

31.3.2023

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo.lvm@gov.fi

Asia: VN/6164/2023

## ARVIOMUISTIO SÄHKÖPOTKULAUTAILUN JA MIKROLIIKKUMISEN RATKAISU- JA SÄÄNTELYVAIHTOEHDOSTA

Suomen Kiinteistöliitto ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi.

### Suomen Kiinteistöliitosta

Suomen Kiinteistöliitto ry (Kiinteistöliitto) on kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio. Kiinteistöliittoon kuuluu 23 alueellista kiinteistöyhdistystä, joiden jäsenkunta muodostuu pääsiallisesti asunto-osakeyhtiöistä. Kiinteistöliiton jäsenkuntaan kuuluu myös mm. kuntien omistamia ja yleishyödyllisiä vuokraloyhteisöjä. Alueellisten kiinteistöyhdistysten jäsenistöön kuuluu yhteensä n. 32 000 asunto- ja kiinteistöosakeyhtiötä.

Lisäksi Kiinteistöliittoon kuuluu Suomen Vuokranantajat ry, jossa on jäsenenä noin 22 000 yksityishenkilöä tai muuta tahoa, jotka vuokraavat asuin- ja liikehuoneistojaan asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöissä.

Jäsenkuntamme piiriin kuuluu arviolta noin 2 miljoonaa suomalaista.

Alla Kiinteistöliiton lausunto ja vastaukset lausuntopalvelussa esitettyihin kysymyksiin.

### Kiinteistöliiton lausunto

#### Tausta

Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä havaittuja ongelmia sekä esitetään ongelmiin ratkaisuvaihtoehtoja ja arvioidaan vaihtoehtojen vaikutuksia. Muistio sisältää lisäksi liikenne- ja viestintäministeriön arvion ratkaisuvaihtoehtojen toteutettavuudesta.

Mikroliikkumista on liikkuminen polkupyörällä, kevyillä sähköajoneuvoilla ja jalankulkua avustavilla tai korvaavilla liikkumisvälineillä (pl. liikuntaesteisen henkilön käytössä olevat liikkumisvälineet). Mikroliikennepalveluilla tarkoitetaan liikennepalveluita, joissa yleisölle tarjotaan mikroliikkumiseen käytettäviä ajoneuvoja, kuten kaupunkipyöriä tai sähköpotkualautoja. Arviomuistio koskee yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja ja polkupyöriä.

Arviomuistion mukaan mikroliikkumisen on havaittu aiheuttavan ongelmia erityisesti loukkaantumisten, pysäköintiongelmien, liikenne rikkomusten ja liikenteen esteettömyys haasteiden muodossa. Kiinteistöliitto ottaa lausunnossaan kantaa asunto-osakeyhtiöiden kokemuksiin kevyiden sähköajoneuvojen virheellisen pysäköinnin aiheuttamiin haasteisiin.

31.3.2023

**Kysymykset****1. Pidättekö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?**

Nykytilan kuvaus on oikeansuuntaista, mutta asiaa valmisteltaessa tulisi huomioida mikroliikkumisessa todetut haasteet ja ongelmat myös yksityisillä alueilla. Kiinteistöliitto on havainnut, että mikroliikennepalveluiden aiheuttamat haasteet ulottuvat vahvasti myös yksityisille alueille. Näkemyksemme mukaan arviomuistiosta puuttuu kokonaan yksityisiä kiinteistönomistajia koskeva nykytilan kuvaus, joten nykytilan kuvausta tulisi täydentää niin, että myös yksityisillä alueilla koetut mikroliikkumisen aiheuttamat haasteet tulevat huomioiduksi.

