessä on myös tärkeää, että poliisille annetaan valtuudet promillerajan valvontaan sekä päihtyneenä ajamisen rankaisemiseen. Rajan asettaminen 0,5 promilleen on hyvä ja johdonmukainen esitys, sillä se on linjassa muun tieliikenteen kanssa.

## Liikennevalvonta

### **Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista**

Poliisin mikroliikkumiseen kohdistuvan liikennevalvonnan parempi mahdollistaminen sekä toimenpiteiden virtaviivaistaminen on kannatettava asia. Jotta valvonta olisi tehokasta ja kiinnijäämisriski riittävän korkea, pitää huolehtia myös poliisin liikennevalvonnan resursseista.

Kannatettavaa ja tarkoituksenmukaista on myös se, että virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirto olisi mahdollista heti eikä vasta kahden vuorokauden kuluttua rikkeen toteamisesta.

## Liikenteenohjauslaitteet

### **Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista**

-

## Ajoneuvolain soveltamisala

### **Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta**

Ajoneuvolakiin esitettävät muutokset ovat kannatettavia. Se että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa selkeyttää muun muassa väistämissääntöjä muun liikenteen kannalta. Tällä hetkellä muiden tienkäyttäjien on käytännössä mahdotonta tietää, sovelletaanko kuhunkin sähköpotkulautaan pyöräilijän vai jalankulkijan liikennesääntöjä.

## Muita huomioita esitysluonnoksesta

### **Huomiot muista mahdollisista asioista**

Samassa yhteydessä, kun lakeja muokataan mikroliikkumisen kannalta sisältäen muun muassa sähköpotkulaudat, olisi hyvä ottaa tarkasteluun myös kauppojen kuljetusrobotit. Kuljetusrobottien asema liikenteessä on hyvin epäselvä ja robottien yleistymisen aiheuttanee jatkossa entistä enemmän ongelmia.

Tällä hetkellä robotti on ajoneuvolain mukaan etähallittu sähköajoneuvo, mutta se ei kuitenkaan kuulu kevyisiin sähköajoneuvoihin, jotka rinnastetaan pyöräilijään. Kuljetusrobotti saa kulkea jalkakäytävällä, kunhan se antaa jalankulkijalle esteettömän kulun ja noudattaa erityistä varovaisuutta. Säännöksistä ei ilmene, missä muualla kuljetusrobotti voi liikkua.

Koska kuljetusrobotti on ajoneuvo, siihen eivät päde jalankulkijan väistämissäännöt. Sitä ei liikennesäännöissä rinnasteta myöskään pyöräilijään, joten kääntyvän ajoneuvon kuljettajan väistämissäännöt kevyttä liikennettä kohtaan eivät periaatteessa velvoita väistämään kuljetusrobottia.

Tieliikennelaissa määritellään tienkäyttäjäksi jokainen, joka on tiellä tai kuljettaa tiellä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua. Kuljetusroboteissa ei ole mukana tieliikennelaissa määriteltyä tienkäyttäjää, joten sitä ei pitäisi tarvita väistää myöskään tultaessa ns. vähäiseltä tieltä tai pihasta jalkakäytävälle, pyörätielle tai ajoradalle.

Jos kuljetusrobotti kulkee ajorataa pitkin, autoilijan tulee väistää sitä robotin saapuessa oikealta. Tieliikennelain väistämissäännöissä puhutaan näiltä osin ”muun liikenteen väistämisestä”.

Vastaavasti vasemmalle käännettäessä, on väistettävä ajorataa pitkin vastaantulevaa kuljetusrobottia. Lisäksi pyörätieltä ajoradalle siirtyvän pyöräilijän tai muun ajoneuvon on väistettävä muuta liikennettä – siis myös kuljetusrobottia. Tietyvästi tällä hetkellä kuljetusrobotit eivät kuitenkaan kulje ajorataa pitkin.

Sääntely kuljetusrobottien kohdalla on hyvin puutteellista ja epäselvää ja tähän tulisi saada myös selkeyttä.

Tolvanen Jukka  
Autoliitto ry