



Lausunto

01.11.2024

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Espoon näkökulmasta lausuttavana olevan esityksen tavoitteet ovat hyvät. Esitys mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä on mennyt merkittävästi oikeaan suuntaan keväällä 2023 lausuttavana olleesta sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsitelleestä arviomuistiosta. Espoon kaupungin näkökulmasta erityisesti tavoite antaa kaupungeille ja kunnille kustannustehokkaat työkalut mikroliikkumisen hallintaan on tärkeä. Nykytilanteessa on jouduttu neuvottelemaan palveluntarjoajien kanssa, mikä on ollut ajoittain haastavaa eikä ole aina tuottanut toivottavaa lopputulosta. Mikroliikennelupa antaisi kaupungille tehokkaan keinon ohjata mikroliikkumisvälineiden määriä sekä käyttöä ja pysäköintiä turvallisuus, esteettömyys ja kunnossapito huomioiden.

Uusi lainsäädäntö on tärkeää saada eduskunnan käsittelyyn ja voimaan esityksen mukaisesti 1.5.2025. Suuret kaupungit on tärkeää pitää mukana lakivalmistelun viimeistelyvaiheessa, jotta ne pystyvät ennakoiden ja yhteistyössä valmistelemaan soveltuvat lupaehdot kesäkaudelle 2025.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Vaikutukset on kuvattu hyvin ja monipuolisesti eri näkökulmista. Esityksessä mainitaan, että seurantatietojen perusteella mikroliikenteen turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi, mikä johtuu osittain yritysten ja kuntien tekemistä vapaaehtoisista sopimuksista ja osittain siitä, että uusiin katutilaa käyttäviin liikkumisvälineisiin on

totuttu. Tämä on päällisin puolin varmasti totta, mutta Espoossa on huomattu, että kilpailutilanteen kiristyessä on osa palveluntarjoajista vetäytynyt osasta vapaaehtoisesti sovituihin toimenpiteisiin. Espoossa ei ole tähän saakka ollut mahdollisuutta vaikuttaa esimerkiksi ajankohtaan, jolloin yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat keväällä saapuvat kaduille.

Lakiluonnoksessa esitetyt toimenpiteet antavat hyvät mahdollisuudet liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseen sekä kunnossapidon haasteiden helpottamiseen. Toteutuakseen vaikutukset vaativat silti kunnilta käytännön toimia. Tekniset ratkaisut mahdollistavat kuitenkin merkittävät vaikutukset ilman kalliita investointeja suureen määrään liikenteenohjauslaitteita tai muutoksia muuhun infraan.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Mikroliikennelupa on Espoon kaupungin näkökulmasta kannatettava lisäys liikenteen palveluista annettuun lakiin. On hyvä, että esityksen mukaan kunnan myöntämä mikroliikennelupa on voimassa vain kunnan hallinnoimilla alueilla.

Luvan ehdoissa tulee voida antaa kaupungille mahdollisuus velvoittaa palveluntarjoajia hyödyntämään erilaisia teknologisia ratkaisuja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tällaisia ovat muun muassa vahvan tunnistautumisen vaatiminen iän varmentamiseksi sekä tekniikan, joka tunnistaa ajoneuvossa käyttäjien määrän, vaatiminen.

On hyvä, ettei kunta tarvitse mikroliikennelupaa, jos kunta tarjoaa vuokralle ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Lähtökohtaisesti on selvää, että kunnan tulee kohdella itse tarjoamaansa palvelua ja markkinaehtoista palvelua samalla tavalla suhteessa liikenneturvallisuuden edistämiseen, kunnossapidosta huolehtimiseen ja esteettömyyteen. Kuntien tarjoamat palvelut eroavat markkinaehtoisista palveluista yleensä asemiin perustuvalla järjestelmällä, kun taas markkinaehtoiset palvelut ovat yleensä asemattomia eli kelluvia järjestelmiä. Kuntien tarjoamat palvelut sisältävät myös yleensä pyöräilyä vaativia ajoneuvoja ja markkinaehtoiset kevyitä sähköajoneuvoja. Samansisältöisten lupaehdojen ulottaminen koskemaan kuntien itse tarjoamaa vuokraustoimintaa on syytä selventää. Lupaehdot voivat perustuen liikenneturvallisuuteen olla erilaisia moottorilla varustetulla polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla kuin pyöräilyä vaativilla ajoneuvoilla. Promillerajaa koskien on esityksessä samanlainen raja. Toinen vaihtoehto on tehdä lisäys, jonka mukaan lupaehdoissa voi olla eroja asemallisella järjestelmällä ja kelluvalla järjestelmällä. Laitemäärä voi olla heikentämättä esteettömyyttä suurempi asemallisella järjestelmällä kuin asemattomalla. Markkinaehtoisia palveluita on Espoossa ollut parhaimmillaan seitsemällä eri palveluntarjoajalla. Näistä kaksi on poistunut, mutta muut ovat toimineet Espoossa vuodesta 2022 lähtien. Mikäli Espoossa tulee jatkossakin olemaan sähköpotkulautoja 5 eri palveluntarjoajan toimesta, on selvää, ettei esteettömyyden vuoksi kaikilla palveluntarjoajilla voi olla yhtä paljon sähköpotkulautoja Espoossa kuin asemallisia kaupunkipyöriä.

