

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Esityksen tavoitteet ovat Tampereen kaupungin mielestä hyvät. Tampereen kaupunki on tehnyt pitkään töitä liikenneturvallisuuden parantamisen eteen, mutta sähköpotkulautojen ilmestyminen kaupunkiin on selkeästi heikentänyt liikenneturvallisuutta ja kadunkäyttäjien kokemaa turvallisuutta. Vapaaehtoisesti sähköpotkulautaaoperaattoreiden kanssa tehdyt toimenpiteet, lähinnä nopeusrajoitusten alentaminen, eivät ole vaikuttaneet tehokkaasti liikenneturvallisuuteen, vaikka niillä onkin saavutettu jonkin verran kehitystä. Vielä kesällä 2024 ei myöskään ole ollut viitteitä siitä, että operaattorit olisivat kiinnittäneet aiempaa enemmän huomiota vapaaehtoisesti liikenneturvallisuuden parantamiseen huolimatta niiden pakollisesta liikennevakuutuksesta.

Tampereen kaupunki pitääkin välttämättömänä, että kunnille annetaan voimakkaampia keinoja vaikuttaa vuokrattaviin mikroliikkumisen palveluihin siten, että niiden aiheuttamat liikenneturvallisuushaitat voidaan minimoida. Tällaisia toimenpiteitä voivat olla mm. ajokauden keston rajoittaminen keväisin ja sykyisin, ajonopeuden rajoittaminen ja toiminta-aikojen rajaaminen viikonloppuisin sekä yöaikoina.

Vastaavasti kunnat tarvitsevat keinoja mikroliikkumisen palveluiden ohjaamiseen siten, että kaupunkitila säilyy esteettömänä ja viihtyisenä kaikille. Nykyiset vapaaehtoisuuteen perustuvat sopimukset kaupungin ja operaattoreiden välillä eivät ole käytännössä operaattoreita sitovia, minkä vuoksi ne voisivat halutessaan luopua kaupungin asettamista rajoituksista. Sähköpotkulautojen holtiton pysäköinti aiheuttaa ongelmia kaikille liikkujille. Myöskään ajoneuvojen siirtoon liittyvät nykyiset säännöt eivät sovellu parhaalla mahdollisella tavalla mikroliikkumisen liikennevälineisiin.

Tieliikennelakiin on erittäin tärkeää lisätä mikroliikkumisen sääntelyyn soveltuvia liikenteenohjauslaitteita. Tampereen kaupunki on jo hyödyntänyt poikkeusluvan turvin sähköpotkulautojen pysäköintipaikan tiemerkinä ja pitää oleellisena sen sisällyttämistä tieliikennelakiin.

Tampereen kaupunki pitää hyvänä myös liikennejuopumussäännösten ulottamista mikroliikkumiseen ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin. Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan hyvinvointialueen aikaisemmissa tutkimuksissa on pystytty todentamaan, että alkoholilla on hyvin usein ollut osuutta sähköpotkulautaanonnettomuuksissa. Promillerajan lisäksi on välttämätöntä, että

viranomaisten oikeus tarkistaa pyöräilijän tai mikroliikkumisen palvelun käyttäjän ajokunto ja ajon estäminen tarvittaessa lisätään lakiin.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Esityksen vaikutukset ovat Tampereen kaupungin mielestä oikeanlaisesti arvioitu. Esitys tarjoaa huomattavia lisäkeinoja myös niille kaupungeille, joissa vapaaehtoisen sopimisen keinoin on jo tehty liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä parantavia toimenpiteitä mikroliikkumisen osalta. Tampereen kaupunki kuitenkin huomauttaa, että mikäli lopullisesta laista jäisi pois kaupungin mahdollisuus asettaa ehtoja mikroliikkumispalveluiden käytölle sisältäen määräsaantelyn ja toiminta-aikojen rajoittamisen, olisivat vaikutukset merkittävästi pienemmät ja moni esitetty tavoite jäisi käytännössä saavuttamatta. Kuten esityksessä todetaan, operaattoreiden halukkuus tehdä vapaaehtoisia sopimuksia saattaa lisääntyvän sääntelyn myötä jopa heikentyä, millä voisi olla merkittäviä negatiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen.

