

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.

Jaamme ehdotuksen keskeiset tavoitteet: käyttäjien liikenneturvallisuus on meille tärkeää. Samaten haluamme vähentää yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen kaupunkitilassa aiheuttamia konflikteja. On hyvä että kunnille tarjotaan kustannustehokkaita ja selkeitä keinoja ohjata alaa.

Suomi on säätämässä nopeassa tahdissa useita eri lakeja yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautapalveluita koskien. Kesäkuussa 2024 astui voimaan pakollinen liikennevakuutuslaki joka tulee lähivuosina nostamaan palvelun järjestämisen kustannuksia erittäin merkittävästi. On mahdollista että liikennevakuutuslainsäädännön ja nyt käsittelyssä olevan hallituksen ehdotuksen yhteisvaikutus tekee markkinaehtoisien sähköpotkulautapalvelun järjestämisen Suomessa kannattamattomaksi. Lakiehdotus mahdollistaa kunnille lähes mielivaltaisen säätelyn lisäämisen, riippumatta säätelyn kustannuksista tai tosiasiallisista vaikutuksista.

Lakitasoista markkinaehtoisien liikennepalvelun säätelyä tulisi edistää harkiten ja varmistaa että jo säädettyjen tehtyjen toimenpiteiden, kuten pakollinen liikennevakuutus, vaikutukset ymmärretään ennen lisätoimenpiteitä.

TIIVISTELMÄ

1. Nykyinen ehdotus kunnallisesta mikroliikenneluvasta ei täytä perustuslain elinkeinovapauden vaatimuksia tarkkarajaisuudesta, eikä se sisällä selkeitä kriteereitä kunnalliselle sääntelylle, mikä voi johtaa kohtuuttomaan alueelliseen sääntelyyn.
2. Hallituksen esitys ei luo onnistunutta tasapainoa kaupunkien sääntelytarpeiden ja niiden olosuhteiden välille, joita toimiva liikkumispalvelumarkkina tarvitsee.
3. Pidämme parhaana sääntelymallina Euroopassa jo vakiintunutta käytäntöä, jossa kaupunki voi valita operaattorit kriteereillä tai kilpailutuksella. Kunnille ehdotettu valta määrittää potkulautojen lukumäärä johtaa heikkoon lopputulokseen ilman operaattorimäärien rajoitusta.
4. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen turvallisuutta on jo parannettu pakollisella liikennevakuutuksella, ja vaikutukset näkyvät vasta tulevinä vuosina.
5. Kannatamme promillerajaa ja siihen liittyvää virhemaksua turvallisuutta lisäävinä ratkaisuin.
6. Ehdotamme mikroliikenneluvan rajaamista nopeus- ja pysäköintisäätelyn työkaluksi, jolloin se täyttäisi myös perustuslaillisen tarkkarajaisuuden vaatimuksen.

Lausuntomme liitteet:

1. Borenius-asianajotoimiston valmisteleva muistio hallituksen esittämän kunnallisen mikroliikenneluvan perustuslaillisuudesta
2. Taulukoita ja kuvaajia

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista

Yleisesti ehdotuksen perusteluosion vaikutusten arviointi on ohut. Lainsäädännön vaikutusarviointi markkinan toimintaan ja kannattavuuteen puuttuu lähes kokonaan. Lisäksi jo olemassa olevan lainsäädännön, erityisesti liikennevakuutuslain, vaikutukset alan turvallisuuskehitykseen ohitetaan lyhyesti.

Perusteluissa esitetään Traficomien tilastoseurantaan perustuen arvio että palvelu on jo saavuttanut lakipisteensä Suomessa vuosina 2022-2023. HSL-alueella 36% vain 1,5-2 kilometriä pitkistä matkoista tehdään henkilöautolla – potentiaali kulkumuotosiirtymään kestävämpiin ja tilatehokkaampiin kulkumuotoihin on siis merkittävä ja kannustettava. Helsingissä tehdään vuosittain noin 4 miljoonaa matkaa yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla. Oslolla, joka on verrattain samankokoinen kaupunki, oli tammi-syyskuussa 2024 ajettu 8,7 miljoonaa matkaa – pienemmällä määrällä sähköpotkulautoja. (Lähde: Oslon kaupunki) Ei ole olemassa suoraa palveluun liittyvää syytä, joka perustelisi väitteen katon saavuttamisesta jo 2022.

Luvussa 4.2. mainitaan lisääntyvän säätelyn mahdollisesti lisäävän yksityisomisteisten lautojen määrää Suomessa. Pelko on aiheellinen. Kuten tunnettua, Pariisi kielsi kaduiltaan 15 000 potkulautaa vuonna 2023. Ranskassa on myyty 2020-luvulla yli kolme miljoonaa sähköpotkulautaa yksityiskäyttöön. Yksityiskäyttöisten sähköpotkulautoihin liittyen nyt esitetyllä lainsäädännöllä voidaan vaikuttaa vain humalassa-ajon yleisyyteen. Muun muassa nopeuksiin, käyttöaikoihin tai pysäköintiin liittyviä teknisiä rajoituksia yksityisomisteisille laudoille ei ehdotetun lainsäädännön nojalla voida toteuttaa. On mahdollista että sähköpotkulautoihin liittyvissä onnettomuustilastoissa yksityisomisteisten lautojen osuus kasvaa lähivuosina merkittävästi jos lisäsäätely keskittyy vain yhteiskäyttöisiin kulkuneuvoihin. On olemassa tutkimusnäyttöä että yksityisomisteiset sähköpotkulaudat ovat liikenneturvallisuuden osalta heikompia kuin yhteiskäyttöiset.

