

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?**

-

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

-

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

-

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

Aluksi haluamme lainata Liikenne- ja viestintäministeriön muistiota: "Tässä arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistio koskee nimenomaisesti mikroliikennepalveluihin kuuluvia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä ja jättää ulkopuolelle sellaiset polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot, jotka on hankittu omaa yksityistä käyttöä varten."

Edellä lainattuun nähden on yllättävää, että arviomuistiossa esitetty ratkaisu 6.4.1 kuitenkin nimenomaan halutaan ulottaa polkupyöräilyyn yleisesti.

Pyöräilykuntien verkoston kanta on, että nykyinen lainsäädäntö on polkupyöräilyn osalta hyvä ja mahdollistaa rikoslain 23 luvun 9 § mukaisesti puuttumisen tankojuoppouteen. Mikäli

arviomuistiossa esitettyä ratkaisua 6.4.1 halutaan harkita, vaatii se polkupyöräilyn osalta huomattavasti nykyistä tarkempaa selvittämistä. Pyöräilykuntien verkosto katsoo, että ohjausta ja uutta sääntelyä tarvitaan ensi sijassa sähköpotkulautoihin. Tarkemman selvittämisen yhteydessä liikenteen promillerajoja on pohdittava laajempaan kokonaisuutena, jossa huomioidaan oikeusministeriön kirjaamat huomiot. Samaten laajempaa kokonaisharkintaa tarvitaan, jotta voidaan ratkaista, millä perusteella pyörällä liikkumista koskisi jatkossa Suomessa matalampi promilleraja kuin veneilyä.

Arviomuistion keskeisimpänä heikkoutena Pyöräilykuntien verkosto haluaa todeta, että sähköpotkulauta ja polkupyörä ovat kaksi erilaista liikkumisvälinettä, joiden toimintaperiaatteet eroavat toisistaan ratkaisevasti. Keskeisin ero sähköpotkulaudalla ajamisen ja polkupyöräilyn välillä on polkeminen. Sähköpotkulaudalla ei tarvitse polkea, kun taas polkupyörän liikuttaminen edellyttää polkemistä. Tämä tekee sähköpotkulaudalla ajamisesta polkupyöräilyyn nähden paljon enemmän mopoilua tai autoilua kuin polkupyöräilyä muistuttavaa toimintaa. Sähköpotkulauta kulkee sähkömoottorin avulla ilman, että laudan päällä seisovan kuljettajan tarvitsee tehdä muuta kuin painaa kaasukahvaa. Kun sähkömoottori saa virtaa, sähköpotkulauta liikkuu eteenpäin.

Polkupyörän kuljettaja istuu satulassa ja polkee jaloillaan pyörän polkimia. Polkupyörä ei liiku ilman, että pyöräilijä polkee. Tämä koskee myös sähköavusteisia polkupyöriä, joissa on polkemistä avustava sähkömoottori tai niin kutsuttu lähtöavustus. Lähtöavustuksella varustettu sähköavusteinen polkupyörä voi liikkua polkematta enintään 6 km/h. Koska sähköavusteinen polkupyörä ei liiku lähtöavustusta lukuun ottamatta eikä tavanomainen polkupyörä lainkaan ilman polkemistä, polkupyörällä liikkuminen edellyttää kuljettajalta tasapainoa ja koordinaatiokykyä.

Pyöräilykuntien verkoston näkemyksen mukaan Liikenneministeriön arviomuistiossa sähköajoneuvon kuljettaminen ja polkupyöräily on ratkaisun 6.4.1 osalta käytännössä mielletty yhdeksi ja samaksi asiaksi. Pyöräilykuntien verkoston kanta on, että nämä kaksi toisistaan erillistä liikkumismuotoa tulee nähdä kahtena eri asiana ja erottaa ne toisistaan myös ratkaisun 6.4.1 osalta. Muistion liitteessä 2 todetaankin, että selvityksen yhteydessä on tunnistettu, että promillerajan asettaminen sähköpotkulautailijoille on tämän hetkisen tiedon valossa tärkeämpää ja kiireisempää kuin pyöräilijöille.

