

Asia: VN/6164/2023

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista

Lausunnoissa pyydetään ottamaan kantaa seuraaviin kysymyksiin:

1. Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?

Tässä arviomuistiossa mikroliikkumisella tarkoitetaan vain sellaista polkupyöräilyä ja kevyellä sähköajoneuvolla ajamista, joka on sidoksissa mikroliikennepalveluihin eli siihen, että ajoneuvon kuljettajan käytössä on yhteiskäyttöinen palveluntarjoajan omistama ajoneuvo eikä kuljettajan oma ajoneuvo.

Mielestämme tämä rajausta on osittain asianmukainen ja selkeyttää arviomuistion sisältöä. Arviomuistion otsikko ei kuitenkaan tue tätä rajausta. Otsikosta ja myös kappaleesta 2 saa käsityksen, että sähköpotkulautailu ei olisi osa mikroliikkumista tässä arviomuistiossa ja näin ollen sisällöllinen rajausta on epäselvä ja johtaa arviomuistion lukijan pohtimaan monissa eri kohdissa onko tarkoitus käsitellä mikroliikkumista kappaleen 2.1. mukaisesti vai käsitelläkö muuta mikroliikkumista kappaleen 2.1. mukaisesti ja sen lisäksi sähköpotkulautailua ilman kappaleen 2.1. mukaista rajausta. Selkeintä olisi, että yhtä yksittäistä mikroliikkumisen vaihtoehtoa, sähköpotkulautailua, ei erotettaisi muista mikroliikkumisen muodoista ja samalla pitäydettäisiin selkeästi sidoksissa mikroliikennepalveluihin. Tältä osin arviomuistion määrittelyä on syytä tarkentaa. Sähköpotkulaudan kuvaileminen kappaleen 2.2. mukaan on sinänsä tarpeen ja omalta osaltaan osoittaa mikroliikkumiseen liittyvät lainsäädännölliset perusongelmat.

Mikroliikkumisen nykytilan osalta on varsin laaja sekä perusteellinen. Kuvaus esittää mielestämme nykytilan ongelmat, joihin ratkaisua tarvitaan, varsin hyvin. Erityisesti kuntien toimivallan lähes täydellinen puuttuminen mikroliikennevälineiden pysäköintiin ja käyttämiseen liittyen tulee selkeästi esiin kuvauksessa. Samoin mittavista onnettomuuskustannuksista tehdyt selvitykset on kirjattu nykytilan osalta hyvin. Valitettavasti näistä onnettomuuskustannuksista on olemassa vain arvioita, eikä nykytilan kuvauksessa ole mitään selvitystä siitä, miten nämä onnettomuuskustannukset nykytilan osalta kustannetaan. Käsittelemme mukaan kustannukset eivät kohdistu erityisesti mitenkään palveluntarjoajille, jotka kuitenkin saavat palveluiden käyttäjiltä tulonsa tästä

toiminnasta. Toisekseen osa näistä kustannuksista kohdentuu liikennevakuutusjärjestelmään, jonka kustannukset rahoitetaan liikennevakuutettujen ajoneuvojen omistajien ja haltijoiden maksamalla liikennevakuutusmaksuilla. Lisäksi liikennevakuutusmaksuilla rahoitetaan maassamme tehtävä liikenneturvallisuustyö. Tältä osin nykytilan kuvausta on syytä täydentää, jotta voidaan todentaa onnettomuuskustannusten kohdentuminen muille kuin niille tahoille, joiden liiketoiminnasta tässä on kyse.

Nykytilan kuvaus mm. tieliikennelain 92 §:n 4 momentin osalta osoittaa lainsäädännön varsin erikoisen tilan. Lainsäädännön vahvalla käyttösuosituksella ilman tosiasiallista lain vaatimusta ja siitä seuraavaa sanktion uhkaa ei ole mitään käytännön merkitystä. Toisaalta pelko mikroliikkumisen välineiden käytön vähenemisestä erilaisten liikenneturvallisuusvaatimusten myötä on varsin erikoinen perusta nykyisen lainsäädännön osalta. Hyvä, että tämäkin on kuvattuna asianmukaisesti nykytilan osalta.