Kiinteistöliitto teetti syksyllä 2022 taloyhtiöille turvallisuusaiheisen kyselyn. Kyselyyn vastasi yhteensä runsaat 4900 henkilöä (hallitusten puheenjohtajia, hallituksen jäseniä, isännöitsijöitä ja osakkaita). Yhtenä kysymyksenä tiedusteltiin ”onko taloyhtiönne katuosuuksilla tai piholla esiintynyt kaupallisia sähköpotkulautoja?”. Kyllä vastanneiden osuus oli yhteensä 52 % kaikista vastaajista. Pääkaupunkiseudun vastaajista jopa 57 % kertoi, että sähköpotkulautoja on esiintynyt taloyhtiön katuosuuksilla ja piholla. Kysyttäessä sitä, kuinka suuria vaikutuksia sähköpotkulaudoista on ollut havaittavissa, 52 % vastaajista totesi, että lautojen vaikutukset ovat olleet hyvin vähäisiä yhtiönsä kannalta. Lautojen kertoi tuoneen ongelmia yhtiölle 14 % kaikista kyselyyn vastanneista. Sana on vapaa osiossa todettiin mm., että hylätyt potkulaudat haittaavat jalankulkua ja huoltoyhtiön töitä, kaikkialle sikin sokin jätettyjä potkulautoja pidettiin turvallisuusriskinä ja todettiin, että potkulaudoista johtuen autot ja asukkaat eivät pääse kulkemaan.

Kuten kyselystä ilmenee, asunto-osakeyhtiöt ovat kokeneet ongelmalliseksi erityisesti yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen virheellisen pysäköinnin yhtiön piha-alueilla ja yhtiön edustalla sijaitsevilla jalkakäytävillä. Kevyitä sähköajoneuvoja on ensinnäkin jätetty rakennusten ulko-ovien eteen, jolloin kulku esimerkiksi porraskäytävään tai autotalliin on voinut estyä. Toinen haaste liittyy piha-alueen esteettömyyteen. Virheellisesti pysäköidyt kevyet sähköajoneuvot ovat voineet huomattavasti hankaloittaa esimerkiksi liikkumisesteisten henkilöiden kulkua yhtiön piha-alueella. Lisäksi kevyiden sähköajoneuvojen virheellisen pysäköinnin on havaittu haittaavan kiinteistönhuoltotehtäviä. Esimerkiksi kiinteistölle ajo tai piha-alueiden huolto voi hankaloitua virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen vuoksi. Jos ongelmaa vertaa esimerkiksi tavallisten polkupyörien virheelliseen pysäköintiin, koetaan kevyiden sähköajoneuvojen virheellinen pysäköinti ongelmallisemmaksi, koska kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen on niiden painon vuoksi hankalaa.

Asunto-osakeyhtiöt kokevat pysäköintiongelmaan puuttumisen hankalaksi ja toivovat lainsäädännön kehittämistä. Tällä hetkellä asunto-osakeyhtiöt ovat voineet ohjeistaa asukkaita pysäköinnin suhteen ja ohjata potkulautojen pysäköintiä järjestysmääräysten avulla. Asunto-osakeyhtiöillä on myös usein

31.3.2023

mahdollisuus tehdä palveluntarjoajalle ilmoitus väärin pysäköidystä kevyestä sähköajoneuvosta ja pyytää palveluntarjoajaa noutamaan omistamansa kevyt sähköajoneuvo pois yksityisalueelta.

Mikäli osakas tai asukas ei noudattaisi järjestysmääräyksiä, voisi asunto-osakeyhtiö puuttua toistuviin pysäköintivirheisiin käytännössä ainoastaan asunto-osakeyhtiölain (22.12.2009/1599) 8 luvussa säädetyn hallintaanottomenettelyn kautta. Kiinteistöliitto pitää tilannetta ongelmallisena. Hallintaanotto on ensinnäkin hyvin voimakas puuttumiskeino, sillä osakas voi hallintaanoton johdosta menettää huoneistonsa hallintaoikeuden jopa kolmeksi vuodeksi. Toiseksi, on jokseenkin epäselvää, voitaisiinko virheellinen pysäköinti katsoa niin olennaiseksi järjestysmääräysrikkomukseksi, että yhtiö voisi ryhtyä hallintaanottomenettelyyn. Lisäksi ongelmaa aiheuttaa se, että hallintaanottomenettelyllä ei voida puuttua muiden kuin osakkaiden ja asukkaiden pysäköintivirheisiin. Usein voi olla myös epäselvää, kuka potkulaudan on pysäköinyt. Pysäköintivirheitä voivat tehdä myös muut kiinteistöllä liikkuvat henkilöt. Asunto-osakeyhtiöillä pitäisi olla käytössään lievempiä ja paremmin soveltuvia keinoja puuttua yhtiön piha-alueella tapahtuvaan virheelliseen pysäköintiin.

