

Ärende: VN/6164/2023

Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista

Vi ber er ta ställning till följande frågor i utlåtandet:

1. Anser ni att bedömningspromemorians beskrivning av mikromobilitetens nuvarande situation går i rätt riktning och är tillräckligt täckande? Behöver beskrivningen av den nuvarande situationen på något sätt kompletteras?

Mikroliikkumisen nykytilaa kuvataan kohtuullisen kattavasti ja tutkittuun suomalaiseen tietoon perustuen.

Keskeisin mikroliikkumisen kokonaistilanteen arvioinnista puuttuva tekijä on mikroliikkumisen suhde Suomen ilmastotavoitteisiin ja mikroliikkumisen kestävyyskehitys. Näistä ei suoraan säädetä tieliikennelain puitteissa, mutta ne ovat kuitenkin erittäin olennainen osa kokonaisuutta, joten tieliikennelain muutoksilla on suora suhde myös ilmastotavoitteiden saavuttamiseen ja kaupunkiliikenteen muutokseen kohti ilmastokestävyyttä, joten niiden suhdetta tulisi arvioida ja ehdotettuja toimenpiteitä tulisi tarkastella myös tästä näkökulmasta.

Kaikki sähköpotkulaudat ovat lähtökohtaisesti lähipäästöttömiä ja useat operaattorit ovat investoineet myös ilmastoneutraaliin kuljetuskalustoon operatiivisessa toiminnassa.

Sähköpotkulautojen käyttöikä on kehittynyt viime vuosina nopeasti ja uusimmat mallit kestävät raskaassa yhteiskäytössä vuosia. Samaten käytettyjen akkujen kierrätysaste kehittyä jatkuvasti.

Lisäksi arviomuistio käsittelee (3.2) mikroliikkumispalveluiden tarjoamista markkinoilla, ja viittaa markkina-analyyysiin mm. kohdassa 6.6. Arviomuistio ei kuitenkaan arvioi laajemmin säätelyn ja markkinapohjaisen yritystoiminnan suhdetta. Muistiossa ei huomioida myöskään muiden valmistelussa olevien säätelytoimenpiteiden, kuten pakollisen liikennevakuutuksen, vaikutusta alan kehittymiseen. Kaupallisen, yhteiskäyttöisen mikroliikkumisen säätely on kokonaisuus, jota tulisi

edistää hallitusti kokonaisuutena. On realistinen uhka että päällekkäinen säätely heikentää alan toimintaedellytyksiä merkittävästi.

2. Vilket av de alternativ som behandlas i bedömningspromemorian anser ni är mest värd att stöda och mest genomförbar? Varför?

Lime pitää useita tuen arvoisia ehdotuksia, mutta tärkein niistä on 6.4.1 (Asetetaan kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen ja polkupyöräilyn promillerajaksi 0,5.)

Mm. HUS:n julkaisemasta vuoden 2021 sähköpotkulautaanonnettomuuksien selvityksestä käy ilmi että suurin osa, viikonloppuöisin jopa 75%, onnettomuuksista tapahtuu huomattavassa humalatilassa. Alan kestävyys ja hyväksyttävyyden sekä liikenneturvallisuuden näkökulmista promilleraja on tärkeä ja tehokas keino ottaa käyttöön. On todennäköistä että sähköpotkulautailun tilastoitu turvallisuus lähenisi polkupyöräilyä jos epätoivottavaa humala-ajoa saataisiin myös lainsäädännöllisin keinoin kuriin.

On kuitenkin huomioitava että päihtyneessä tilassa sähköpotkulautailun seuraukset eroavat voimakkaasti esim. Rattijuopumuksesta. Autoilussa vaara kohdistuu suoraan paitsi kuljettajaan itseensä, myös muihin tielläliikkujiin. HUS:n vuoden 2021 tilastokoosteen 446:sta hoitoa vaatineesta tapauksesta vain 12 eli n. 2,7% kohdistui muihin kuin potkulaudan kuljettajaan.

Näin ollen promillerajaa säädettäessä on huomioitava teon vakavuus eikä rikosoikeudellisen rangaistuksen säätäminen ole perusteltua. Kannatamme vaihtoehtoa, jossa promillerajasta säädettäisiin hallinnollinen sanktio tieliikennelaissa.

3. Saknas det någon sådan lösning bland alternativen i bedömningspromemorian som ni anser skulle vara ett väsentligt alternativ? En hurudan lösning skulle det vara?

Arviomuistio sivuaa geoaitausta (geofencing) lyhyesti luvussa 3.10.

Yhteiskäyttöiset sähköpotkulautapalvelut perustuvat GPS-paikannukseen ja lautojen ohjaukseen geoaitauksen avulla. Operaattorit kykenevät asettamaan geoaitauksen avulla maantieteellisiä pysäköinti-, ajo- ja nopeusrajoituksia sekä hallitsemaan lautojen käyttöaikaa keskitetysti.

Kaikki LVM:n arviomuistiossa esittämät pysäköintiratkaisut voidaan toteuttaa myös geoaitaamisen avulla. Digitaalisen ja nykyaikaisen järjestelmän etuja ovat mm.