Ruotsin valtion liikennetutkimusta ja tilastoja tuottava viranomainen Trafikanalys julkaisi 31.10.2024 kattavan analyysin sähköpotkulautojen markkinoista ja käytöstä Ruotsissa. Raportista käy selville hyvin haasteet yksityisten ja yhteiskäyttöisten potkulautojen tilastoinnissa. Merkillepantavaa on että Ruotsissa vuonna 2023 tilastoiduista sähköpotkulautaonnettomuuksista 37% tapahtui kunnissa, joissa ei ole tarjolla lainkaan yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Tämä antaa osviittaa siitä että yksityisten sähköpotkulautojen osuus kaikista sähköpotkulautaonnettomuuksista on vielä merkittävästi korkeampi ja säätelyn keskittyminen lähinnä yhteiskäyttöisten turvallisuuteen voi johtaa liikenneturvallisuuden kannalta epätoivottuihin lopputuloksiin.

Lisäksi merkittävää on mikroliikkumisen kilpailutilanne. Suurimmissa kaupungeissa markkinaehtoinen mikroliikenne kilpailee kaupunkien voimakkaasti subventoimien kaupunkipyörien kanssa. Jo valmiiksi julkisen toiminnan subventoima markkina on johtanut siihen että suomalaisella mikroliikkumismarkkinalla ei tällä hetkellä ole suurimmissakaan kaupungeissa markkinaehtoisesti toimivia polkupyöräoperaattoreita, toisin kuin monissa muissa eurooppalaisissa verokkikaupungeissa.

(Trafikanalys 31.10.2024: <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2024/rapport-2024-7-anvandning-marknad-och-konsekvenser-av-elsparkcyklar-och-andra-eldrivna-enpersonsfordon.pdf>)

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisten vaikutusten arviointi -osio on toteutettu äärimmäisen ylimalkaisesti, eikä siinä esitetä mitään näyttöä tai tutkittua tietoa väitteiden tueksi. Osiossa väitetään muun muassa, että ehdotetuilla toimenpiteillä ei ole "todettu käyttökustannuksia merkittävästi muuttavia vaikutuksia" ja että kustannukset voivat nousta "hieman".

Yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen kannattavuuden, hinnan ja kysynnän suhde ehdotetun sääntelyn laatuun ja laajuuteen on suora. Käytännössä ehdotetulla sääntelyllä voidaan, jos niin halutaan, heikentää alan toimintaedellytyksiä Suomessa merkittävästi. Jokaisella muistiossa käsitellyllä toimenpiteellä on voimakas vaikutus sekä palvelun houkuttelevuuteen että operaattoreiden kustannuksiin, ja näin ollen kannattavuuteen ja hinnoitteluun.

Operaattoreille on jo esitetty kuntien taholta ajatuksia lainsäädännön myötä mahdollisesta uudesta sääntelystä. Ehdotettu sääntely voisi jo yksittäisessä kunnassa lisätä operaattoreiden vuotuisia kustannuksia sadoilla tuhansilla euroilla vähentäen samalla käyttäjien määrää kymmenillä prosenteilla. Ehdotetun kaltainen kuntakohtainen sääntely voi lopettaa markkinaehtoisien mikroliikkumisen suomalaisissa kaupungeissa.

Jos sääntelyä halutaan merkittävästi lisätä, tulisi alan markkinapohjaisesta kannattavuudesta huolehtia mahdollistamalla operaattoreiden määrän rajoittaminen kunnissa, joissa operaattoreita on kaksi tai useampia. Muutoin lopputuloksena on kuihtuva markkina, johon operaattorit eivät voi investoida.

Olisi perusteltua teettää kattava itsenäinen markkina-arvio esitetystä sääntelystä ja sen vaikutuksista alan kustannuksiin ja toimintaedellytyksiin.

Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa käsitellään lyhyesti 1.6.2024 voimaan astunutta pakollista liikennelainsäädäntöä. Tekstissä mainitaan että "Uusi liikennevakuutuslainsäädäntö on vaikuttanut markkinaan jo ennen kuin nyt esitetty lainsäädäntö tulisi voimaan.". Väite ei pidä paikkaansa.

Lainsäädännön astuessa voimaan 1.6.2024 sekä hyvinvointialueiden, vakuutusmarkkinan että sähköpotkulautaoperaattoreiden ymmärrys lain vaikutuksista oli puutteellinen. Moni hyvinvointialue ei saanut kaudella 2024 laskutusprosessiaan käyntiin kattavasti eivätkä kustannukset siten ohjautuneet operaattoreiden vakuutusyhtiöille. Siksi lain vaikutus sähköpotkulautaoperaattoreiden toimintaan tullaan näkemään vasta tulevina vuosina.

Olisi perusteltua teettää erillinen liikennevakuutuslainsäädännön vaikutuksia tarkasteleva selvitys vielä ennen hallituksen esityksen antamista eduskunnalle.

Käsitlemme pakollista liikennevakuutusta tarkemmin lausunnossamme kunnallisen toimiluvan yhteydessä.

4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Osiassa "vaikutukset viranomaistoimintaan" todetaan toimenpiteiden laskevan liikennemerkkikustannuksia. Toisaalta Helsinki on perustellut operaattoreille kohdentamansa maksut muun muassa liikennemerkkikustannuksilla, joten niitä ei ole syntynyt kaupungille aiemminkaan. On kuitenkin todettava että geoaitaamiseen perustuva säätely on merkittävästi kustannustehokkaampaa kuin liikennemerkit ja on erittäin positiivista että liikennemuodon digitaalisuutta hyödynnetään.

Osiassa todetaan myös että "Valvonnan tarve vähenee selvästi, mutta ei kuitenkaan kokonaan poistu mikroliikenneluvan myötä.". Mahdollinen mikroliikennelupa ei todennäköisesti vähennä valvonnan tarvetta. Mitä tarkempia mikroliikenneluvan ehdot ovat, sitä tarkemmin kuntien on seurattava ja valvottava niiden toteutumista. On myös virhekäsitys että virtuaaliset rajoitukset olisivat erehtymättömiä. Esimerkiksi GPS-aitauksen tarkkuus on noin 5-15 metriä riippuen sijainnista ja viime vuosina Ukrainan kriisin myötä virhealttius on heikentynyt entisestään Venäjän Suomenlahdella toteuttaman GPS-häirinnän vuoksi.