Tampereen kaupunki arvioi, että esitetyt toimenpiteet saattavat johtaa yksityisten sähköisten liikkumisvälineiden lisääntymiseen. Liikenneturvallisuuden ja etenkin liikenteen esteettömyyden kannalta ne eivät kuitenkaan muodosta yhtä suurta ongelmaa kuin vuokrattavat liikkumisvälineet, koska itse omistettuja kulkuvälineitä käytetään vastuullisemmin eikä niitä esimerkiksi pysäköidä muuta kulkemista haitaten käytännössä lainkaan. Yksityisiä kulkuvälineitä käytetään oletettavasti myös huomattavasti vähemmän esim. baareista kotiin kulkemiseen kuin vuokrattavia välineitä.

Tampereen kaupunki uskoo, että lisääntyvästä sääntelystä huolimatta sähköpotkulaudoilla voidaan jatkossakin tehdä Suomessa kannattavaa liiketoimintaa. Sääntelymahdollisuuksien lisääminen tekee toiminnasta yhdenvertaisempaa eri operaattoreiden kesken ja selkeyttää kuntien ja operaattoreiden välisiä suhteita ja vastuita. Operaattoreiden lukumäärän sääntely, jota lakiehdotukseen ei sisälly, olisi kuitenkin tarpeen tunnistaa mahdollisena keinona tulevaisuudessa ohjata kilpailua terveelle tasolle.

Tampereen kaupunki huomauttaa, että promillerajan asettaminen ei automaattisesti tarkoita liikenneturvallisuuden parantumista, vaikka kynnys päihtyneenä ajamiseen varmasti jonkin verran nouseekin. Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä, että poliisille taataan riittävät resurssit myös pyöräliikenteen ja mikroliikkumispalveluiden valvontaan, jotta esityksen mukaiset turvallisuusvaikutukset voidaan saavuttaa. Tampereen kaupunki arvioi, että nykyisen tasoinen liikennevalvonta ei ole riittävää ongelmien tehokkaaseen puuttumiseen ehdotuksen hyvästä tavoitteesta huolimatta.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Tampereen kaupunki pitää mikroliikenneluvan sisältökokonaisuutta pääosin hyvänä. Mikroliikennelupaan on lisätty ehdotuksessa kuntien kannalta erittäin oleellisenä pidettävää määrä-, nopeus- ja toiminta-aikasääntelyn mahdollisuus pysäköinnin sääntelyn ohella. Tampereen kaupunki huomauttaa, että tarve sääntelylle voi olla erilainen jopa kaupungin eri osissa. Mikroliikkumisen palvelut painottuvat kaupungin keskustaan, jonne siten ongelmatkin keskittyvät. Tieliikennelakiin tulee jättää kunnille mahdollisuus tehdä aluekohtaista sääntelyä. Tämä toteutuu ehdotuksessa.

Lisäksi Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä, että vuokrattavien sähköisten liikkumisvälineiden kokonaismäärää voidaan jatkossa säädellä kaupungin toimesta. Liiallinen ajoneuvokapasiteetti kaupungissa ei ole edes operaattoreiden kannalta kannatettavaa. On lisäksi huomattava, että kunnat voisivat jo nykyisen lainsäädännön turvin käyttää liikenteenohjauslaitteita toiminnan merkittävään rajaamiseen halutessaan (vrt. Helsingin keskustan malli). Parhaimmassa tapauksessa kunnat voisivat myös esim. hankintojen kautta säädellä myös operaattoreiden kokonaismäärää järkeväksi, mutta tämä ei sisälly lakiehdotukseen.

Lakiehdotus lähtee siitä, että kuntien on myönnettävä luvat ehdot täyttävälle toimijoille. Tampereen kaupunki pitää ongelmallisena sitä, ettei kunnilla ole jatkossakaan täyttä määräysvaltaa mikroliikkumisen palveluihin, eli toisin sanoen kunnat eivät voi estää palveluiden sijoittumista alueilleen halutessaan. Kuntien tulisi voida itse määrittää, millaiset liikkumispalvelut se kokee alueellaan tarpeellisiksi ja voida estää ei-toivottujen palveluiden toimiminen alueellaan.

