

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?

Sähköpotkulautapalvelut ovat yleistyneet viime vuosina Suomen kaupungeissa. Ke-sällä 2022 palvelua tarjottiin noin 40 kunnassa. Vuokrattavia sähköpotkulautoja tarjoavia yrityksiä oli noin 10. Eniten sähköpotkulautojen tarjontaa on suurimmissa kaupungeissa. Helsingin kaupungissa oli kesällä 2022 jopa 18 000 lauttaa, joista puolet keskustassa. Turussa lautoja oli arviolta 7500 ja Tampereella 6500.

Kuvaus mikroliikkumisen nykytilasta on pääosin hyvä ja kattava. Kuvausta tulisi kuitenkin täydentää erityisesti kahdesta näkökulmasta. Ne koskevat mikroliikkumispalveluiden markkinoiden kehitystä ja itsesääntelyä sekä kunnan ja yritysten vapaaehtoista pelisäännöistä sopimista.

Katsomme, että arviomuistiossa ylikorostuu luottamus näihin molempiin nykyisessä tilanteessa, jossa kunnalla ei ole mahdollisuutta antaa sitovia palveluiden toimintaa katuverkolla ohjaavia sääntöjä. Nykytilan kuvauksessa on käsitelty suppeasti vapaaehtoisen sopimisen haasteita. Yrityksestä itsestään on kiinni, miten se vapaaehtoisiin pelisääntöihin sitoutuu. Tähän vaikuttaa yrityksen oma toimintakulttuuri ja kilpailutilanne markkinoilla. Tämä asettaa kunnat hankalaan asemaan kadunpitäjinä, sillä kunnalla ei ole tehokkaita keinoja puuttua tarjottavien palveluiden määrään tai laatuun, mikä heikentää katujen turvallista ja esteetöntä käyttöä ja viihtyisyyttä.

Kunnat ja kaupungit ovat erilaisia ja niiden haasteet mikroliikkumispalveluiden osalta myös vaihtelevat. Yritysten näkökulmasta markkinatilanne ja toiminnan kannattavuus erilaisissa kaupungeissa vaihtelee, mikä vaikuttaa kunnan neuvotteluvoimaan.

Vaikka vapaaehtoisella sopimisella on saatu hyviäkin tuloksia, viime kädessä yritykset eivät vapaaehtoisesti heikennä omaa kilpailuasemaansa. Yrityksillä ei myöskään ole varmuutta, että kaikki yritykset sitoutuisivat pelisääntöihin. Esimerkiksi vapaaehtoisesti ei haluta suostua pienempiin lautamääriin suuren kysynnän keskusta-alueilla tai yönaikaisiin rajoituksiin. Pysäköintikielto- ja nopeusrajoitusalueiden noudattamisessa on haasteita niin suurissa kuin pienemmissä kaupungeissa. Vapaaehtoinen sopiminen sitoo kunnan resursseja ilman, että sen vaikuttavuudesta on varmuutta.

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

Toteamme, että arviomuistiossa on pikemminkin keinoista ja osaratkaisuksista kuin vaihtoehdoista. Esitellyissä ratkaisuissa on hyviä elementtejä mutta mikään niistä ei yksinään riitä, vaan niiden pohjalta tulisi muodostaa toimiva kokonaisuus.

Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyvät toimenpiteet ovat tärkeitä kaikissa vaihtoehdoissa kuten mikroliikkumisen verkoston toiminta, onnettomuustilastoinnin kehittäminen, liikennesääntöjen tuntemus sekä koulutus, tiedotus ja asenteisiin vaikuttaminen.

Norjassa toimilupajärjestelmästä on saatu hyviä tuloksia. Kannatamme Norjan mallin mukaisen toimilupajärjestelmän mahdollistamista kunnille.

Muistiossa toimilupajärjestelmään suhtaudutaan kriittisesti elinkeinovapauden näkökulmasta. Asiaa tulisi punnita suhteessa tienkäyttäjien liikkumisen turvallisuuteen ja esteettömyyteen, katutilan viihtyisyyteen sekä onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuviin kustannuksiin. Liikenne- ja viestintäministeriön teettämässä selvityksessä on arvioitu, että kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien onnettomuuksista aiheutuu kaiken kaikkiaan noin 275 miljoonan euron vuosittaiset onnettomuuskustannukset.

Katsomme, että toimilupajärjestelmän avulla haittojen hillintätoimet voitaisiin tehokkaimmin kohdentaa niille alueilla, joilla haittoja eniten esiintyy, ja edistää markkinoiden ja palveluiden kestävä kehitystä. Muistiossa jätetään avoimeksi kysymys siitä, miksi muissa EU-maissa mikroliikkumispalveluiden tarjontaa voidaan säännellä tehokkaastikin.

Toimilupajärjestelmän avulla palveluntarjoajia voitaisiin edellyttää ottamaan käyttöön digitaalisia ratkaisuja, joilla käyttäjiä ohjataan toimimaan oikein ja estetään ei-toivottua käyttäytymistä. Tämä koskee esimerkiksi päihtyneenä ajon estämistä, nopeuksien rajoittamista, oikeaan paikkaan

pysäköimistä ja usean henkilön laudalla kuljettamisen estämistä. Tämä vähentää kuntien tarvetta pystyttää suurta määrään liikennemerkkejä esimerkiksi pysäköinnin ohjaukseen.