Tiivistetysti voi todeta että jos kunta asettaa tiukkoja ja yksityiskohtaisia lupaehtoja, nousevat myös viranomaisten valvonnan tarve ja kustannukset. Toisaalta oikein asetetut pysäköintimääräykset ja niiden valvonta perinteisen pysäköinninvalvonnan keinoin voi olla kunnalle jopa kannattavaa toimintaa.

4.2.6 Ekologinen kestävyys

2050-luvulle mennessä ihmiskunnan on saavutettava hiilineutraalius ja olla jo pitkälti matkalla kohti hiilinegatiivisuutta. Ilmastonmuutos sekä sen rinnalla jatkuvasti etenevä ihmisen aiheuttama biodiversiteetin tuhoutuminen ovat koko ihmiskunnan selviämisen kannalta keskeisiä kysymyksiä. Sekä Suomessa että maailmassa yhä suurempi osuus ihmiskunnasta asuu kaupungeissa, joten ilmastonmuutoksen haasteista suurin osa myös ratkotaan kaupungeissa. Yksi keskeisimmistä kysymyksistä on liikenne.

Kaupunkiliikenteen hiilineutraalisuuteen voidaan pyrkiä monin keinoin, sähköistämällä autokanta ja muuttamalla kulkumuotojakaumaa kohti kestävämpiä liikkumismuotoja kuten kävely, pyöräily, yhteiskäyttöinen ja julkinen liikenne. Sähköpotkulaudat ovat yksi osa kokonaisratkaisua. Mikroliikkuminen on hiljainen, päästötön, tilatehokas, kestävä ja ilmastoneutraali liikkumismuoto.

Sähköpotkulaudat ovat vielä todella nuori liikennemuoto ja toimintamme ilmastokestävyys on kehittynyt voimakkaasti. Kun Voi Technology aloitti toimintansa 2019 lautamme keskimääräinen käyttöaika oli vain noin kuusi kuukautta. Uusimpien V5 ja V7 -mallien käyttöikä on jo 5-8 vuotta. Kehitämme akkujen uudelleenkäyttöä ja korjausta, kierrätykseen päätyvien akkujen määrän pyrimme minimoimaan. On myös huomattavaa että Yhdessä sähköautossa on noin 60-80 sähköpotkulaudan verran akkukapasiteettia – globaalisti yksi liikenteen sähköistymisen keskeinen kysymys on alkuaineiden riittävyys.

Käyttäjätutkimuksemme (2023) mukaan 32% käyttäjistämme Suomessa on vähentänyt merkittävästi tai lopettanut auton käytön ja 23% vähentänyt jossain määrin autoilua mikromobilitteen ansiosta. 53% käyttäjistämme yhdistelee matkaketjuissaan julkista liikennettä ja yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Hallituksen esitys kunnallisesta mikroliikenneluvasta antaa kunnille oikeuden määrätä lähes mistä tahansa operaattoreiden toimintaan liittyvästä seikasta jolla voidaan nähdä olevan vaikutus turvallisuuteen.

Esitys on markkinatalouden, liiketoimintavapauksien ja yksilön perustuslaillisten oikeuksien vastainen. Esitys on suhteeton kohdistuessaan yhtenäisellä liikennepalvelumarkkinalla yksittäiseen liikenne- ja liiketoimintamuotoon ja lisäksi esityksen perusteena olevat yhteiskunnalliset haitat, pääasiassa liikenneturvallisuus, ovat jo voimakkaan säätelyn alla muiden lakien ja valvonnan kautta.

ESITYKSEN PERUSTUSLAILLINEN TARKASTELU

Lausuntomme liitteenä asianajotoimisto Boreniukselta tilaamamme mikroliikenneluvan perustuslaillinen tarkastelu.

Arvion keskeinen näkemys on, että mikroliikennelupa ehdotetussa muodossaan ei täytä perustuslain vaatimuksia useista syistä, joihin kuuluvat muun muassa tarkkuuden ja täsmällisyyden puute, rajoitusten laajuuden ja ehtojen puute sekä ennakoitavuuden puute yritystoiminnan vapauden rajoittamisen osalta. Perustuslakivaliokunta (PeV) on historiallisesti painottanut lupaehtojen ja niiden pysyvyyden merkitystä ennakoitavuuden varmistamiseksi hallinnollisissa päätöksissä. Nykyisessä esityksessä olevat määräykset mahdollistavat kuntien laajan ja mielivaltaisen

ehtojen soveltamisen, eikä ne siksi tarjoa sitä ennakoitavuuden tasoa, joka perustuslain mukaisuuden edellyttämiseksi vaaditaan.

Suhteellisuusperiaate on myös huomioitava, kun lainsäädännön käyttöönotto johtaa perusoikeuksien rajoittamiseen. PeV on aiemmin todennut, että rajoitusten on oltava tarpeellisia hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi. Aiempi lakivalmistelu viittaa myös siihen, että tällaiset syvät, poikkeukselliset ja summittaiset rajoitukset eivät olisi toteutettavissa tavallisella lainsäädännöllä, saati sitten kunnallisella sääntelytasolla. Ottaen huomioon kuntien varsin laajat toimivaltuudet asettaa ehtoja mikroliikkumislueille, on selkeä riski että kunnat tulevat asettamaan tarpeettomia rajoituksia.

Pyydämme teitä perehtymään liitteenä lähettämäämme perustuslailliseen muistioon, joka sisältää yksityiskohtaisen arvion ja johtopäätökset hallituksen esityksen oikeudellisen kehyksen ristiriidoista suhteessa Suomen perustuslakiin.

Esitämme kohdan "Mikroliikennelupa" lopussa mikroliikkumisluelle rajausta, joka näkemyksemme mukaan täyttäisi perustuslain vaatimukset.