Lakiehdotuksessa annetaan kunnille mahdollisuus peruuttaa mikroliikennelupa kehotusten jälkeen, jos niitä ei ole noudatettu. Lakiehdotus ei kuitenkaan sisällä muita kevyempiä sanktiointikeinoja. Tämä voi johtaa tilanteeseen, jossa kunnat joutuvat pohtimaan luvan peruuttamista varsin herkästi. Epäselväksi jää myös se, millaisella aikataululla kunnat voivat peruuttamisen jälkeen vaatia operaattoreita keskeyttämään toimintansa. Lupaehtojen rikkomuksista johtuva luvan peruminen (myös määräajaksi) ja operoinnin lopettaminen pitäisi voida saattaa kuntien toimesta voimaan nopealla aikataululla siten, että operaattorin on myös viipymättä noudatettava päätöstä. Tämä olisi tärkeää kirjata lakiin.

Ehdotuksen mukaan kunta ei tarvitsisi omaan vuokraustoimintaansa mikroliikennelupaa, mutta vuokraustoiminnassa olisi noudatettava samoja mikroliikenneluvan lupaehtoja, joita muille palvelutarjoajille on asetettu. Lupaehdot koskisivat esimerkiksi yhteiskäyttöisten ajoneuvojen määrää ja käyttöä, kuten ajonopeuksia, pysäköintiä ja käyttöajankohtaa. Tällä hetkellä kuntien vuokraustoiminta tarkoittaa pääasiassa (asemallisia) kaupunkipyöriä. Mikroliikenneluvan lupaehtojen ulottaminen osaksi kuntien kaupunkipyöräjärjestelmiä on monella tapaa ongelmallista. Liikenneturvallisuus- ja esteettömyysaasteet, joita lupamenettelyllä pyritään vähentämään, koskevat käytännössä pelkästään markkinaehtoisesti toimivia sähköpotkulautopalveluita, eivät kunnan tarjoamia kaupunkipyöriä.

Kunnan tarjoamia kaupunkipyöriä on tyypillisesti tarjolla laajalla alueella koko kaupungissa, kun taas markkinaehtoisesti toimivat mikroliikkumispalvelut keskittyvät usein keskustaan. Näin ollen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen määrän aiheuttama esteettömyysaaste on aivan eri luokkaa kunnan tarjoamien kaupunkipyörien ja markkinaehtoisesti toimivien mikroliikkumispalveluiden välillä. Palvelujen ajoneuvojen enimmäismäärän yhtenäistäminen ei näin ollen ole tarkoituksenmukaista.

Kaupunkien tarjoamien kaupunkipyörien käytössä ei ole havaittu samoja ajonopeuteen, pysäköintiin tai käyttöajankohtaan liittyviä ongelmia kuin sähköpotkulautojen kohdalla. Näin ollen käyttöön liittyvien lupaehtojen ulottaminen kaupungin tarjoamaan asemalliseen kaupunkipyöräpalveluun ei ole perusteltua. Toisaalta mm. ajonopeuksien rajoittamiselle on selkeä liikenneturvallisuuteen perustuva tarve sähköpotkulautojen osalta, mutta ajonopeuden rajoittaminen ei ole kaupunkipyörissä yleensä edes teknisesti mahdollista. Tämä johtaisi siihen, että joko lupaehdot asettaisivat palveluntarjoajat eriarvoiseen asemaan tai kaikkia lupamenettelyn mahdollistamia työkaluja ei voitaisi käyttää, jotta vältetään eriarvoisen aseman syntyminen.

Kunnat voivat jo nykyään tehokkaasti ohjata omaa kaupunkipyörien vuokraustoimintaansa ja vaikuttaa sen liikenneturvallisuus- ja esteettömyystilanteeseen, koska toiminnasta on solmittu