Muistiossa todetaan, että mikroliikennepalveluiden markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Yritykset kilpailevat kuitenkin keskenään, eikä vapaaehtoinen sopiminen kunnan kanssa tarkoita välttämättä sitä, että sovittuja pelisääntöjä noudatettaisiin tai että kaikki yritykset edes haluaisivat olla yhteydessä kuntaan. Osa kansainvälisistä yrityksistä toimii vastuullisemmin kuin toiset. Kilpailuetua haetaan myös ohjeiden vastaisella toiminnalla.

Emme kannata vaihtoehtoa, jossa kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinti kiellettäisiin jalkakäytävällä ja pyörätiellä kokonaan. Mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin ongelmat korostuvat keskusta-alueilla, eikä niinkään väljemmillä esikaupunkialueilla ja lähiöissä. Koko maan kattavaan kieltoon ei ole tarvetta. Kunnilla ei olisi resursseja kiellon valvontaan, eikä myöskään lukuisten pysäköintipaikkojen suunnittelemiseen ja toteutukseen ympäri kunnan aluetta.

Muistiossa ei ole kiinnitetty huomiota kuntien resurssien rajallisuuteen.

Poliisin liikennevalvontaan käytettävissä olevat resurssit todetaan muistiossa rajallisiksi. Sama asia tulisi tunnistaa ja todeta myös kunnallisen pysäköinninvalvonnan osalta. Emme pidä liikenteenohjauslaitteiden käyttöä tehokkaana tapana ohjata kehitystä.

Pidämme erittäin kannatettavana sitä, että pysäköinninvalvojalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja poliisille annetaan mahdollisuus siirtää jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköity kevyt sähköajoneuvo ja jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline välittömästi. Kannatamme myös sitä, että palveluntarjoaja voisi takautumisoikeudella kanavoida ajoneuvon siirtämisestä suoritettun maksun ajoneuvon virheellisesti pysäköineen kuljettajan suoritettavaksi.

Pidämme promillerajan asettamista kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen ja polkupyöräilyyn yleisen edun mukaisena toimenpiteenä.

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

Mielestämme mukana tarkastelussa ovat olleet olennaisimmat ratkaisuvaihtoehdot, joiden pohjalta voidaan jatkotyöstää toimiva kokonaisuus.

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

Kaupungit näkevät sähköpotkulautapalvelut hyvänä uutena liikkumispalveluna, jonka tulisi kehittyä turvallisemmaksi ja toimivammaksi osaksi kaupunkiliikettä ja matkaketjuja. Tähän tarvitaan fiksua palvelun tarjontaa, lautojen käyttöä, katuinfraa ja sääntelyä. Näihin tavoitteisiin ei päästä ilman, että kunnat saavat tehokkaampia lakisääteisiä työkaluja käyttöönsä.

Ministeriön ehdotus sisältää kannatettavia toimenpiteitä, mutta näkemyksemme eroaa siitä kahdessa pääkohdassa. Esitettyä kokonaisuutta tulisi täydentää toimilupamallilla ja esitys mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin kieltämisestä jalkakäytävällä ja pyörätiellä ei ole kannatettava.

Katsomme, että toimilupamalli mahdollistaisi paremmin mikroliikkumispalveluiden markkinoiden suotuisan ja kestäväen kehittymisen. Kiellolla pysäköidä mikroliikkumisväline jalkakäytävälle tai pyörätielle, säänneltäisiin nurinkurisesti palvelujen tarjonnan määrää, sillä yritykset olisivat riippuvaisia kunnan järjestämistä mahdollisuuksista. Nyt esitetystä mallissa kustannukset jäisivät kuntien kannettavaksi, vaikka niillä ei olisi tehokkaita keinoja vaikuttaa mikroliikkumispalveluiden tarjonnan määrään ja laatuun, eikä ennakoita niitä.

Ehdotamme, että jos lakia toimilupamallista ei syystä tai toisesta haluta lähteä suoraa valmistelemaan, liikenne- ja viestintäministeriön johdolla käynnistetään yhteistyössä kuntien kanssa lakikokeilu. Se olisi hyvä keino testata uudenlaista sääntelyä ja myös älyliikenteen ratkaisujen käyttöä ennen kuin päätetään pysyvistä lainsäädäntömuutoksista. Lakikokeiluun valittaisiin mukaan rajattu joukko kaupunkeja. Kuntaliitto tukee mielellään lakikokeilun toteutusta.

Mikroliikkumispalveluiden sääntelyssä tulisi myös varautua siihen, että markkinatilanne saattaa muuttua tavalla tai toisella.

Kiitämme ministeriötä siitä, että se on laatinut asiasta arviomuiston ja pyytää siitä lausuntoja. Käymme yhdessä kuntien kanssa mielellämme ministeriön kanssa keskustelua jatkotoimista.

5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

-

Vilkuna Johanna