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

Kiinteistöliiton näkemyksen mukaan tehokas ongelmiin puuttuminen edellyttää useiden erilaisten toimenpiteiden toteuttamista. Näkemyksemme mukaan virheellisen pysäköinnin näkökulmasta katsottuna arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista kannatettavimpia ja toteuttamiskelpoisimpia olisivat mikroliiikenteen liikennesääntöjen tarkentaminen, mikroliiikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla ja virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämisen helpottaminen. Lisäksi pidämme kannatettavana toimilupajärjestelmän käyttöönottoa, mikroliiikenteen liikennesääntöihin liittyvän koulutuksen ja tiedotuksen lisäämistä sekä palveluntarjoajien itsesääntelyn tukemista.

### Tarkennetaan mikroliiikenteen liikennesääntöjä ja ohjataan mikroliiikennettä liikenteenohjauslaitteilla

Kiinteistöliitto kannattaa mikroliiikenteen liikennesääntöjen tarkentamista ja mikroliiikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaitteilla. Kun liikennesäännöt ovat yksiselitteisiä ja liikenteenohjauslaitteet selkeitä, ennaltaehkäisisi se pysäköintivirheitä ja ongelmatilanteissa mahdollistaisi pysäköintivirheisiin puuttumisen.

Pysäköintiongelmia ehdotetaan ratkaistavaksi muuttamalla tieliikennelain 37 §:n 4 momenttia niin, että kevyttä sähköajoneuvoa ja jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä ei saisi pysäköidä jalkakäytävälle eikä pyörätielle. Pysäköinti olisi tehtävä ajoradalle tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle ajoradan reunaa. Kunta voisi kuitenkin mahdollistaa pysäköinnin pyörätielle ja jalkakäytävällä osoittamalla sitä varten pysäköintitilaa ja

31.3.2023

asettamalla pysäköintiä koskevat liikenteenohjauslaitteet. Kiinteistöliitto pitää esitystä hyvänä, sillä tämä voisi ehkäistä yhtiön edustalla sijaitsevilla jalkakäytävillä tapahtuvaa virheellistä pysäköintiä. Lakimuutosta tehtäessä tulisi kuitenkin huomioida myös yhtiöiden piha-alueet.

Jotta pysäköintivirhemaksun määrääminen yksityisellä alueella olisi juridisesti selvää, tieliikennelakiin voitaisiin samassa yhteydessä lisätä säännös, jonka mukaan yksityisellä alueella pysäköinti on kiellettyä ilman maanomistajan tai -haltijan lupaa. Säännös sisältyi aiempaan tieliikennelakiin (3.4.1981/267), mutta jäi pois uudesta tieliikennelaista. Lakiuudistus heikensi merkittävästi asunto-osakeyhtiöiden puuttumiskeinoja virheelliseen pysäköintiin, sillä lakiuudistuksen vuoksi tiealueen ulkopuoliset yksityiset alueet jäivät pääosin kunnallisen pysäköinninvalvonnan ulkopuolelle.