juridisesti pätevät sopimukset, jotka sitovat kaikkia osapuolia. Palvelut on myös hankittu julkisten kilpailutusten kautta. Mikroliikenneluvan lupaehtojen ulottaminen kuntien tarjoamiin kaupunkipyöräpalveluihin on tarpeetonta. Jos jonkinlaiselle sääntelylle on kuitenkin tarve, vähintään asemiin perustuvat kaupunkipyöräjärjestelmät pitää pystyä erottelemaan lainsäädännössä niin, että niiden kohdalla mikroliikkumisluvan lupaehtoja tulee noudattaa vain siltä osin kuin ne ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja kadun kunnossa- tai puhtaanapidon kannalta aidosti tarpeellisia ja sovellettavissa.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Tampereen kaupunki kannattaa promillerajan ja huumausaineiden käyttörajan asettamista kevyille sähköajoneuvoille ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin. Näillä voi olla merkittävästi positiivisia vaikutuksia kyseisten ajoneuvojen käytön liikenneturvallisuuteen. Rajan asettaminen on kannatettavaa siksikin, että se koskee myös yksityisessä omistuksessa olevia liikkumisvälineitä, joita taas muu kaupunkien sähköpotkulautojen sääntely ei koske.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Yhtä tärkeää on tarkentaa lakia siltä osin, mikä koskee viranomaisen oikeutta tarkistaa kuljettajan ajokunto sekä estää kuljettajan ajaminen ilmeisen vaaran esiintyessä. Ilman valvontaa promilleraja jäisi todennäköisesti tehottomaksi toimenpiteeksi. Seurausmaksun korottaminen on myös kannatettavaa, jotta kynnsä lain rikkomiseen on mahdollisimman korkea.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Mikroliikkumisen ohjaamisen osalta Tampereen kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä sitä, että tieliikennelakiin lisätään ehdotuksen mukaisesti sähköajoneuvojen ryhmää koskeva lisäkilpi ja pysäköintipaikan osoittava tiemerkintä. Ehdotuksen mukaisesti on tärkeää, että tiemerkintää voidaan käyttää myös ilman liikennemerkkiä, koska liikennemerkkien käyttäminen lisäisi pysäköinnin järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia ja heikentäisi katujen esteettömyyttä ja kunnossapitoa.

Tampereen kaupunki huomauttaa, että tarve liikenteenohjaukselle ja tiemerkinnöille voi olla erilainen kaupungin eri osissa. Mikroliikkumisen palvelut painottuvat kaupungin keskustaan, jonne siten ongelmatkin keskittyvät. Tieliikennelakiin tulee jättää joustavuutta siihen, että kunnat voivat itse määritellä alueet, joissa pysäköintiä ohjataan liikenteenohjauslaittein ja joissa se voi jatkossakin toteutua vapaammin. Tämä toteutuu ehdotuksessa.

Perusteluissa voisi vielä selostaa ehdotettua täsmällisemmin sitä, mitä ehdotukset pysäköinninvalvonnan kannalta todella tarkoittavat. Esimerkiksi, jos/kun erityisiä pysäköintipaikkoja luotaisiin uudella M20 tiemerkinnällä, edelleen kuitenkin kaikki pysäköinti siten kuin polkupyörienkin sallittu pysäköinti olisi hyväksyttävää (luonnoksen s. 47), ellei liikennemerkkein erikseen toisin määrätä. Uuden tiemerkinnän funktio vaikuttaakin olevan lähinnä se, että sähköpotkulautoja voisi

jatkossa pysäköidä jalkakäytävän ja pyörätien lisäksi ajoväylälle nykyistä täsmällisemmin säännellysti ilman liikennemerkkiohjausta. Lakisääteistä ajoneuvojen systematiikkaa tuskin voitaisiin mikroliikenneluvan ehdoilla kiertää. Esityksessä asetetaan paljon odotuksia mikroliikenneluvalla ohjaamiseen (esim. s. 43 ja 80). Sääntelyn täsmällisyys tältä osin on erittäin keskeistä, kun perusoikeutta – tässä elinkeinovapautta – rajoitetaan.

Tampereen kaupunki pitää erikoisena, että mikroliikkumisen lainsäädännön valmistelun yhteydessä esitetään lakimuutos myös ylijatketun jalkakäytävän liikennemerkille. Tieliikennelakiin ja liikenteenohjauslaitteissa on muitakin tunnistettuja päivitystarpeita, joten juuri tämän merkin lisääminen tieliikennelakiin tässä yhteydessä vaikuttaa perusteettomalta.

Jos kuitenkin kyseinen lisäkilpi halutaan tässä yhteydessä lakiin sisällyttää, kehottaa Tampereen kaupunki kiinnittämään huomiota siihen, että B5 ja B6 liikennemerkkit, joiden yhteydessä kyseistä lisäkilpeä voisi käyttää, eivät nykyisin sisällä ajoneuvon väistämisvelvollisuutta jalankulkijaan nähden. Tieliikennelain 82§ lisäkilvellä voi selventää liikennemerkkin tarkoitusta tai kohdetta, mutta voidaanko lisäkilven tällöin ajatella olla selventävä, jos alkuperäinen määritelmä ei edes sisällä väistämisvelvollisuutta? Väistämisvelvollisuus perustuukin puhtaasti rakenteelliseen korokkeeseen. Tältä osin on siis tulkittavissa, että lisäkilpi olisi määrävämpi kuin päämerkki.