KILPAILUTTAMINEN, LAUTOJEN JA OPERAATTOREIDEN MÄÄRÄSÄÄNTELY

Huolestuttavinta hallituksen esityksessä on että vaikka operaattoreiden määrän rajaamista ei pidetä mahdollisena, kunnille ollaan kuitenkin antamassa ehdoton valta rajata operaattoreiden kunnan alueella käyttämien sähköpotkulautojen määrää. Tämä tulee johtamaan niin käyttäjien, kaupunkien kuin operaattoreidenkin kannalta huonoimpaan mahdolliseen lopputulokseen. Lautamäärän rajaus toimii vain yhdistettynä operaattoreiden määrän rajaamiseen.

Hallituksen esityksen muistiossa sekä 1.3.2023 julkaistussa "Sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdot" -arviomuistiossa sivutaan myös Euroopassa yleisesti käytössä olevaa mallia, jossa kunnilla on oikeus rajata kunnan alueella toimivien operaattoreiden määrää kriteereihin pohjautuen.

Muistiot toteavat ettei tällaiseen säätelyyn ole perustetta sillä:

- Markkinoille tulolle ei ole lainsäädännöstä johtuvia esteitä eikä toimintaan liity suuria uponneita kustannuksia, mitkä voisivat muodostaa esteen tai rajoituksen markkinoille pääsyyn, kuten esimerkiksi pakollisia vakuutusmaksuja.

- Luvanvaraisuus ja määrä sääntely soveltuvat heikosti alkuvaiheessa olevan, kehittyvän palvelun markkinoiden säätelyyn.

Suomessa on 1.6.2024 alkaen ollut yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille pakollinen liikennevakuutus. Markkinoille pääsyn kynnyks on siis jo noussut. Markkina on myös kehittynyt ja kypsynyt nopeaa tahtia eurooppalaisten toimintatapojen vakiintuessa. Useimmat eurooppalaiset suuret kaupungit ovat ottaneet käyttöönsä toimintamallin, jossa kaupunki voi valita tai kilpailuttaa operaattorit. Viisi Euroopan johtavaa yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja tarjoavaa operaattoria (Voi, Lime, Tier/Dott, Bird, and Superpedestrian) ovat yhteisesti suositelleet toimintatavan käyttöönottoa sekä parhaita käytänteitä perustuen kokemuksiin sadoista eurooppalaisista kaupungeista. (<https://www.voi.com/blog/industry-alignment-10-recommendations>)

Laadukkaan sähköpotkulautapalvelun tarjoaminen vaatii tietyn ajoneuvotiheyden jotta asiakkaamme löytävät lautamme niitä tarvitessaan. Tämä tarkoittaa sitä että esimerkiksi Helsingin kantakaupungin kaltaisessa pakotettujen pysäköintipaikkojen järjestelmässä jokaisen operaattorin lautoja olisi löydettävä jokaisesta pysäköintiruudusta. Jos kaupunki rajaa ajoneuvojen määrän liian alhaiseksi, johtaa se helposti tilanteeseen, jossa potkulautaa ei ole tarjolla. Jotta tämä tilanne voidaan välttää, kannattaa jokaisen operaattorin pitää keskusta-alueella riittävän suuri määrä lautoja.

Esimerkki:

A

Kaupungin sallima kokonaismäärä sähköpotkulautoja: 30

6 operaattoria

5 sähköpotkulautaa per operaattori

-> Jokaisen operaattorin kannattaa sijoittaa kaikki 5 lautaa ydinkeskusta-alueelle, jossa on eniten matkoja.

B

Kaupungin sallima kokonaismäärä sähköpotkulautoja 30

3 operaattoria

10 sähköpotkulautaa per operaattori

-> Operaattoreiden kannattaa laajentaa toiminta-aluetta keskustasta, jossa on jo kokonaisuutena riittävästi ajoneuvoja.

Pelkkä ajoneuvojen maksimimäärän rajaaminen johtaa lopputulokseen, jossa markkina ei ole kannattava eikä kehity: operaattoreilla ei ole varaa investoida operaatioiden laatuun ja kehitykseen. Haitta kaupunkitalalle on yhtä suuri, vaikka ajomäärä per ajoneuvo eli järjestelmästä saatava hyöty

jää matalammaksi. Myös käyttäjien kokema laatu laskee palvelun saatavuuden heiketessä ja kokonaismatkamäärä jää pienemmäksi.

Onkin paradoksaalista että hallituksen esitys mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi mahdollistaa kunnille lähes mitä tahansa säätelyä paitsi operaattoreiden määrien rajaamisen – jonka avulla muu säätelytarve voisi olla vähäisempää.

Arviomuistion huoli markkinan rajaamisesta ja kilpailun esteiden synnyttämisestä säätelyllä on kuitenkin aiheellinen. Myös operaattoreiden valintaan liittyy perustuslaillisia kysymyksiä. Haittaa tulee kuitenkin punnita palvelun järjestämisen ja markkinan ominaisuuksia vasten ja harkita rajauksia, jotka vähentävät kilpailuhaittaa ja laskevat markkinalle tulon kynnyistä.

Mahdollinen tarkka rajaus voisi olla että operaattoreiden valinnassa tulisi aina olla vähintään 2-3 operaattoria, jotta markkinalle syntyy aito kilpailutilanne. Lisäksi tulisi harkita rajausta lupakauden pituuteen, esimerkiksi 2 vuotta, jolloin markkinalle voisi päästä uusi operaattori vuoden tai kahden välein.

Jos rajaus olisi ollut käytössä Suomessa 2023, todennäköisesti vain 1-4 kuntaa olisi voinut toteuttaa operaattoreiden valintaa, jolloin yli 90% kunnista säilyisi markkinaltaan täysin avoimena.

Suomen kuusi suurinta kaupunkia ovat kannattaneet toimilupakilpailutusmallia lausunnoissaan mikroliikkumislainsäädännön valmistelun aikana.

