

Asia: VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Esitysluonnoksen yleiset tavoitteet liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden parantamisesta ovat yhdenmukaisia sekä Liikenneturvan sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtojen arviomuistiosta antaman lausunnon, mikroliikkumisen lainsäädäntöhankkeen että hallitusohjelmakirjausten kanssa. Ennaltaehkäisevä sääntely on tärkeää mikroliikenteen liikennerikkomusten ja -rikosten sekä niistä aiheutuvien vaaratilanteiden ja onnettomuuksien vähentämisessä. Sääntelyä on kehitettävä niin kuntien työkaluihin, liikennejuopumukseen, liikennesääntöjen yhtenäistämiseen kuin liikenteenohjaukseen, jotta varmistetaan nollavision mukainen lainsäädäntö.

Suomi on sitoutunut nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Kuluva vuosikymmen päätteeeksi tavoite on päästä alle 100 vuosittaisen liikennekuoleman. Sitoutuminen nollavisioon on kirjattu muun muassa vuosille 2022–2026 asetettuun liikenneturvallisuusstrategiaan, sitä koskevaan valtioneuvoston periaatepäätökseen ja hallitusohjelmaan.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan sisältyy useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Nyt luonnostellut lainsäädäntömuutokset ovat välttämättömiä näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Liikenneturva pitää esitettyjen vaikutusten arviointia koskevaa lukua realistisena. Jos muutoksia ei toteuteta, tunnistetut ongelmat ja heikko turvallisuustilanne säilyvät. Muiden asioiden pysyessä muuttumattomina mikroliikenteen liikennevahinkojen määrä todennäköisesti kasvaa suoritteen

kasvaessa. Yritysten kilpailupaineen ja uudistetun liikennevakuutuslaitoksen suhteen on huomioitava, että vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajanpaikkasuojaa on liikennevakuutuslaissa rajoitettu suhteessa muihin liikennevakuutettaviin ajoneuvoihin. Tämä johtaa siihen, että yhteiskunta kustantaa yhä merkittävän osan onnettomuuksien pitkäaikaisista seuraamuksista.

Vaikutusten arvioinnissa on erinomaisesti huomioitu ero vuokrattavien ja yksityiskäyttöisten kulkuvälineiden ja niiden tarpeiden välillä. Riippumatta tässä mikroliikkumisen lainsäädäntöhankeesta tehdyistä ratkaisuksista on jatkossa myös pystyttävä turvaamaan riittävä valvonta tieliikennekelvottomien kulkuvälineiden liikennekäytön estämiseksi. Vaikka osa sääntelyinstrumenteista koskee vuokrattaviin kulkuvälineisiin perustuvaa elinkeinotoimintaa, on muodostettavalla sääntelykokonaisuudella kyettävä edistämään kaikentyyppisen mikroliikenteen turvallisuutta.

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Liikenneturva pitää esitettyä mikroliikenteen lupasääntelyä tarkoituksenmukaisena ja oikeasuuntaisena toimenpiteenä vallitsevaan tilanteeseen. Sääntelymalli on erinomaisen suoraviivainen ja uusien kirjausten määrä hyvin maltillinen. Laadukkaalla ja riittävän kattavalla lupasääntelyllä pystytään takaamaan, että turvallisuustilanteen parantaminen on mahdollista vapaaehtoisen sopimisjärjestelyn kehityksestä riippumatta.

Kuten arviomuiston lausuntokierroksella tuli selkeästi ilmi, lupasääntely on keskeinen instrumentti mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseen ja sillä on pystyttävä turvaamaan kunnille riittävät työkalut mikroliikenteen hallintaan. On varmistettava, että kunnilla on tosiasiallinen mahdollisuus lupaehtojen asettamiseen. Oikeuskäytännössä ei saada päätyä tilanteeseen, jossa kunnan välttämättömäksi katsomaa lupaehtoa ei katsottaisi liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeelliseksi tai jossa sääntelyn ehdollisuus ohjaisi kuntaa asettamaan mikroliikennelupaansa kunnan itse tarpeelliseksi ja riittäväksi katsomaansa rajoittamisen tasoa matalampia ehtoja.

Lupaehtojen suhteen Liikenneturva kannustaa vielä pohtimaan tarvittavia lisäyksiä ehtoja koskevaan kirjaukseen esimerkiksi onnettomuustilanteiden käsittelyyn liittyen. Myös kunnan lupaviranomaisen perimän mikroliikennelupahakemuksen käsittelymaksun enimmäismäärää rajoittavaa kokonaiskustannusten käsitettä on syytä täsmentää.