Lisäksi tieliikennelain nykytulkinnan mukaan sivukadulta liityttäessä väistämisvelvollisuutta ei ole tarpeen osoittaa liikennemerkkein, vaan väistämisvelvollisuus perustuu liikennesääntöihin. Epäselväksi ehdotuksessa jää, pitääkö jatkossa kaikki ylijatketut jalkakäytävät merkitä merkillä B5 ja uudella lisäkilvellä, vai voiko jatkossakin väistämisvelvollisuuden jättää merkitsemättä liikennemerkkein. Kunnissa tulisi olla yhtenevä käytäntö merkinnän käytön suhteen, joten asia olisi syytä kirjata selkeästi tieliikennelakiin.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Tampereen kaupunki pitää hyvänä, että ajoneuvolakia täsmennetään erilaisten sähköisten liikkumisvälineiden osalta. Erilaisten sähköpotkulautoihin rinnastettavien ajoneuvojen paikka on selkeästi ajoradalla tai pyörätiellä, ei jalankulun väylillä. Tällä parannetaan jalankulkijoiden turvallisuutta sekä kadulla kulkemisen viihtyisyyttä. Tulevaisuudessa markkinoille saattaa tulla vielä aivan erilaisia liikkumisvälineitä, joita emme vielä edes tunnista.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Tampereen kaupunki haluaa selvitetävän, voitaisiinko kevyiden sähköisten ajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamiseen asettaa kuljettajan ikäraajaksi 15 vuotta. Vaikka sähköpotkulautojen käyttö on operaattoreiden omissa ehdoissa yleensä kielletty alle täysi-ikäisiltä, on alaikäisten osuus käyttäjistä silti melko suuri. Selkeä ikäraja suojelisi alle täysi-ikäisiä käyttäjiä ja olisi siten selkeä viesti siitä, että nuorten ei haluta loukkaantuvan liikenteessä. Ikärajan asettaminen edellyttäisi, että viranomaisella olisi myös oikeus tarkistaa kuljettajan ikä, ja kuljettajan olisi se kyettävä liikenteessä myös todistamaan.

Lisäksi vuokrattavan mikroliikkumisvälineen käyttäjä tulisi saada vastuulliseksi väärinpysäköinneistä henkilökohtaisesti. Kuntien tulisi voida määrätä virhemaksu väärinpysäköidystä kevyestä sähköajoneuvosta, jonka operaattori voisi periä käyttäjältä. Ratkaisumalli on käytössä mm. Kööpenhaminassa. Tämä lisäisi merkittävästi käyttäjän vastuuta pysäköinnistä ja ohjaisi pysäköimään lähtökohtaisesti ehtojen mukaisesti. Tieliikennelakia olisi siksi muutettava siten, että myös vuokrattavien kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajat kuuluvat virhemaksujen piiriin ja operaattoreille on annettava oikeus periä näiltä mahdollisesti heidän välineisiinsä kohdistuneet virhemaksut.

Ehdotuksen mukaan olisi edelleen niin, että kevyet sähkökäyttöiset ajoneuvot vertautuvat liikenteenohjauksessa ja liikennesäännöissä polkupyöriin, vaikka niitä koskien säänneltäisiin myös erikseen ja nimenomaisesti. Jatkovalmistelussa on varmistuttava siitä, että TLL 52 § päivitetään vastaavasti.

Ehdotus TLL 52 § 1 momentiksi: Kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita, jollei laissa erikseen toisin säädetä.