Pidämme erinomaisen hyvänä, että jalankulkijoita avustavat mikroliikkumisen välineiden erityinen asema liikennesääntöjen osalta on kuvattu nykytilan osalta. Näiden mikroliikkumisen välineiden osalta liikenteessä toimivien on mielestämme täysin mahdotonta aina tietää, onko kyseessä jalankulkijaksi katsottava liikkuja vai ajoneuvoksi katsottava liikkuja.

Valvonnan osalta nykytilan ongelmat ovat hyvin kuvattuna sekä liikennevalvonnan että pysäköinninvalvonnan osalta ja myös ajoneuvojen siirtämisen suhteen. Kun nämä ongelmat ovat nyt jo tiedossa varsin hyvin, niin ratkaisuvaihtoehtojen osalta nämä on syytä ottaa huomioon riippumatta ratkaisuvaihtoehdoista.

Nykytilan kuvauksen promillerajaan liittyvät selvitykset kappaleen 3.12. osalta on kirjoitettu vastoin arviomuistion määrittelyä siitä mitä mikroliikkumisella tarkoitetaan tässä arviomuistiossa. Jostakin syystä tältä osin pyöräily on haluttu erottaa muusta mikroliikkumisesta, vaikka sen on arviomuistion määrittelyssä kuvattu osaksi mikroliikkumista. Nähtävästi arviomuistio on kirjoitettu useamman henkilön toimesta, jonka vuoksi tekstissä on epä johdonmukaisuuksia. Uskomme, että lausuntopalautteiden myötä arviomuistiota korjataan ja täsmennetään.

Nykytilan kuvauksen kappaleessa 3.13. otetaan kantaa rekisteröintivelvollisuuteen ja todetaan, ettei sille ole painava perustetta. Mielestämme arviomuistiossa ei pidä ottaa kantaa nykytilan kuvauksessa sille onko nykytilalle perusteita vai ei, eikä ainakaan ennakkollisesti todeta onko sääntelyn lisäämiselle tarvetta vai ei. Kun meillä on selkeästi tarvetta vähentää mikroliikkumiseen liittyviä ongelmia ja yhteiskunnalle syntyviä kustannuksia, niin arviomuistion nykytilan kuvauksen tulee olla selkeä kuvaus nykytilasta eikä suinkaan ehdotus siitä mitä ongelmia ratkaistaan ja miten. Ongelmiin liittyvä ratkaisuvaihtoehdot tulee kirjata ilman vaihtoehtojen ennakkollista rajaamista jo nykytilaa kuvaavassa osuudessa.

Mikroliikkumisen ongelmat kappaleessa 4 on varsin kattavasti kirjattu. Onnettomuuskustannusten kohdentuminen on jäänyt vaille kirjausta. Arviomuistio rajaa käsittely mikroliikkumispalveluihin sidottuun mikroliikkumiseen. Näin ollen olisi syytä myös kuvata tämä ongelma selkeästi. Mikroliikkumispalveluiden tarjoajan on mielestämme katettava omasta liiketoiminnastaan aiheutuvat mikroliikkumisvälineiden käyttämiseen liittyvät kustannukset, aivan kuten kaikki muut kaupalliset liikkumispalveluita ajoneuvoilla tarjoavat toimijat kustantavat niin henkilöiden kuin tavaroidenkin kuljettamisen osalta.

Ongelmien kuvaamisen osalta voidaan myös todeta, että useimmat näistä ongelmista liittyvät käytännön valvonnan mahdottomuuteen.

2. Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?

Kuten liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteessa 2.3.2023 todetaan, niin uskomme parhaaseen lopputulokseen päästävän useiden toimenpiteiden yhtäaikaisella toteuttamisella. Yhdymme ministeriön näkemykseen myös siltä osin, että suurimmat ongelmat ovat pysäköintiin ja päihtyneenä ajamiseen.