MUUT LIIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMISEEN LIITTYVÄT SEIKAT

YLEISTÄ

Hallituksen esityksen keskeinen perustelu on liikenneturvallisuuden parantaminen. Liikenneturvallisuus on parantunut merkittävästi jo vuosina 2021-2024 operaattoreiden ja kuntien yhteistyön tuloksena. Lisäksi 1.6.2024 astui voimaan mikroliikkumisoperaattoreita koskeva pakollinen liikennevakuutus.

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen turvallisuuskehitys on ollut nopeaa ilman pakottavaa lainsäädäntöäkin. Vuodesta 2021 Helsingissä sähköpotkulautonnettomuuksien määrä on vähentynyt noin 60%.

LIIKENNEVAKUUTUS

Suomalainen liikennevakuutuslainsäädäntö eroaa merkittävästi sekä yleisistä eurooppalaisista että pohjoismaisista verrokeista kattavuudessaan sekä ns. kuljettajan omapaikkasuojan että vakuutuksen kattavuuden suhteen. Autovakuutus kattaa kaiken sairaanhoitokuluista pitkäaikaiseen kuntoutukseen. Mikroliikkumista varten luotiin uusi vakuutustyyppi, jossa vakuutusuojan kattavuutta rajattiin koskemaan vain suorat terveydenhoitokulut. Myös suomalainen mikroliikkumista koskeva vakuutuslainsäädäntö on Euroopan kattavin – ja kallein.

Lainsäädäntö astui voimaan 1.6.2024, mutta lain vaikutukset eivät vielä näy operaattoreiden toiminnassa. Käsitys vakuutuksen todellisista kustannuksista, onnettomuuksien määrästä ja vakavuudesta oli ja on yhä puutteellinen. Samaten on käynyt selväksi että eri hyvinvointialueilla liikennevakuutukseen liittyvät prosessit ovat yhä keskeneräisiä ja vain osa onnettomuuksista on ilmoitettu vakuutusyhtiöille ylipäättään. Tieto onnettomuuksista tulee operaattoreille vakuutusyhtiöille vasta kuukausia onnettomuuden jälkeen.

Vakuutus sopimukset tehdään vuodeksi kerrallaan. Tämän vuoksi vakuutuslainsäädännön pysyvät vaikutukset suomalaisen mikroliikkumismarkkinan operaattoreiden määrään, sijainteihin ja toimintatapoihin nähdään vasta kausilla 2026-2027. Arviomme mukaan jo vuodelle 2025 operaattoreiden vakuutusmaksut tulevat nousemaan useita satoja prosentteja. Operaattorit kykenevät todennäköisesti vaikuttamaan tuleviin vakuutusmaksuihin merkittävästi vain muuttamalla toimintaansa, eli vakuutuslainsäädäntö tulee ohjaamaan operaattoreita markkinaehtoisesti kohti vastuullisia toimintatapoja ja pienempää onnettomuusmäärää.

Mikroliikkumisen yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset sairaanhoitokulujen muodossa tulevat lähivuosina poistumaan vakuutusjärjestelmän kattavuuden kehittyessä.

Liikenneturvallisuutta tulee parantamaan merkittävästi myös hallituksen ehdotus 0,5% promillerajasta. (Käsitlemme promillerajan vaikutusta tarkemmin lausunnon kohdassa "Promilleraja").

Olisi perusteltua teettää erillinen vakuutuslainsäädännön vaikutuksia tarkasteleva selvitys vielä ennen hallituksen esityksen antamista eduskunnalle.

KUNTIEN ROOLI LIKENNETURVALLISUUDEN KEHITTÄMISESSÄ

Kunnilla on kuntalakiin perustuva velvollisuus taata kuntalaisille yhtäläiset edellytykset terveeseen ja turvalliseen elämään. Osa tätä työtä on liikenneturvallisuustyö. Kunnat tekevätkin sekä itsenäisesti että yhteistyössä muunmuassa liikennealan yritysten ja Liikenneturvan kanssa monia erilaisia toimenpiteitä viestinnästä henkilökuljetusten suunnitteluun.

Nyt käsittelyssä olevassa esityksessä kuntien oikeudet puuttua liikennejärjestelmän yritystoimintaan ulotetaan suomalaisessa perustuslaillisten vapauksien kontekstissa ennennäkemättömän syvälle. Ehdotettu sääntely tulee johtamaan myös kunnittain merkittävästi eroavaan sääntelyyn jollaista on pyritty välttämään järjestyslain kumoamisen (2003) jälkeen. Samalla suomalainen liikennepalvelulainsäädäntö hylkää myös pitkäaikaisen tavoitteensa kulkumuotoneutraliteetista jos yhtä liikennevälinettä ja sillä tarjottua liikkumispalvelua voidaan säädellä täysin eri tavoin kuin muita liikkumismuotoja.

Liikenneturvallisuus on kokonaisuus joka muodostuu useista eri komponenteista. Kuntien ensisijaisella vastuulla on kunnissa sijaitsevan ja kuntien vastuulla ylläpidettävän liikenneinfrastruktuurin suunnittelu, rakentaminen ja ylläpito. Mikroliikkumisen liikenneturvallisuuteen liittyen on tutkimusnäyttöä että laadukkaat pyöräväylät ovat suorassa suhteessa paitsi kestävien kulkumuotojen suosioon, myös kulkumuotojen turvallisuuteen.

Sähköpotkulautailun turvallisuuden kehittämisen näkökulmasta mikroliikennelupa sivuuttaa jatkuvasti yleistyvät yksityisomisteiset sähköpotkulaudat. Mikroliikenneluvalla ei voida puuttua lainkaan niiden käyttöön tai ajotapoihin. Koska yhteiskäyttöiset sähköpotkulautapalvelut ovat markkinaehtoisia, johtaa kiristyvä sääntely korkeampiin hintoihin ja siten yksityiskäyttöisten lautojen yleistymiseen. Tällöin vain yhteiskäyttöiseen markkinapohjaiseen liikenteeseen kohdentuva turvallisuussääntely voikin johtaa jopa epätoivottuun lopputulokseen: liikenneturvallisuuden heikkenemiseen.

