



03.04.2023

Asia/9

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31 (Eteläesplanadi 4)
00023 VALTIONEUVOSTO

Käsiteltävä tässä kokouksessa

§ 221

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsittelevästä arviomuistiosta

HEL 2023-003115 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi liikenne- ja viestintäministeriölle sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsittelevästä arviomuistiosta seuraavan lausunnon:

Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa sekä toiminnassa ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ongelmia ja haasteita on erityisesti katutilan käyttämisessä, liikennesääntöjen noudattamisessa sekä turvallisuutta vaarantavassa ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavassa virheellisessä pysäköinnissä.

Liikenteenohjauksella ei yksin kyetä ratkaisemaan kaikkia mikroliikkumiseen liittyviä haasteita. Liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi tarvitaan tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyöhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoisella sopimisella ei ongelmia saada ratkaistua vaan tarvitaan kannustimia ja sanktioita. Arviomuistion nykytilan kuvaukseen tulee sisällyttää kuvaus mikroliikkumispalveluiden säätelöttömän markkinan toiminnasta sekä toiminnan eduista ja haitoista.

Ratkaisuvaihtoehdot

Toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja se mahdollistaisi parhaiten markkinoiden kehittymisen ja haittojen



tehokkaan hallinnan. Paras lopputulos saavutetaan kuitenkin toteuttamalla useampia keinoja samanaikaisesti.

Arviomuistion tarkoittama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Mikroliikkumispalvelun ohjaaminen pelkästään katu ympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole riittävää. On tärkeää, että selkeytetään liikennesääntöjä ja helpotetaan mahdollisuuksia siirtää virheellisesti pysäköityjä yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Lainsäädäntöä tulee selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla. Voimassa oleva lainsäädäntö on tältä osin liian tulkinanvarainen.

Alustataloudessa on mahdollista digitaalisesti toteuttaa mikroliikkumispalveluun rajoituksia ajonopeuksille, ajokielloille ja pysäköinnille. Helsingissä on pyritty sopimaan palveluntuottajien kanssa rajoituksista mutta tämä vapaaehtoisuuteen perustuva sopiminen ei ole ratkaissut ongelmia. Toimilupaa edellyttävään toimintaan olisi mahdollista asettaa tällaisia rajoituksia. Palveluntuottajat toteuttaisivat kaupungin tai kunnan esityksestä järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan hallita pysäköintiä ja ajamiseen liittyviä haittoja. Turvallisuutta voidaan parantaa yöaikaisilla käyttörajoituksilla.

Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle. Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulaailijat on veloitettu käyttämään kympää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi.

Voimassa oleva lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuudesta ja esteettömästä ympäristöstä. Mikroliikkumispalvelujen käyttäjien piittaamattomuus liikkumisestaan ja pysäköinnistään aiheutuvista haitoista on suuri ongelma. Tämä johtuu osittain siitä, että liikkumispalveluna toteutuva matka on satunnainen eikä laite ole oma. Alustatalouden teknologiset ratkaisut voivat olla ongelman ratkaisu. Tämä edellyttää kuitenkin riittävän toimivallan antamista kaupungeille ja kunnille.

Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Kuitenkaan markkinat eivät toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivat hyötyä jossain



määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapahtuu kilpailu turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Sähköpotkulautaooperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Sähköpotkulautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei ratkaise tähän liittyviä ongelmia.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä EU-lainsäädännössä turvattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. Muistiossa esitetty ratkaisu, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, ei ratkaise ongelmaa. Suomessa on kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kuntien mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ratkaisu olisi paras vaihtoehto. Sen sijaan, että annettaisiin tietyt lukumäärärajat ja yleiset nopeusrajoitukset koko kaupunkiin, on tärkeää mahdollistaa joustavuutta rajoituksiin todennetun ajokäyttäytymisen ja tilanteen mukaan. Tällä varmistettaisiin myös, että jotkut alueet eivät jäisi kokonaan ilman palveluja ja että yrityksillä olisi mahdollisuus operoida kannattavasti.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi vaihtoehto, se edellyttäisi kunnissa riittäviä resursseja järjestelmän luomiseen ja valvontaan. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja varata resurssit pysäköinninvalvontaan. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaaseen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi toimintalogiikkaa. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljellä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole välttämättä perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi määrätä sen toimijoille. Tätä ei voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorisesta kiellosta jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.

Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja



03.04.2023

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

vaivattomuudesta. Tätä ei ole kuitenkaan arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinonharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteetömyydestä.

Lakia ajoneuvojen siirtämisestä on tarpeen muuttaa arvomuistiossa esitetyllä tavalla siten, että virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon välitön siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä on mahdollista. Välitön siirtäminen tulee mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen vuoksi. Voimassa olevan lain mukaan välitön siirto on mahdollista huomattavaa haittaa tienkäyttäjille aiheuttavasta pysäköinnistä. Välitön siirto tulee olla mahdollista muutoinkin kuin huomattavan haittaa aiheuttavan pysäköintivirheen osalta. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle ja omistaja voi sitten palvelunkäytösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 promillea parantaisi selvityksen mukaan tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettaminen on perusteltua erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityisesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyt ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti. Arviomuistio ei myöskään riittävästi huomioi palvelujen digitaalista ulottuvuutta.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä sähköpotkulautoja mutta sääntelyn tarvetta on koko mikroliikkumisen toimikentälle. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää, että sääntely kattaa muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittymisen. Vain sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntely voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita sääntely ei koske.



Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa tulee arvioida laajemmin kadunpittäjän velvollisuuksien näkökulmasta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa vallitseva tilanne huomioon ottaen.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpaillun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehity toivotulla tavalla riittävän nopeasti eivätkä yritykset tee parannuksia turvallisuuteen tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on ollut haittaa suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut operaattoreiden ja välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tule olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulee toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa on edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi suurten kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voidaan toteuttaa palvelu huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.

Arviomuistiosta puuttuu kaupunkien näkökulma. Kaupungeilla tulee olla mahdollisuus lainsäädännön puitteissa rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Kaupungeilla tulee olla mahdollisuus kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Arviomuistiossa ei ole myöskään käsitelty sähköpotkulautilun vaikutusta liikkumiseen kansanterveyskysymyksenä. Kansanterveyden kannalta lihasvoimalla liikkuminen on hyvä vaihtoehto ja sähköpotkulaudat voivat vähentää hyötyliikuntaa.

Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arviossa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttävät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan kye-



tä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Vapaaehtoiset sopimukset eivät ole ratkaisu ongelmaan, sillä yritykset voivat toimia ilman sopimusta. Lisäksi on taloudellisesti kannattavampaa jättää haitat yhteiskunnan hoidettavaksi kuin hoitaa ne vapaaehtoisen sopimuksen mukaisesti itse.

Arviossa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa Helsingin kokemuksia asiasta. Kadunpitäjällä on velvollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä. Kadunpitäjä tarvitsee keinon säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouteen perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset on mahdollista valmistella siten, että ne ovat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä ja lainsäädännön voimassa oloa ennen kesää 2024 erittäin tärkeänä. Näin mikroliikkumisen kokonaisratkaisu vuodeksi 2024 olisi mahdollista valmistella huolellisesti.

Lopuksi

Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina reagoineet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaungit ovat ryhtyneet säätämään liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien autojen määrää, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot kaduille. Tämä on vältettävissä antamalla kadunpitäjälle riittävä toimivalta huolehtia katujen turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkumisryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää lakikokeilua määräsäätelyn sisältävän toimilupajärjestelmän käynnistämistä pikaisella aikataululla.

Esittelijä

Postiosoite
PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginhallitus>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



03.04.2023

Asia/9

PL 1 00099 HELSINGIN KAUPUNKI

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Liikenne- ja viestintäministeriö

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 13.4.2023 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 13.4.2023.

Kaupunginhallitus

Asta Vennelä
pöytäkirjanpitäjä