Liikenneturvallisuusstrategian toteuttaminen on kannatettavaa, mutta kuten arviomuistiossakin todetaan, sen käytännön vaikutukset tosiasiallisesti jäänevät melko vaatimattomiksi. Liikenneturvallisuusstrategiaa ei kuitenkaan tule tässä yhteydessä unohtaa, kuten ei muutoinkaan pitkäjänteisessä liikenneturvallisuustyössä.

Liikennesäännöt, liikenteenohjaus sekä liikenteenohjauslaitteet ovat varmasti tarpeellisia toimia, mutta vailla valvontaa ja vailla tosiasiallista sanktion uhkaa ei näistä ole hyötyä. Erityisen hyödyttömiä nämä ovat niille käyttäjille, jotka eivät muutoinkaan säännöistä ja ohjauksesta piittaa. Myöskään päihtyneiden käyttäjien osalta nämä jäävät vaille vaikutusta.

Kunnille on annettava riittävä valtuus itse päättää oman kuntansa alueella mikroliikkumisen ongelmien ratkaisemiseksi, siis niiden ongelmien, joita tässä arviomuistiossa on nykytilan ja ongelmien osalta kirjattuna. Nykyinen toimivalta ei tämän arviomuistion nykytilan ja ongelmien kuvauksen mukaisesti ole riittävä.

Mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin osalta kannatamme ehdottomasti pysäköintiin varattujen alueiden käyttöön ottamista ja samalla muille alueille pysäköinnin kieltämistä. Kun tämä arviomuistio on kirjoitettu määritelmällisesti koskemaan vain mikroliikkumispalveluihin sidonnaista mikroliikkumista, niin tämä ei siis koske mikroliikkujan itsensä omistamaa mikroliikkumisvälinettä,

jolloin ei myöskään kohdan 6.3.2. mukaista ongelmaa yksityisesti omistettujen mikroliikkumisvälineiden käyttämisen vähenemiselle tulisi. Kaupallisesti toimiville mikroliikkumispalveluiden tarjoajille tulee siis asettaa vaatimus, että heidän laitteensa pysäköidään vain niille varatuille alueille. Tämä olisi hoidettavissa todennäköisesti vastaavilla järjestelmillä, joilla kaupunkipyörät voi palauttaa vain niille varattuihin paikkoihin. Virheelliseen pysäköintiin puuttumiseen ja laitteiden siirtämiseen on oltava myös mahdollisuus ilman kohtuuttomia odotusaikoja. Erityisesti mikroliikkumispalveluiden tarjoajien velvollisuuteen huolehtia pysäköinnistä sekä kantaa vastuu väärin pysäköinnistä aiheutuviin kuluihin tulee mahdollistaa.

Ajoradalle mikroliikkumisvälineen pysäköinnistä sen sijaan saattaa tulla ongelmallista ja aiheuttaa merkittävää vaaraa liikenneturvallisuudelle. Kokemusten perusteella erityisesti sähköpotkulaudat kaatuvat helposti syystä tai toisesta. Kaatunut sähköpotkulauta saattaa olla varsin vaikeasti havaittavissa ajoradalla, jolloin törmäminen on mahdollista ja tästä törmäyksestä saattaa syntyä henkilöiden vammautumisriski. Kun jo nykyisellään mikroliikkumisvälineiden käytöstä syntyy mittavia onnettomuuskustannuksia, niin tätä kustannusriskiä ei tule lisätä lainkaan.