TURVALLISUUDEN VERTAILU MUIHIN LIIKKUMISMUOTOIHIN

Perusteluna lainsäädäntömuutoksille ovat sähköpotkulautaonnettomuudet ja liikenneturvallisuus. Sähköpotkulautaonnettomuuksiin liittyvä julkinen keskustelu on luonut osittain virheellisen ja suhteettoman kuvan kulkumuodon turvallisuudesta.

THL:n mukaan Suomessa tapahtuu vuosittain noin 20000 terveydenhoitoon johtavaa polkupyöräonnettomuutta. Näistä Helsingissä noin 1 300–1 500. Potkulautaonnettomuuksia tapahtuu Helsingissä noin 300, LVM:n arviomustion mukaan valtakunnallisesti sähköpotkulautaonnettomuuksia tapahtuu noin 1600.

Kuolemaan johtavat onnettomuudet sähköpotkulaudoilla ovat äärimmäisen harvinaisia.

Valtakunnallisesti vuosina 2019–2023 kuoli liikenneonnettomuuksissa

114 moottoripyöräilijää

11 mopoilijaa

116 pyöräilijää

1 sähköpotkulautailija (Turku, 2021)

Kuluva vuosi on ollut harvinainen sähköpotkulautojen osalta, vuoden 2024 ennakkotiedot kuolemaan johtaneista onnettomuuksista kaikkien kaksipyöräisten liikkumismuotojen osalta valtakunnallisesti syyskuun alkuun mennessä:

13 moottoripyöräilijää

3 mopoilijaa

9 polkupyöräilijää

3 sähköpotkulautailijaa (Vantaa, Helsinki, Espoo)

Espoon kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa osallisina olivat yksityisomisteiset sähköpotkulaudat, joiden määrä kasvaa vauhdilla ja joita ehdotettu säätely ei promillerajaa lukuunottamatta koske.

TOIMINTA-AJAT

Toteutuessaan hallituksen ehdottamassa muodossa kunnallinen toimilupasäätely mahdollistaa kunnille myös täyden kontrollin palvelun toiminta-aikoihin ja toimintakauteen.

Perjantai- ja lauantai-öiden vapaaehtoisesti toteutetuilla toiminta-aikojen rajauksilla on ollut Helsingissä merkittävä vaikutus onnettomuuskehitykseen. Yösulun keskeinen peruste on ollut päihtyneiden suuri osuus, vuonna 2021 jopa 75% onnettomuuksista yöaikaan sattui päihtyneille. Hallituksen ehdotuksen mukaisen promillerajan myötä päihtyneenä ajamisen voidaan olettaa vähenevän merkittävästi.

Pakollisen liikennevakuutuslain myötä operaattorit maksavat onnettomuuksien suorat terveydenhoitokulut. Tämä ohjaa operaattorit voimakkaasti avaamaan palvelun vain silloin kun

palvelun käyttö on tilastollisesti turvallista. Täytyy myös muistaa että nykyiset yökiellot on toteutettu operaattoreiden itsesääntelyä ilman lainsäädäntöä.

Mutta kaikki yöaikaan potkulautaa käyttävät eivät ole päihtyneitä tai vaaraksi itselleen, vaan mm. täydentävät julkisen liikenteen yöaikaan harvenevaa palvelua potkulautailemalla. Tiedämme myös monien asiakkaidemme käyttävän palveluamme yöaikaan turvallisuussyistä.

Siksi kunnille ei ole tarpeen antaa oikeutta päättää viikottaisista toiminta-ajoista. Toiminta-aikoihin liittyvä säätely olisi myös liikennemuotojen neutraalisuuden näkökulmasta perusteetonta.

TOIMINTAKAUSI

Esitys antaa myös mahdollisuuden kaupungeille päättää mikroliikkumisen toimikaudesta. Perustelut toimikauden rajaukselle ovat turvallisuus ja kaupunkien talvikunnossapidon esteettömyys.

Turvallisuus ei ole toimiva peruste myöskään toimikauden rajauksessa. Pakollinen liikennevakuutuslaki yhdistettynä promillerajalainsäädäntöön luo operaattoreille voimakkaan kannusteen toimia onnettomuuksien määrää vähentäen. Operaattoreilla on myös mahdollisuus kehittää palveluaan talvisin esimerkiksi nastarenkailla ja alemmilla ajonopeuksilla. Kunnallinen määräysvalta kauden pituuteen veisi operaattoreilta mahdollisuuden kilpailla markkinalla operaatioiden ja kaluston laadulla myös talvikaudella. Myös toimintakauden pituus on yksi palvelun ominaisuus jossa voi olla kilpailua.

Esitetty kunnallinen toimilupa tuo kunnille mahdollisuuden määrätä pysäköinnistä. Pysäköinnin säätely ns. pakotetuille pysäköintipaikoille poistaa pysäköityjen ajoneuvojen aiheuttamaa haittaa talvikunnossapidolle. Siksi myöskään oikeus rajoittaa liiketoimintakautta ei ole perusteltu kunnossapidon näkökulmasta, kunnalla on laajat mahdollisuudet puuttua teiden ylläpitoa haittaavaan pysäköintiin muilla keinoin.

Kauden pituuden rajaaminen kunnan toimesta voidaan nähdä myös suorana kilpailun rajaamisena kaupunkien omien kaupunkipyöräjärjestelmien ja mikroliikkumisoperaattoreiden välillä. Esimerkiksi Helsingin kaupunki on jo aiempina vuosina ehdottanut että sähköpotkulautojen toimintakauden tulisi olla täsmälleen sama kuin Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmän (1.4.-31.10.) – riippumatta sääolosuhteista.

Minkään muun liikenne- tai yritystoiminnan muodon kauden kestoa ei voida rajata kaupungin toimesta. Säättely olisi kohtuutonta ja liikennemuotojen ja yritystoiminnan neutraalin kohtelun näkökulmasta perusteetonta.