Pysäköintivirhemaksujen määrääminen (ajoneuvon omistajalle tai haltijallekaan) ei olisi mahdollista mikroliikenneluvan ehtojen vastaisuuden perusteella (ks. pysäköinninvalvonnasta annetun lain 1 §). Toisaalta mikroajoneuvoja ei voitaisi uuden siirtolain 5 a §:n mukaan välittömästi siirtää nimenomaisten, lakisääteisten pysäköintiä koskevien säännösten tai liikenteenohjauksen vastaisten pysäköintien vuoksi, vaan ainoastaan mikroliikennelupaehdojen vastaisuuden vuoksi. Tämä vaikuttaa mahdollisesti hieman epäsuhtaiselta sääntelyratkaisulta, vaikka se seuraamuksen potentiaalisesti vaikean kohdentamisen kannalta voikin olla ymmärrettävä. Tällä hetkellä, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle, poliisi, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi toimittaa lähi- tai varastosiiirron välittömästi (siirtolain 5 § 4 mom). Huomattava haitta on melko epämääräinen peruste siirrolle.

Pysäköintivirhemaksujen määräämismahdollisuuden laajentamista ja toisaalta nykyisten siirtosäännösten täsmentämistä ja/tai laajentamista voisi vielä jatkovalmistelussa ainakin harkita. Virhemaksujen määrääminen olisi pysäköinninvalvonnalle huomattavasti helpompaa ja (kustannus)tehokkaampaa kuin siirtojen jatkuva järjestäminen. Tämä kuitenkin luonnollisesti edellyttää myös virhemaksun oikean kohdentamisen ja sitä koskevan sääntelyn asianmukaisuuden ja riittävyyden arviointia, kuten nykytilaa koskevassa esitysluonnoksen jaksossa on jonkin verran jo tehtykin.

Tiedoksianto koskeva sääntelyehdotus vaikuttaa vanhanaikaiselta. Hallintolain 59 §:ään tuskin kannattaa nimenomaisesti viitata.

Ehdotus TLL 174 §: Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi (poistettu loppuosa "hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona").

Samalla kun liikennevirhemaksun tiedoksianto koskevaa säännöstä korjataan, olisi aivan välttämätöntä päivittää vastaavasti vähintään pysäköinninvalvonnasta annetun lain tiedoksianto koskevat 8 ja 15 §:t. Säännösten korjaaminen olisi välttämätöntä, jotta sääntely olisi yhtenäistä hallinnon yleislakien kanssa ja mahdollistaisi sähköisen tiedoksiannon. Nykyinen sääntely on auttamattomasti vanhentunut eikä linjassa muun hallinnon, mukaan lukien tieliikennelain, tiedoksiantosääntelyn kanssa. Esityksessä todetaan, että päätös pysäköintivirhemaksusta annetaan ajoneuvon omistajalle lähettämällä se postitse tai käyttämällä tavallista sähköistä tiedoksianto (s.

27). Kohdassa ei täsmennetä, mihin säännökseen tämä näkemys sähköisestä tiedoksiannosta perustuu.

Ehdotus PysäköinninvalvontaL 8 § 2 mom: Jollei pysäköintivirhemaksua koskevaa päätöstä ole voitu antaa tiedoksi 1 momentissa tarkoitetulla tavalla tai jos maksua ei ole suoritettu 17 §:n 1 momentissa säädettyssä ajassa, pysäköinninvalvojan tai pysäköinnintarkastajan on viipymättä (poistetaan: lähetettävä) annettava päätös maksusta vastuussa olevalle ajoneuvon omistajalle tai haltijalle tiedoksi (poistetaan: kirjeellä) tavallisena tiedoksiannona. (poistetaan: Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettamisestä.)

Ehdotus PysäköinninvalvontaL 15 § 2 mom: Oikaisuvaatimuksen käsittelemisestä säädetään lisäksi hallintolaissa (434/2003). Oikaisuvaatimuksesta annettu päätös annetaan tiedoksi tavallisena tiedoksiannona (poistetaan: kirjeellä. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettamisestä.)

Samalla Tampereen kaupunki käyttää tilaisuuden esittää tähän hankkeeseen liittymätön, mutta erittäin kiinteästi liikenteenohjaukseen liittyvä toive: Olisi pikaisesti tärkeää saada finlex.fi -palveluun ajantasainen, englanninkielinen käännös tieliikennelaista liitteineen.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Pormestari Kalervo Kummolan päätös § 149.pdf](#)

[Liite_Tampere_Lausunto_mikroliikkumislainsäädäntö.pdf](#)

Kekäläinen Arja

Tampereen kaupunki - Pormestari Kalervo Kummolan päätös 29.10.2024 §
149