Myös mikroliikkumispalveluiden käyttäjien promillerajaa kannatamme ehdottomasti. Mikroliikkumisvälineet voivat arviomuistiossa lainatun International Transport Forumin määritelmän mukaan olla jopa 350 kiloa painavia ja nopeudeltaan 45 kilometriä tunnissa kulkevia laitteita. Ei ole mitään perustetta sille, että tällaisia laitteita saisi kuljettaa päihtyneenä. Poliisilla on ehdottomasti oltava oikeus sekä mikroliikkumisvälineiden käyttäjien puhalluttamiseen että ajon keskeyttämiseen, aivan kuten muidenkin moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta on nykyisellään.

Ratkaisuvaihtoehdoissa todetaan, että saattaa syntyä kustannuksia ja saattaa vähentää mikroliikkumispalveluiden käyttöä. Epäilemättä erilaiset vaatimukset yhteiskunnan lainsäädännön osalta aiheuttaa kustannuksia ja vaatimukset saattavat myös vähentää käyttöä, mutta toisaalta vaatimukset lisäävät turvallisuutta ja vähentävät mm. onnettomuuskustannuksia ja muita oheisvaikutuksia. Aiheuttaahan myös muun liikkumisen vaatimukset kustannuksia käyttäjille, ja samalla myös jossakin määrin vähentävät käyttöä. Arviomuistiosta heijastuu jotenkin erikoisella tavalla, että sääntely, vaatimukset ja veloitteet mikroliikkumispalveluille ovat lähtökohtaisesti ongelmallisia ja liikkumispalveluntarjoajien toimintaa tarpeettomasti rajoittavia.

3. Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehdo? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehdo olisi?

Vakuuttamisvelvollisuus yhtenä ratkaisuvaihtoehdona on syytä ottaa tarkempaan tarkasteluun.

Liikenteessä käytettävissä moottoriajoneuvoissa on liikennevakuutuslain mukaan oltava liikennevakuutus. Liikennevakuutus korvaa henkilö- ja esinevahinkoja ja vakuutus on varsin laaja koskien myös liikennevakuutetun ajoneuvon kuljettajalle ja matkustajille aiheutuneet henkilövahingot, myös ns. syyllisen osapuolen osalta. Liikennevakuutusmaksujen yhteydessä kaikilta liikennevakuutettavilta ajoneuvoilta kerätään myös tuntemattomien ja vakuuttamattomien

ajoneuvojen aiheuttamien vahinkojen korvauskustannukset. Myös jalankulkijoiden sekä vakuuttamattoman kevyen liikenteen vahinkoja korvataan liikennevakuutuksella kerätyillä maksuilla. Liikennevakuutuksen kustannuksiin kohdentuu merkittävä määrä kustannuksia, jotka on siirretty vakuutettavien ajoneuvojen vakuutuksenottajien maksettavaksi.

Pidämme varsin epäoikeudenmukaisena, että osa moottoriajoneuvoista on vakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolella ja näin ollen kustannukset kohdentuvat vakuuttamisvelvollisten ajoneuvojen omistajille ja haltijoille. Mielestämme kaikkia moottoriajoneuvoja tulisi kohdella tasapuolisesti ja oikeudenmukaisesti vakuuttamisvelvollisuuden osalta ja periä myös näiltä sähköpotkulaudoilta ja muilta mikroliikkumisvälineiltä vahinkoriskiä ja vahinkokehitykseen perustuva vakuutusmaksu.

Samoin pidämme varsin epäoikeudenmukaisena, että mm. jalankulkijoiden itsensä aiheuttamien henkilövahinkojen kustannukset kustannetaan liikennevakuutusmaksuilla, jolloin jalankulkijoiden aiheuttamien vahinkojen kustannusrasite kohdistuu liikennevakuutusmaksuihin. Mielestämme tällaisten vahinkojen osalta korvausmenoa ei pidä kohdentaa liikennevakuutusjärjestelmään miltään osin.