Mahdollisuus sisällyttää mikroliikennelupaan lukumääriin liittyviä ehtoja on erittäin tärkeä lisäys. Espoossa vuokrattavien sähköpotkulautojen määrä on kasvanut vuosittain. Operaattoreiden palvelualueet eivät ole juurikaan laajentuneet 2022–2024 välisenä aikana, vaan lautojen määrät ovat kasvaneet suosituimmilla alueilla. Määrien säätely on olennaista, sillä erityisen haitallista laitteiden huolimaton pysäköinti on ollut heikoimmassa asemassa oleville tielläliikkujille, kuten

näkövammaisille ja vanhuksille, joille sähköpotkulautojen pysäköinti ja käyttö on aiheuttanut turvattomuutta.

On hyvä, että kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan, mikäli luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja eikä noudata kehotusta havaittujen puutteiden korjaamiseen määräajassa. Olisi kuitenkin hyvä, että kaupunki voisi puuttua luvan lieviin rikkomuksiin esimerkiksi hallinnollisella laiminlyöntimaksulla. Luvan peruminen kokonaan on ankara sanktio. Voi olla, että kunta on tehnyt luvanhaltijan kanssa pitkään yhteistyötä ja erinäisien syitten takia luvanhaltija ei pysty toistaiseksi kaikilta osin noudattamaan luvassa asetettuja ehtoja. Toinen vaihtoehto lievempään sanktioon olisi luvan määräaikainen peruminen.

Esityksen mukaan kunnan päätökseen mikroliikenneluvan peruuttamisesta vaadittaisiin oikaisua hallintolain mukaisesti, joten päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus määräytyisi hallintolain 49 f §:n mukaan. Esitykseen on hyvä lisätä ehto, jonka mukaan päätöksen tehneen viranomaisen määräyksestä on luvan peruuttamista koskevaa päätöstä oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava. Vastaava säännös on esimerkiksi ympäristönsuojelulaissa 200 §:ssä.

Esityksen mukaisessa liikenteen palveluista annetun lain 18 d §:n 2 momentissa mainitaan, että kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Esitys ei ota kantaa siihen, jos luvan hakija, jolta lupa on peruutettu, on perustanut uuden yhtiön ja hakee lupaa sen nimissä. Esitys jättää epäselväksi, miten kunta voi lupamenettelyssä huomioida tämänkaltaisen toiminnan, jolla vuoden aikarajaa on mahdollista kiertää.

Esityksessä mainittu käsittelymaksun periminen mikroliikennelupahakemuksesta on Espoon kaupungin mukaan kannatettava. Hakemuksen käsittelyn lisäksi lupaehtojen valvonta vaatii kaupungilta resurssointia. Esimerkiksi ympäristönsuojelulaista löytyy kohta valvontatyön kustannusten perimisestä (205 §:n 2 momentin 4–5 kohdissa). Tällainen kohta on syytä lisätä myös liikenteen palveluista annettuun lakiin koskien mikroliikenneluvan valvontaa.

Esityksessä liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättävässä 18 e §:ssä mainitaan, että kunta voi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä. Esimerkiksi maankäytön muuttuessa voi tulla eteen tilanne, jossa on tarve muuttaa lupaehtoja lyhyellä aikavälillä. Espoon kaupungin näkemyksen mukaan välttämättömiä-sana olisi hyvä korvata tarpeellisia-sanalla. Tilanteet ovat usein tulkinnanvaraisia siinä ovatko ne välttämättömiä vai tarpeellisia.

Mikroliikenteen lupaehtojen perusteluissa mainitaan, että pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi pitää sisällään ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta. EU:n valtioneuvoston päätöksen sekä omaisuuden suojan vuoksi on välttämätöntä, että kunnalla on oikeus tarvittaessa periä yksityisoikeudellisin sopimuksin markkinahintaa vastaavaa korvausta, jos kunta osoittaa yleisiä alueita liiketoimintakäyttöön.