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Liikenneturva kannattaa promillerajaa keskeisenä toimenpiteenä mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseen. Esitettävään kirjaukseen on kuitenkin aiemman lausunton mukaisesti ehdottomasti sisällytettävä moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen

sähköajoneuvon lisäksi myös polkupyörä. Polkupyöräliikenteen erottaminen päihtymyssääntelyssä muusta vastaavasta ajoneuvoliikenteestä olisi liikenneturvallisuuden edistämistavoitteiden kannalta haitallista ja epäjohtonmukaista. Polkupyörä on ajoneuvo samalla tavalla kuin kevyt sähköajoneuvo ja moottorilla varustettu polkupyörä ja näiden kaikkien kuljettajat ovat samalla tavalla ajoneuvon kuljettajia, joita on päihtymyssääntelyn näkökulmasta tarkoituksenmukaista käsitellä yhtenevästi.

Esitysluonnoksen mukaisesti vuosina 2016–2020 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 18 prosenttia pyöräilijöistä oli alkoholin vaikutuksen alaisena ja kaksi pyöräilijää huumeiden vaikutuksen alaisena. Lisäksi Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen mukaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapatumapotilasta. Noora Airaksisen vuoden 2018 väitöskirjassa tarkasteltiin polkupyöräilyonnettomuuksia potilasaineistojen kautta: kaikista tutkituista pyöräilytapaturmista kolmanneksessa oli mukana alkoholi. Näiden turvallisuusongelmien vuoksi ei ole perusteltua rajata polkupyöräilyä mikroliikenteen promillerajan ulkopuolelle. Pyöräilyn promillerajat ovat yleisiä eri maissa: 22 Euroopan maassa, myös Hollannissa, oli promilleraja European Traffic Safety Councilin (ETSC) vuoden 2020 raportin mukaan.

Polkupyöräilyn promillerajan säätämiseksi on laaja kansan tuki. Liikenneturvan vuoden 2023 kyselyyn vastanneista 87 prosenttia kannattaa promillerajaa sähköpotkulautailuun ja 75 prosenttia pyöräilyyn. Laaja hyväksyntä on perusta käyttäytymiseen vaikuttavalle sosiaaliselle normille, joka itsessään estää päihtyneenä ajamista. Selkeä ja yhdenmukainen sääntely tukee ja nopeuttaa tätä kehitystä. Suomen nykyisessä lainsäädännössä on jo säädetty rangaistavaksi niin sanottu tankojuoppous, mutta teko on rangaistava vain, jos henkilö päihtyneenä ajaessaan aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Käytännössä tämä sääntely on osoittautunut lähes käyttökelvottomaksi.

Termiä ”sähkömoottoriajoneuvo” ei tule käyttää. Jo valmiiksi laajaa mikroliikkumiseen liittyvää terminologiaa ei ole syytä pyrkiä lisäämään esitetyllä tavalla. Esitysluonnoksessa tarkoitettun liikennejuopumuksen tulee koskea moottorilla varustettua polkupyörää, kevyttä sähköajoneuvoa ja polkupyörää, jotka ovat kaikki ajoneuvolain mukaisesti moottorittomia ajoneuvoja.

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Valvontaa koskevilla kirjausesityksillä mahdollistetaan muodostettavan uuden sääntelyn valvominen ja vahvistetaan jo olemassa olevan sääntelyn noudattamista. Liikenneturva pitää valvontaa koskevia esityksiä pääosin tarkoituksenmukaisina, mutta niitä on promillerajasääntelyn suhteen täydennettävä polkupyörää koskevin osin.

Esitettyä tieliikennelain 164 § uuden 2 momentin tahallista rikkomista on muotoiluna syytä tarkentaa. Vaikka kirjauksen yksityiskohtaisissa perusteluissa puhutaan 17 a § säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta ja pelkän promillerajan ylittymistä riittävänä ehtona liikennevirhemaksun määräämiselle, on myös esitettävän kirjauksen oltava

perustelun mukainen. Lisäksi muusta liikennevirhemaksua koskevasta sääntelystä periytyvä muotoilu ei välttämättä ole samalla tavalla luonteva päihtymyssääntelyn kohdalla.

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Liikenneturva pitää esitettyä uutta liikennemerkkiä ja tiemerkintää tarkoituksenmukaisena. On kuitenkin huomioitava, että vaikka liikennemerkillä voidaan tarpeen tullen ohjata kevyitä sähköajoneuvoja erillään polkupyöristä tai muista ajoneuvoryhmistä, lisäkilven käyttöä tulee käytännössä edelleen rajoittamaan tieliikennelain 52 § 1 momentin kirjaus, jonka mukaisesti kevyellä sähköajoneuvolla on edelleen moottorilla varustetun polkupyörän tavoin noudatettava polkupyörää koskevia liikenteenohjauslaitteita.