Digitalisaatio, jakamispalvelut, liikenteen ja liikkumisen päästöt ja muut tämän tyyppiset kysymykset on syytä pitää edelleenkin erillään liikennevakuuttamisesta sekä liikkumisesta aiheutuneiden vahinkojen korvaamisesta. Sähköpotkulauta, polkupyörä ja monet muut liikkumisen välineet ovat varmasti hyvä lisä liikkumisen vaihtoehtoissa, mutta niitä tulee kohdella tasavertaisesti muiden liikkumisen välineiden käytöstä aiheutuneiden kustannusten osalta. Ei voi olla niin, että autoliikenteen kustannusrasitusta lisätään edelleen ja samanaikaisesti osa liikkumisen muodoista ei vastaa omista onnettomuus- ja vahinkokustannuksistaan miltään osin.

Toisekseen koulutuksen merkitystä ei ole ratkaisuvaihtoehtoihin kirjattu lainkaan. Valitus, tiedottaminen ja ohjaaminen oikeaan toimintaan ovat liikenteen yhteistoiminnan onnistumisen avaintekijöitä. Liikennesäännöistä ei ole iloa, jos useat käyttäjät eivät tunne sääntöjä. Liikenteessä on hyvä olla kohtelias ja ottaa muut huomioon, mutta esimerkiksi liikennesäännöistä poikkeavasti toimiva kohtelias kuljettaja helposti aiheuttaa ennakoimattomalla toiminnallaan vaaratilanteita. Pitäisikö sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisvälineiden käyttäjillä olla jonkinlainen liikennesääntöjen peruskoulutusvaatimus? Onhan meillä nykyisellään koulutusvaatimus mm. mopoille, miten mikroliikkumisvälineiden käyttö poikkeaa moposta?

Liikkumisen pelisääntöjen yksinkertaistamiselle ja yhdenmukaistamiselle on selkeää tarvetta. Liikkumisen pelisäännöt tulee yksinkertaistaa ja yhdenmukaistaa kaikilta osiltaan. Ajoneuvot ovat ajoneuvoja ja niitä on teknologiasta riippumatta kohdeltava tasavertaisesti. Tarvittaessa toki erilaisia ajoneuvoja voidaan ohjata käyttämään erilaisia väyliä, esimerkiksi polkupyörät pyörätielle ja autot ajoradalle, mutta tällaisissa tilanteissa ei pidä sallia polkupyöriä ajoradoille eikä autoja pyörätielle. Valitettavan usein polkupyöräilijät syystä tai toisesta käyttävät pyörätien vieressä olevaa ajorataa ja

näin aiheuttavat jopa vaaratilanteita itselleen ja ajoneuvoliikenteelle. Vastaavasti ajoittain ajoneuvoja näkyy pyöräteillä ja tämä pitäisi estää myös.

4. Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?

Arviomuistio vaiheessa ei ole mitään erityistä tarvetta sille, että ministeriö rajaa ratkaisuvaihtoehtoja. Kaikki vaihtoehdot liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulee pitää avoimena, myös niiden vaihtoehtojen osalta, jotka aiheuttavat kustannuksia mikroliikkumispalveluiden tarjoajille ja käyttäjille tai joiden myötä mikroliikkumispalveluiden käyttäminen saattaa vähentyä. Hyvä ottaa huomioon, että turvallisuuden lisääntyminen todennäköisesti myös lisää mikroliikkumispalveluiden käyttöä.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Pidämme erityisen arvokkaana, että mikroliikkumispalveluihin sidonnaista mikroliikkumista pyritään saamaan turvallisemmaksi niin käyttäjien kuin muidenkin liikenteessä mukana olevien toimijoiden osalta. Toivottavasti mikroliikkumispalveluihin liittyviin mikroliikkumismuotoihin uskalletaan ottaa käyttöön vaikuttavia ratkaisumalleja eikä pidetä lähtökohtana mahdollistavaa lainsäädäntöä ja sääntelyn purkamista tärkeämpänä kuin liikenneturvallisuutta ja liikenteen muiden osapuolien oikeutta liikkumiseen sujuvasti ja turvallisesti niin jalkaisin kuin ajoneuvoillakin.

Koskinen Timo
Suomen Taksiliitto ry