Arviomuistiossa todetaan, että tienpitäjä voi ohjata mikroliikennettä liikenteenohjauslaitteilla. Asunto-osakeyhtiöiden näkökulmasta katsottuna asia ei ole näin yksinkertainen, koska yhtiön piha-alueita ei yleensä voida pitää selkeästi tiealueena. Ensinnäkin on epäselvää, voiko kiinteistönomistaja määrätä maa-alueensa olevan tiealue asettamalla liikenteenohjauslaitteen tieliikennelain 71 §:n mukaisesti kunnan suostumuksella. Jos lupa saataisiin, tarkoittaisi se käytännössä sitä, että tieliikennelaki astuu voimaan kyseisellä maa-alueella kokonaisuudessaan. Tieliikennelaki pitää sisällään useita säännöksiä, jotka eivät sellaisenaan ole kiinteistönomistajan edun mukaisia, esim. yleinen nopeusrajoitus on taajama-alueella 40 km/t. Mikäli kunta ei puolestaan antaisi suostumusta liikenneohjauslaitteen asettamiselle, niin kiinteistönomistaja ei voisi määrätä maa-alueensa olevan tietä (tieliikennelaki 73 §). Tällöin pysäköintiä ei voitaisi ohjata liikenteenohjauslaitteilla.

Jos asunto-osakeyhtiöt ryhtyisivät ohjaamaan tai kieltämään pysäköintiä tienä pidettävällä piha-alueellansa, tulisi tätä varten olla selkeät liikenteenohjauslaitteet. Nimenomaisesti mikroliikenteen ohjaamiseen soveltuvia liikenteenohjauslaitteita ei tällä hetkellä ole. Näkemyksemme mukaan mikroliikenteen ohjaaminen voisi olla selkeämpää ja täsmällisempää, jos kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden pysäköinnin kieltämiseen olisi erilliset liikenteenohjauslaitteet. Kevyiden sähköajoneuvojen esittäminen kuvallisesti voisi olla hyvä ratkaisu. Lisäkilpien käyttäminen voi nimittäin tuoda haasteita liikenteenohjauslaitteen tulkinnalle, kun otetaan huomioon se, etteivät kaikki mikroliikkujat tunne liikennesääntöjä.

Mikäli kyseessä ei olisi tieliikennelaisissa tarkoitettu tiealue, alue olisi käytännössä maastoliikennelain piiriin kuuluva maasto. Maastoliikennelaki koskee vain moottorikäyttöisiä ajoneuvoja, joten kevyet sähköajoneuvot jäävät suoraan lain ulkopuolelle. Näiden osalta kiinteistönomistajalla ei ole maastoliikennelain nojalla oikeutta kieltää pysäköintiä. Jotta pysäköintiongelmien maastoksi tulkittavalla piha-alueella voitaisiin puuttua, Kiinteistöliitto kannattaa maastoliikennelain 4 §:n muuttamista siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti maastossa kielletään.

31.3.2023

Maastoksi tulkittavien alueiden osalta todettakoon, että maastoliikennelaisissa tai -asetuksessa tai ohjeissa ei ole määritelty maastossa käytettäviä pysäköintiä koskevia liikenteenohjauslaitteita. Tällä hetkellä kiinteistönomistajalla ei siis ole mitään yksinkertaista tapaa osoittaa pysäköintiä koskevia määräyksiä kiinteistöllään, joka on maasto. Tieliikennelain liikenteenohjauslaitteiden symboliikka ei ulotu tien ulkopuolelle, joten kieltoja ja määräyksiä koskevien ohjauslaitteiden tulisi olla tekstiin perustuvia. Kiinteistöliiton näkemyksen mukaan maastoliikenneasetusta tai -ohjetta tulisi muuttaa niin, että maastossa käytettävät pysäköintiä koskevat liikenneohjauslaitteet tulevat määritellyiksi.

Mikäli tieliikennelain soveltamiseen liittyviä haasteita ei saada ratkaistuksi, on vaara siitä, että yksityiset alueet jäävät kunnallisen pysäköinninvalvonnan ulkopuolelle ja asunto-osakeyhtiöille ei jää konkreettisia puuttumiskeinoja virheelliseen pysäköintiin. Käytännössä tämä on tullut asunto-osakeyhtiöille tutuksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen virheellisen pysäköinnin osalta. Näihin tilanteisiin asunto-osakeyhtiöt ovat kuitenkin voineet puuttua turvautumalla yksityiseen pysäköinninvalvontaan.