Huomioitava on myös, että lisäkilvellä selvennetään liikennemerkkin tarkoitusta tai kohdetta. Kielto- ja rajoitusmerkin yhteydessä ei lisäkilvellä saa määrätä laajempaa kieltoa tai ankarampaa rajoitusta kuin itse liikennemerkillä eikä esitysluonnos ole tuomassa tähän muutosta. Jos on tarvetta esimerkiksi pysäköintiä tai pysäyttämistä rajoittavien liikenteenohjauslaitteiden nykyistä laajemmalle hyödyntämiselle, on liikennemerkkien määritelmiin tai pysäyttämistä ja pysäköintiä koskeviin liikennesääntöihin tehtävä tarkennuksia.

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Liikenneturva kannattaa aiempien lausuntojen mukaisesti periaatetta, jonka mukaan muut kuin liikkumisesteisen käyttöön tarkoitettut rakenteelliselta nopeudeltaan 7–25 km/h kulkuvälineet luokitellaan johdonmukaisesti kevyiksi sähköajoneuvoiksi. On kuitenkin pidettävä huoli ja tarvittaessa kirjauksiin täsmennettävä, että tieliikennelain jalankulkijan määritelmän ja ajoneuvolain soveltamisalan rajauksen välille ei jää epäjohdonmukaisuuksia, vaan ajoneuvolain soveltamisalan ulkopuolelle rajattava liikkumisesteisen käyttöön tarkoitettu laite katsotaan tieliikennelaissa johdonmukaisesti jalankulkijaksi.

Samassa yhteydessä on luonteva nostaa esiin, että kulkuvälineisiin liittyvän sääntelyn eroavaisuudet erityisesti ajoneuvolain ja liikennevakuutuslain välillä ovat osoittautuneet tienkäyttäjille haasteellisiksi. Tienkäyttäjän on käytännössä vaikea hahmottaa, että tiellä liikkumista, ajoneuvoja ja liikennevakuuttamista koskevat vaatimukset ovat toisistaan erillisiä. Asian huomiointi lainsäädäntöä uudistettaessa on tärkeä ottaa jatkossakin huomioon sääntelyn selkeyden ja noudattamisen helpouden näkökulmasta.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta osallistua mikroliikkumista ohjaavan lainsäädännön valmistelutyöryhmään. Liikenneturva pitää nyt tehtyä hallituksen esitysluonnosta tärkeänä

edistysaskeleena mikroliikkumisen liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Liikenneturva esittää, että lainsäädäntöön tuodaan kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää koskeva 15 vuoden ikäraja. Esitysluonnoksessa on tuotu laajasti esiin eri maiden asettamia ikärajoja. Liikenneturvan selvityksessä löysimme 19 Euroopan maata, joissa oli asetettu ikärajoja sähköisille liikkumisvälineille. Selkeän ikärajan määrittelyä tukevat siis laajasti muiden maiden käytännöt ja suositukset sekä tiedot lasten kehittymisestä turvallisiksi liikkujiksi. ETSC suosittelee, että kevyen sähköajoneuvon kuljettajien tulee olla vähintään 16-vuotiaita tai rajoitus olisi yhdenmukaistettava mopon kansallisen ikävaatimuksen kanssa, kumpi vain on korkeampi. Tilastokeskuksen mukaan sähköpotkulautailijoita on menehtynyt Suomessa neljä, joista kaksi on alle 15-vuotiaita lapsia. HUS tiedotti syyskuussa 2024, että noin viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulautojen onnettomuuksissa vammautui yli 600 lasta ja nuorta, joiden keski-ikä oli 12–13 vuotta.

Lasten kokemattomuus liikenteestä sekä kehittymättömät kognitiiviset ja motoriset taidot heikentävät lasten kykyä tuottaa riittävä tilannetietoisuus liikenteessä sekä altistavat häiriötekijöille ja siten riskeille. Sähköpotkulaudan ajaminen turvallisesti vaatii sellaisia taitoja ja kokemusta, joita lapsilla ei vielä ole ja jotka kypsyvät hitaasti aikuisten tasolle. Tiedonkäsittelytaidot kypsyvät hitaasti, aikuisen tiedonkäsittelykyvyn tasoinen prosessointi saavutetaan ärsykkeiden karsimisen osalta noin 14-vuotiaana, prosessointinopeudessa noin 15-vuotiaana ja työmuistissa noin 19 vuoden iässä.