Esitys ei mahdollista palveluntarjoajien kilpailuttamista, mikä on kaupungin näkemyksen mukaan huolestuttavaa. Pelkona on, että esitetty malli lukitsee ajoneuvojen määrän, mikä voi pahimmassa tapauksessa kasvattaa ajoneuvojen määrän liikenneturvallisuutta uhkaavan suureksi. Nykyisellään Espoossa on ollut parhaimmillaan noin 4200 vuokrattavaa sähköpotkulautaa. Mikäli Espoon kaupunki näkee, että esimerkiksi 3500 sähköpotkulautaa on hyvä määrä, tarkoittaisi se nykyiselle 5 operaattorille 700 lautaa per operaattori. Mikäli Espooseen tulisi useampia uusia operaattoreita,

voisi lautojen määrä lisääntyä hallitsemattomaksi. Lautojen määrän rajoittaminen taas varmuuden vuoksi pieneksi voi olla turhan ankaraa elinkeinoelämälle. Yksittäisellä operaattorilla on ollut parhaimmillaan Espoossa yli 1500 sähköpotkulautaa. Kilpailuttaminen mahdollistaisi lautamäärän ennakkoinnin paremmin.

Esityksessä ei ole mainittu, että mikroliikenneluvan myöntämistä ja valvontaa varten perustettaisiin kuntaan uusi lupaviranomainen. Kaupunki tulkitsee tämän niin, että luvan myöntäisi ja sitä valvoisi kuka tahansa kunnan viranomainen/viranhaltija, jolle tehtävä hallintosäännössä delegoitaisiin.

Esityksessä ei ole ehdotettu kunnalle velvollisuutta laatia maksuista erillistä taksapäätöstä. Tästä huolimatta käytännössä lienee selkeintä, että se taho, joka tekisi luvan myöntämistä ja peruuttamista koskevat päätökset, päättäisi erillisellä päätöksellä myös maksujen perimisestä. Ehdotukseen on tämän vuoksi tarpeellista lisätä säännös, jonka mukaan maksuja koskevan päätöksen osalta muutoksenhakuun sovellettaisiin kuntalakia, ei hallintolakia.

Vaikka esitettävät lisäykset liikenteen palveluista annettuun lakiin ovat Espoon kaupungin näkökulmasta toivottavia, tulee pitää mielessä, että mikäli mikroliikkumispalveluiden toiminta huomattavasti vaikeutuu, tulee se vaikuttamaan suoraan yksityisomisteisten mikroliikkumisvälineiden määrälliseen kasvuun. Yksityisomisteisilla välineillä on omat haasteensa. Esimerkiksi niiden suurin sallittu nopeus on 25 km/h ja jo nykyisellään Espoossa ja Helsingissä toimivat sähköpotkulautaoperaattorit ovat asettaneet suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 20 km/h. Yöaikaan ja ruuhkaisimmilla paikoilla suurimmat sallitut nopeudet ovat vielä tätäkin hiljaisempia. Yhteiskäyttöiset ajoneuvot edistävät myös useiden kuntien tavoitteita jakamistalouden ja yhteiskäyttöisten palveluiden osalta.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Espoon kaupunki pitää erittäin kannatettavana promillerajan lisäämistä moottorilla varustetuille polkupyörille ja kevyille sähköajoneuvoille. On tärkeää huolehtia, että lain valvontaan kohdennetaan tarpeeksi resursseja. Mikäli resursseja ei ole riittävästi lain valvontaan tai promillerajan asettaminen ei ratkaise päihtyneenä ajamisen ongelmia, on tärkeää, että yöaikaisten käyttörajoitusten jatkaminen on lainsäädännön puitteissa mahdollista.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Nykyisin mikroliikkumiseen kohdistuvaa liikennevalvontaa on voitu toteuttaa melko epätehokkaasti. Kuten esityksestä tulee ilmi, ovat useat onnettomuudet johtuneet päihtyneenä kevyiden sähköajoneuvojen käyttämisestä. Tämän vuoksi on hyvä, että tieliikennelakiin lisättäisiin moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajan noudattamisen valvonnan mahdollistavat uudet säännökset. On tärkeää, että riittävään valvontaan kohdennetaan resursseja, jotta kiinnijäämisriski vaikuttaa päihtyneenä kyseisten kulkuneuvojen kuljettamiseen ennaltaehkäisevästi.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Espoon kaupungin näkökulmasta on lähtökohtaisesti hyvä, että esityksessä on kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintipaikalla käytettävä tiemerkintä M20. Mikroliikennelupa koskee vain yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja, joten tiemerkinnällä saadaan ohjattua myös yksityiskäyttöisiä ajoneuvoja. On hyvä, että tiemerkintää voidaan käyttää myös ilman liikennemerkkiä, mikä laskee pysäköintialueiden toteutuksen kustannuksia. Kaupunki ei kuitenkaan pysty toteuttamaan merkintöjä muualle kuin keskeisimmille alueille, kuten kaupunkikeskustoihin, joten jatkossakin pysäköinti tulee sallia myös merkintöjen ulkopuolella. Esityksen tiemerkintä eroaa vähäisesti tiemerkinnästä, jolle Espoon kaupunki on hakenut Tarficomin poikkeuslupaa. Espoon kaupunki ehdottaa, että tienpitäjälle asetetaan siirtymäaika pysäköintialueiden tiemerkintöjen muuttamiselle.