YKSILÖNVAPAUS

On erittäin voimakas kunnallisen toimivallan laajennus ja perustuslaillisen yksilönvapauden rajaus antaa kunnalle oikeus päättää milloin kuluttaja saa käyttää valitsemaansa liikkumispalvelua, jollei rajaukselle ole olemassa erittäin painavaa yhteiskunnallista perustetta.

Palvelumme ajallisten käyttörajausten perusteluksi on esitetty yhteiskunnan kantamia sähköpotkulautaanonnettomuuksista seuraavia kustannuksia. Pakollisen liikennevakuutuslain myötä mikroliikenneoperaattorit vastaavat onnettomuuksien sairaanhoidon kustannuksista. Näin ollen pääasiallinen taloudellinen perustelu on poistunut.

Hallituksen ehdotus promillerajaksi puolestaan ohjaa rangaistuksen uhalla yksilöitä toimimaan vastuullisemmin.

HUS:n tutkimuksen (Vasara 2022) mukaan 97% sähköpotkulautaanonnettomuuksien vammoista kohdistui vain kuljettajaan itseensä. Sähköpotkupalvelun käytöstä seuraavat riskit kohdistuvat käyttäjään itseensä.

Näin ollen käyttäjillämme tulee olla oikeus valita liikkumismuotonsa ilman kunnallista säättelyä ja kantaa valintansa riskit.

ESITYS

Siksi esitämme että:

1. Kuntien toimivalta mikroliikkumisluvan puitteissa rajattaisiin koskemaan vain katutilaa ja nopeuksia.

Mikroliikennelupa toimisi tehokkaana ja modernina keinona toteuttaa kuntien toimivaltaan jo nyt luontevasti kuuluvia toimenpiteitä kuten nopeusrajoitusten, ajokieltoalueiden ja pysäköinnin

järjestämistä. Näihin toimenpiteisiin ei liity myöskään perustuslaillisia kysymyksiä koska kunnilla on jo toimivalta tieliikennelain kautta.

2. Mikroliikennelupa valmistellaan mahdollisuus valita kunnassa toimivat operaattorit laadulliseen kilpailutukseen tai kriteereihin perustuen, jos yli kaksi operaattoria hakee kunnalta mikroliikennelupaa. Luvan kesto rajataan maksimissaan kahteen vuoteen.

Ehdotus pykälän 18 e muotoiluksi:

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupa ajoneuvojen pysäköintiin ja nopeuksiin liittyviä lupaehtoja.

Mikroliikkumisluvan voimassaoloaikana kunta voi muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutetut tai uudet lupaehdot ovat välttämättömiä merkittävästi muuttuneiden olosuhteiden vuoksi.

Kunta voi asettaa mikroliikennelupa lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Hallituksen esityksen sähköpotkulautojen ja sähköpolkupyörien promillerajaa koskevaksi lainsäädännöksi on kannatettava.

Helsingin Yliopistollisen Sairaalan HUS tutkimuksen (Henri Vasara, 2022) mukaan 45% kaikista onnettomuuksista tapahtui humalassa, ja jopa 75% yöaikaisista onnettomuuksista. Samaten HUS:n kasvotraumatologian tutkimuksessa (HUS 2022) lähes 90 prosenttia sähköpotkulautaonnettomuuksissa aiheutuvista kasvomurtumista tapahtui alkoholin vaikutuksen alaisena. Myös Pohjois-Kymen sairaalan erikoissairaanhoidon tapaturma-aineiston mukaan (2004-2006) polkupyörillä ajatut tapaturmat, joissa alkoholilla oli osuutta, johtivat useimmiten pään vammaan verrattuna selvin päin ajaneiden tapaturmiin.

Parhaassa tapauksessa promillerajalainsäädännöllä tulee olemaan liikenneturvallisuutta merkittävästi parantava vaikutus ja vaikutus koskee sekä yhteiskäyttöisiä että yksityisomisteisia potkulautoja. Yksityisomisteisten autojen määrä lisääntyy todennäköisesti lähivuosina, joten promillerajan lainsäädännöllinen merkitys säilyy voimakkaana vaikka yhteiskäyttöisten palveluiden operaattorit tekisivätkin jatkossa lisää toimenpiteitä jotka vähentävät päihtyneenä ajamista.

Kiitämme esitystä myös siitä että polkupyörien ja potkulautojen ajaminen päihtyneenä ei rinnastu suoraan autojen rattijuopumukseen, vaan seuraamuksena on 200€ liikennevirhemaksu. Tämä on mielestämme suhteellista ottaen huomioon päihtyneenä ajamisen haittojen kohdistumisen lähinnä käyttäjään itseensä.

Promillerajalainsäädäntö toimii vain jos kiinni jäämisen riski on riittävän suuri. Jotta valvonta olisi sujuvaa, tulisikin päihtymystilan toteamiseen riittää kaksi seulonta-alkometrillä tehtävää puhallutusta. Tuloksen varmistamiseksi testi tulisi suorittaa kahdella erillisellä laitteella 15 minuutin välein. Vaatimus tarkkuusalkometrikokeesta tulee erittäin todennäköisesti johtamaan siihen että valvonta ja seuraamukset tulevat olemaan vähäisiä ja laki jää merkitykseltään lähinnä ohjeelliseksi, eikä näin ollen eroa merkittävästi nykytilanteesta.

Yhdistettynä yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautaoperaattoreita koskevaan pakolliseen liikennevakuutuslainsäädäntöön, promillerajalainsäädäntö tulee olemaan voimakas tekijä liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Näiden kahden lainsäädännön yhteisvaikutus omalta osaltaan vähentää tarvetta säätää lisää liikenneturvallisuuteen liittyviä toimenpiteitä kunnallisessa mikroliikenneluvassa.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Kuten lakiehdotuksen muistio toteaa, "liikennesääntöjen noudattamiseen vaikuttaa niiden tehokas ja vaikuttava valvonta". Tätä valvontaa toteuttaa poliisi. Lisäksi 41:ssä kunnassa pysäköinnistä vastaa kunnallinen pysäköinninvalvonta.