Valtaosa pyöräilevien ja jalan kulkevien lasten henkilövahingoista tapahtuu risteyksissä ja tietä ylittäessä. Tien ylittäminen vaatii taitoa havainnoida liikennemerkkejä ja muut tienkäyttäjät, ymmärtää liikenneympäristön riskitekijät, arvioida lähestyvän ajoneuvon suunta, nopeus ja paikka sekä ennakoita toisten aikomuksia. Lapsilla huomio saattaa liikkuneissa kiinnittyä yksittäisiin ja myös liikenneturvallisuuden kannalta epäolennaisiin asioihin. Alakouluikäisillä on vielä epätarkkuutta ajoneuvojen nopeuden, suunnan ja sijainnin arvioimisessa. Kokemattomilla tienkäyttäjillä myös oman taitotason hahmottaminen voi olla epätarkkaa. Sähköpotkulauta on helppo ottaa käyttöön, mutta nopeasti kiihtyvä vauhti hankaloittaa laudan hallintaa ja muun liikenteen havainnointia.

Ikärajan asettaminen on sekä reagoitua nykytilanteeseen että tulevaisuuden ennakkointia. Sähköisten liikkumisvälineiden kirjo laajenee tulevaisuudessa, joten ikärajan kaltaiset periaatteelliset säännöt on asetettava viimeistään nyt.

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajamiseen liittyvä tieliikennelain 52 § vaatii edelleen erityistä huomiota. Liikenneturva esittää, että esitysluonnosta täydennetään kirjaamalla polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan suojakypärän käyttöä koskevaan tieliikennelain 92 § 4 momenttiin kevyt sähköajoneuvo ja moottorilla varustettu polkupyörä vastaavasti kuin 2 § jalankulkijan määritelmää on esitetty täydennettäväksi. Tieliikennelain 52 § mainitsee liikennesäännöt (luku 3) ja liikenteenohjauslaitteet (luku 4), mutta koska tieliikennelaissa on muutakin mainittujen kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen suhteen tarpeellista sääntelyä, on

viimeistään tieliikennelain vaikutusten arvioinnin yhteydessä kirjauksia tarkasteltava 52 § näkökulmasta siten, että kaikkea tieliikennelaissa olevaa polkupyörää koskevaa sääntelyä sovellettaisiin johdonmukaisesti myös kevyeen sähköajoneuvoon ja moottorilla varustettuun polkupyörään.

Itsestään tasapainottuvalla kevyellä sähköajoneuvolla ajon jalkakäytävällä sallivan kirjausten poisto on kannatettava. Käytännössä L-luokan puiteasetukseen kirjatun itsestään tasapainottuvan ajoneuvon määritelmän tarkkarajaisuuden myötä voimassa olevalla säännöksellä mahdollistettu liikenne on jo nyt varsin vähäistä.

Esitysluonnokseen kirjatuilla toimenpiteillä on pidettävä huolta, että lainsäädäntöhankkeen esteettömyyteen liittyvät tarpeet tulevat huomioiduiksi. Vaikka pysäköintiin liittyviä liikennesääntöjä ei nyt ole esitetty tarkennettavaksi ja pysäyttämistä ja pysäköintiä koskeva sääntely on jo tällä hetkellä hyvin riittävää, on valvontaan pystyttävä kohdentamaan riittävästi resursseja liikkumisen turvallisuuden takaamiseksi.

Ylijatketun jalkakäytävän liikenteenohjaukseen liittyvä korjaus on valmisteltava uudelleen. Esitetyn kirjausten perusteluissa mainitun 24 § 3 momentin mukaisen väistämiselvöllisyyden perusteluiden mukaisesti kyse on siitä, että väistämiselvöllisyyttä osoittava liikennemerkki voidaan korvata tien rakenteella. Järjestelyn kehittämisessä on nojaututtava rakenteellisen ratkaisun ja liikennesäännöllä osoitetun väistämiselvöllisyyden selkeyteen sen sijaan, että liikennesäännöllä osoitettuun väistämiselvöllisyyteen liittyviä haasteita pyrittäisiin korjaamaan lisäämällä nykyisten liikenteenohjauslaitteiden käyttöä ja kehittämällä niiden yhteyteen uusia liikenteenohjauslaitteita. Muutosesitys on jätettävä kokonaan mikroliikenteen lainsäädäntöhankkeen ulkopuolelle ja siihen liittyvään sääntelytarpeeseen on palattava tieliikennelain vaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Liikenneturvan lausunto hallituksen esitysluonnoksesta mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.pdf](#)

Ruutti Elias
Liikenneturva