- edullisuus: tuhansien pysäköintipaikkojen vaatimat liikennemerkit maksavat miljoonia euroja, digitaalinen geoaitaus on ilmaista

- nopeus: muutokset geoaitaukseen tapahtuvat tarvittaessa muutamissa minuuteissa, fyysisten parkkipaikkojen rajaaminen vaatii jopa kuukausien työpanoksen

Riippumatta muista säätelykeinoista, olisi toivottavaa että kunnat voisivat saada oikeuden ohjata yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja geoaitauksen avulla. Tämä voidaan toteuttaa yksinkertaisesti toimilupa-järjestelmässä, mutta digitaalinen paikannukseen perustuva liikenteenohjaustyökalu voisi olla hyvä lisä kuntien liikenteenohjaukselle.

Mahdollisuuksia tuoda geoaitaus tieliikennelakiin tulisi tutkia.

4. Vad är er åsikt om kommunikationsministeriets bedömning i kapitel 7? Borde den bedömningen på något sätt kompletteras?

Luvussa 7 esitetyt Liikenne- ja viestinäministeriön parhaiksi valitsemat säätelykeinot ovat tiivistettynä seuraavat:

1. Sähköpotkulautojen pysäköintikielto jalkakäytävillä, pyöräteillä ja maastossa. Pysäköinti olisi sallittua ajoradalla ja erikseen osoitetuilla paikoilla.
2. Yhtenäistetään sähköpotkulautailun liikennesääntöjä niin, että kaikkiin sähköpotkulautoihin sovelletaan pyöräilyä koskevia liikennesääntöjä.
3. Lisätään lakiin uudet liikenteenohjauslaitteet mikroliikkumisen ohjaamista varten ja tarkennetaan nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä.
4. Mahdollistetaan jalkakäytävälle ja pyörätielle virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtäminen välittömästi kaikissa tilanteissa.
5. Asetetaan 0,5 promillen raja sähköpotkulaudan kuljettamiselle ja polkupyöräilyyn. Sanktioidaan promillerajan noudattamatta jättäminen ja lisätään poliisille oikeus puhalluttaa minkä tahansa ajoneuvon kuljettaja ja tehdä hänelle huumausainepikatesti epäillyn päihtymyksen toteamiseksi.

1. Pysäköintikielto:

Lime ei tue tätä ehdotusta - Täysin erilainen kuin muut kuljetusmuodot, ei tee eroa yksityisomistuksessa ja jaetuissa, raskas ja kallis toteuttaa, ehdotus on mukautettu Helsingin pysäköintihaasteisiin eikä se sovellu kaikkiin Suomen kaupunkeihin, koska erikokoiset kaupungit tarvitsevat erilaisia säännöksiä.

2. Yhtenäistetään sähköpotkulautailun liikennesääntöjä niin, että kaikkiin sähköpotkulautoihin sovelletaan pyöräilyä koskevia liikennesääntöjä.

Lime kannattaa tätä ehdotusta.

3. Lisätään lakiin uudet liikenteenohjauslaitteet mikroliikkumisen ohjaamista varten ja tarkennetaan nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä:

Lime kannattaa tätä ehdotusta.

4. Mahdollistetaan jalkakäytävälle ja pyörätielle virheellisesti pysäköityjen sähköpotkulautojen siirtäminen välittömästi kaikissa tilanteissa:

Lime kannattaa tätä ehdotusta.

5. Promilleraja:

Lime kannattaa tätä ehdotusta.

5. Vad mer vill ni säga om bedömningspromemorian och dess innehåll?

Vaikka mikroliikkuminen ja sähköpotkulaudat ovat vielä kohtuullisen tuore ilmiö, on alalle syntynyt kuitenkin laajaa kokemusta erilaisista säätelyvaihtoehdoista kaikissa Länsi-Euroopan maissa. Säätelyllä on toisinaan pyritty estämään jopa koko mikroliikkumisen kehittyminen tai rajoittamaan haittoja pelkkien pysäköintiratkaisuiden avulla. Kokemuksemme mukaan toimivin, paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ohjauskeino on ollut toimilupiin perustuva säätely.

Arviomuistion mukaan toimilupasäätelyn keskeinen haitta olisi puuttuminen elinkeinovapauden kehittyvällä markkinalla ja että Suomessa mikroliikennepalvelumarkkinassa ei ole havaittu häiriöitä. On kuitenkin huomattavaa että ministeriön esitys pysäköinnin täyskiellosta kaikilla jalkakäytävillä, pyöräteillä ja luonnossa, olisi operaattoreiden näkökulmasta huomattavasti muutamiin suurimpiin kaupunkeihin keskittyvää toimilupajärjestelmää raskaampi, kalliimpi ja voimakkaampi toimi, joka erittäin todennäköisesti johtaisi koko kaupallisin perustein toimivan mikroliikkumisen katoamiseen lukuisista suomalaisista kaupungeista.

Lime Technology Oy