Jotta yhteiskäyttöisiin sähköpotkulautoihin kohdistuva uusi sääntely ei jää kuolleeksi kirjaimiksi, tulee poliisilla olla riittävät resurssit suorittaa valvontaa tai poliisin tehtäviä tulee delegoida muille toimijoille. Nykyisin vain ns. "tehovalvontaviikkoihin" keskittyvä mikroliikenteen valvonta on vaikutukseltaan vähäistä kiinni jäämisen kynnyksen ollessa erittäin matala ja sattumanvarainen.

Tulisikin selvittää olisiko mahdollista siirtää osa liikenteenvalvontatehtävistä kunnalliselle pysäköinninvalvonnalle esimerkiksi siten että pysäköinninvalvonta saisi luvan pysäyttää ja kirjoittaa virhemaksu jalkakäytävällä tai kaksi kuljettajaa yhdellä laudalla ajamisesta. Kunnallisen toimijan

osalta valvontaan tarvittava resursointi olisi mahdollista järjestää joustavammin kuin poliisin toimesta.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkinä) koskevista ehdotuksista

Kannatamme esitettyjä merkkejä ja merkintöjä.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

PYSÄKÖINTI RISTEYSALUEILLA JA SUOJATEIDEN LÄHEISYYDESSÄ

Suuri osa yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen pysäköintiin liittyvistä kysymyksistä liittyy pysäköintipaikkojen määrään – mitä enemmän kaupunkitilassa on luvallisia pysäköintipaikkoja, sitä helpompaa pysäköinti on ja sitä todennäköisemmin se myös hoituu asiallisesti. Katutilaa on kuitenkin rajallisesti ja riittävän tilan varaaminen uuden liikkumismuodon käyttöön on haastavaa.

Tieliikennelain 37 pykälän ”Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot” mukaisesti ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä:

1) jalkakäytävällä, suojatiellä, pyörätiellä, pyörätien jatkeella eikä viiden metrin matkalla ennen suojatietä, risteävää pyörätietä tai risteävää pyörätien jatketta;

2) risteyksessä eikä viittä metriä lähempänä risteävän ajoradan lähintä reunaa tai sen ajateltua jatkoa ajoradalla;

Suoraan suojatien tai risteyksen viereen pysäköity auto aiheuttaa täydellisen näköesteen ja siten heikentää merkittävästi jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta. Pysäköidyt sähköpotkulaudat ja polkupyörät eivät aiheuta vastaavaa näkymäestettä.

Tulisikin selvittää, olisiko mahdollista muuttaa tieliikennelakia siten että sähköpotkulautojen ja polkupyörien pysäköinti mahdollistettaisiin edellä mainituissa tapauksissa. Tämä tarkoittaisi jo yksin Helsingin kantakaupunkialueella satoja mahdollisia pysäköintipaikkoja lisää.

Katutasolle pysäköidyllä sähköpotkulaudalla myös matka käynnistyy todennäköisemmin ajoradalla jalkakäytävän sijaan.

LOPUKSI

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvä julkinen keskustelu on useimmiten sävyltään negatiivista ja uuden liikkuemuodon syntyyn liittyy aina paljon haasteita ja oppimista, tulisi kuitenkin muistaa että yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat myös valtaisa menestys. Traficomien tilastojen mukaan 2022-2023 Suomessa ajettiin yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla noin 16 miljoonaa matkaa. Nämä kaikki matkat tehtiin hiilineutraalilla, hiljaisella ja tilatehokkaalla kulkumuodolla, joka edistää kaikkien suomalaisten kaupunkien siirtymää kohti aiempaa kestävämpää tulevaisuutta.

Ala on riippuvainen oikein toteutetusta ja kohtuullisesta sääntelystä. Jos tähän liikennemuotoon kohdennetaan merkittävästi kaikkia muita liikennemuotoja enemmän ja syvemmälle menevää säätelyä, on selvää, että sen menestys tulee jäämään vähäisemmäksi.

Tulisi myös muistaa että jo kesällä 2024 voimaan astunut pakollinen liikennevakuutuslaki tulee lähivuosina muuttamaan operaattoreiden toimintaa merkittävästi – lain vaikutukset alkavat näkyä täysmääräisesti vasta useamman vuoden viiveellä prosessien ja tiedon lisääntyessä. Nyt kun lakeja säädetään, olisi erittäin tärkeää tarkastella kaikkien toimenpiteiden kokonaisvaikutusta, jotta vältettäisiin haitallinen ja moninkertainen säätely – myös markkinalle on jätettävä tilaa toimia, kehittää ja kehittyä.

Me Voilla uskomme mikroliikkumisen tulleen jäädäkseen. Siksi uskomme myös sääntelyn pidemmällä tähtäimellä saavuttavan eurooppalaisella tasolla tasapainon, parhaiden käytänteiden löytäessä tiensä kansallisiin lainsäädäntöihin. Autoliikenteen säännötkään eivät syntyneet kädenkäänteessä.

Ala kehittyy nopeasti ja reagoi herkästi säätelyyn. Siksi toivomme että sähköpotkulautoihin liittyvän kansallisen lainsäädännön vaikutuksia markkinaan, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen kehitykseen seurattaisiin tarkasti ja lainsäädäntöä oltaisiin valmiita korjaamaan tarvittaessa nopeastikin jo tämän hallituskauden aikana.

Toivoisimme Liikenne- ja viestintäministeriön asettavan jo nyt työryhmän tarkastelemaan ensimmäisen uuden lainsäädännön toimintakauden vaikutuksia jo loppuvuodesta 2025.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Liite_1_Muistio_Elinkeinovapauden_rajoittaminen.pdf](#)

[Liite_2_Kuvaajia.pdf](#)

Oskala Hannu
Voi Technology Finland Ab