Liikenne- ja viestintäministeriölle toimittamassaan selvityksessä oikeusministeriö on arvioinut rikosoikeudellisen promillerajan käyttöä oikeushyvien suojelun, hyöty–haitta-punninnan ja ultima ratio -periaatteiden kannalta. Ultima ratio –periaatteen osalta oikeusministeriö korostaa, että päihtyneenä pyöräilyn ja mikroliikkumisen vähentämiseksi on selvityksestä ilmenevin tavoin useampiakin toimiviksi todettuja rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, joilla voidaan perusoikeuksiin lievemmin puuttuen tai niihin lainkaan puuttumatta sekä rikosoikeutta kohdistetummin puuttua varsinaisen riskiryhmän toimintaan. Näitä ovat erityisesti kuntien asettamat ajalliset, alueelliset ja nopeutta koskevat rajoitukset vuokraustoiminnalle. Lisäksi voidaan toteuttaa ainakin liikennekasvatusta ja valistusta päihtymykseen liittyvistä onnettomuusriskeistä. Näiden toimien kustannusten voidaan myös olettaa pysyvän kohtuullisina. Oikeusministeriön

mukaan rikosoikeudellisen promillerajan asettamisen tai muunkaan sanktion asettamisen ei siten voida katsoa olevan perusteltua.

Oikeusministeriö toteaa yhteenvetonaan, että polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajavan onnettomuusriski kohdistuu enemmän omaan kuin muiden tienkäyttäjien turvallisuuteen. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevassa rikoslain 23 luvun 9 §:ssä niin sanottu tankojuoppous on jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Oikeusministeriön mukaan rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle käytännössä laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä vain koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa.

Oikeusministeriön näkemyksen mukaan kriminalisoinnin hyötyinä olisivat tapaturmien ja niiden aiheuttaman inhimillisen kärsimyksen sekä onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvien sairaanhoitokustannusten väheneminen. Oikeusministeriön mukaan tällaisen liikumisen onnettomuuksien vähentämiseen on kuitenkin perusteltua pyrkiä muuten kuin sanktioinnin keinoin, kuten esimerkiksi ajallisilla, alueellisilla ja nopeutta koskevilla käyttörajoituksilla, joista on tähänkin saakka ollut ongelman kannalta huomattavia positiivisia kokemuksia.

Yhteenvetona Pyöräilykuntien verkosto haluaa todeta, että mikäli sähköpotkulautailijoille oikeusministeriön kirjaamista huomioista ja perusteluista huolimatta halutaan kiireellisesti asettaa promilleraja, asetettakoon promilleraja koskemaan nimenomaan sähköisiä ajoneuvoja, joiden kuljettaminen ei edellytä polkemista.

Polkupyöräilyn osalta Pyöräilykuntien verkoston näkemyksen mukaan ennen kuin polkupyöräilylle harkitaan promillerajaa, on tehtävä edellä esitetysti liikenteen promillerajojen kokonaisharkinnan kannalta olennainen tarkempi selvitys.

Tarkemman selvittämisen yhteydessä on syytä huomioida ainakin seuraavat tutkimukset ja pohtia niitä oikeusministeriön kirjaamien huomioiden ja perusteluiden rinnalla:

- Warner et al., 2017. Alkohol och cycling: En multidisciplinär studie. VTI report 945.

Keskeinen johtopäätös: "Utifrån resultatet rekommenderas information och/eller kampanjer för att minska förekomsten av alkoholpåverkad cykling samt mängden alkohol i samband med cykling. Däremot rekommenderas inte införandet av promillegräns och vi är tveksamma till potentialen hos förbättrad kollektivtrafik för att minska antalet alkoholpåverkade cyklister och/eller förbättra säkerheten för dem som cyklar alkoholpåverkade."

- Mathias Udheim Vestgård et al., 2021. Cycling under the influence of alcohol – Attitudes and perceptions of Norwegian cyclists. *Travel Behaviour & Society*, Volume 23, 2021, p. 134-142.

Keskeinen johtopäätös: Norjassa on vaikea määrittää, rikkooko henkilö lakia pyöräilemällä alkoholin vaikutuksen alaisena, koska laissa ei ole erityistä alkoholirajaa pyöräilijöille. Useimmat tutkimukseen osallistuneet eivät olleet tietoisia tästä ja uskoivat, että laki oli samanlainen kuin alkoholin vaikutuksen alaisena auton ajaminen, jonka promilleraja on 0,02%. Vaikka pyöräilijät olleivat rikkovansa lakia, tutkimuksessa he eivät kuitenkaan ilmaisseet huolta oikeudellisista seurauksista. Tämä viittaa siihen, että vaikka norjalaisessa tutkimuksessa pyörällä liikkuvat ihmiset saattavat rikkoa lakia tietoisesti, he eivät ole huolissaan seurauksista.

- Dick de Waard et al., 2016. Bicycling under the influence of alcohol, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 41, Part B, 2016, p. 302-308.

Keskeinen johtopäätös: Alankomaissa promillerajasta huolimatta pyöräily promillerajan ylittävillä alkoholipitoisuuksilla osoittautuu hyvin yleiseksi iltaisin.

## **5. Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?**

-

Tulenheimo Martti  
Pyöräilykuntien verkosto ry