Luonnoksessa esitetty lisäkilpi H12.14., joka koskisi kevyitä sähköajoneuvoja, on kaupungin näkökulmasta tarpeellinen lisäys. Lisäkilpeä voitaisiin hyödyntää selkeyttämään esimerkiksi ajoradalla sijaitsevien mikroliikkumisen pysäköintipaikkojen merkintää. Kaupunki näkee kuitenkin tärkeänä, että polkupyöriä koskevalla lisäkilvellä H12.10 voidaan jatkossakin ohjata sekä polkupyöriä, että kevyitä sähköajoneuvoja, kuten luonnoksessakin on esitetty. Tässä voi tulla toki haasteeksi se, ettei tienkäyttäjä enää ymmärrä H 12.10 -merkin koskevan molempia ajoneuvotyyppettä.

Esityksessä ehdotetaan mikroliikkumisen sääntelyyn liittyvien liikenteenohjauslaitteiden lisäksi myös uutta niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittavaa lisäkilpeä, jota voitaisiin käyttää liikennemerkkien B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä) tai B6 (pakollinen pysäyttäminen) yhteydessä. Merkkijhdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämisvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Tämä on hyvä muutos nykyiseen laki, jonka mukaan väistämisvelvollisuus määräytyy tieliikennelain mukaan eikä edellytä erillistä väistämisvelvollisuudesta kertovaa liikennemerkkiä. Muutos on hyvä selkeyttämään tilannetta erityisesti talvisin, jolloin ylijatkettua jalkakäytävää voi olla hankala huomata ja se on Espoon nykyisen käytännön kanssa yhtenevä. Merkintätavan pitäisi kuitenkin olla tienpitäjää velvoittava, jotta ratkaisut tienkäyttäjälle olisivat yhteneväiset kaikkialla. Pääsääntöisesti ylijatketulla osuudella on sekä jalkakäytävä, että pyörätie, mikä nyt esitetyllä ratkaisulla edellyttäisi kahta lisäkilpeä. Espoon kaupunki ehdottaakin uutta lisäkilpeä, jossa olisi huomioitu sekä jalkakäytävä että pyörätie. Tämänkin muutoksen toteuttaminen edellyttää sopivaa siirtymäaikaa, jotta kunnat ehtivät muuttaa liikenteenohjauslaitteet lainmukaisiksi.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Esitetyt muutokset ajoneuvolakiin ovat Espoon kaupungin näkemyksen mukaan kannatettavia. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja. Muutoksella myös jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä, minkä pitäisi selkeyttää liikennesääntöjen noudattamista.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Esitetty lisäys ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin, joka mahdollistaa kunnan tai kunnallisen pysäköinninvalvonnan suorittamaan mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon välittömästi, mikäli se on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti, selkeyttää kunnan mahdollisuuksia puuttua väärin pysäköityihin ajoneuvoihin. Nykyisellään laki on ollut liian tulkinnan varainen ja aiheuttanut vaaratilanteita sekä haittaa esteettömyydelle.

Lakitekstissä on tosin kuvattu hieman ristiriitaisesti osuus toimijoista, joilla ei ole mikroliikennelupaa. ”Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi.” Ilman mikroliikennelupaa toimija ei ole mikroliikenneluvan haltija ja tällaisia ajoneuvoja voi kaduilla myös olla. Selkeämpi viittaus vuokrattaviin ajoneuvoihin voisi olla esimerkiksi ”Jos mikroliikennepalvelun palveluntarjoajan ajoneuvo on pysäköity...”.

Kuronen Pauliina
Espoon kaupunki