Yksityisoikeudellisen valvontamaksun suorittamisvelvollisuus perustuu ehtojen vastaiseen pysäköintiin. Yksityisestä pysäköinninvalvonnasta ei kuitenkaan nähdäksemme ole apua, jos pysäköintivirhe tehdään yhteiskäyttöisellä kevyellä sähköajoneuvolla. Yksityisoikeudellinen valvontamaksu voidaan vaatia vain ajoneuvon kuljettajalta. Kun kyse on yhteiskäyttöisestä kevyestä sähköajoneuvosta, jota ajoneuvon omistaja ei käytä itse, olisi ajoneuvoa kuljettaneen henkilön osoittaminen käytännössä erittäin hankalaa. Valvontamaksun vaatiminen edellyttäisi, että ajoneuvon omistaja toimittaisi tiedot palvelua käyttäneestä henkilöstä, eikä palveluntarjoajalla ole velvollisuutta tähän.

#### Helpotetaan virheellisesti pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja jalankulkua avustavien tai korvaavien liikkumisvälineiden siirtämistä

Kiinteistöliiton käsityksen mukaan valtaosalle palveluntarjoajista on mahdollista ilmoittaa kevyen sähköajoneuvon virheellisestä pysäköinnistä. Ilmoituksen perusteella yritykset noutavat väärin pysäköidyn ajoneuvot pois esimerkiksi yksityiseltä alueelta. Ajoneuvon noutamisessa voi kuitenkin olla viivettä, eikä palveluntarjoajilla ole ajoneuvon noutamiseen lakisääteistä velvollisuutta, joten pidämme hyvänä esitystä ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta. On kohtuutonta, että kevyen sähköajoneuvon siirtäminen olisi mahdollista vasta viranomaisen toteaman pysäköintivirheen kestänyt 48 tuntia.

Esityksen mukaan kunnalle, kunnalliselle pysäköinninvalvojalle, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle ja poliisille voitaisiin antaa lakimuutoksella mahdollisuus siirtää jalkakäytävälle tai pyörätielle virheellisesti pysäköity kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline välittömästi. Pidämme esitystä hyvänä. Koska pysäköintivirheet aiheuttavat haittaa myös yksityisille alueille, Kiinteistöliitto esittää, että lakimuutoksen yhteydessä huomioitaisiin myös yksityiset alueet. Lakia tulisi näin ollen muuttaa niin, että välitön siirto olisi mahdollista myös niissä tapauksessa, kun kevyt sähköajoneuvo

31.3.2023

tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline on pysäköity väärin yksityiselle alueelle tai maastoon.

Huoleksi jää, riittääkö viranomaisten resurssit lautojen siirtämiseen ja pystyvätkö viranomaiset reagoimaan kohtuullisessa ajassa väärin pysäköityihin ajoneuvoihin. Ratkaisuvaihtoehtoa voidaan kuitenkin pitää hyvänä täydennyksenä muille vaihtoehdoille.

#### Mahdollistetaan kunnille toimilupajärjestelmän käyttöönotto

Arviomuiustiossa nostetaan esiin myös toimilupajärjestelmän käyttöönoton mahdollistaminen. Näkemyksemme mukaan toimilupajärjestelmän käyttöönotolla voisi olla myönteisiä vaikutuksia. Kevyiden sähköajoneuvojen osalta ongelmallista on selvästi se, ettei näille ole kiinteitä pysäköintipisteitä. Jos kunnat voisivat asettaa palveluntarjoamisen edellytykseksi sen, että kevyille sähköajoneuvoille on otettava käyttöön nimenomaiset pysäköintipaikat, voisi tämä vähentää pysäköintiongelmia myös yksityisillä alueilla.

Esimerkiksi kaupunkipyörät toimivat käsityksemme mukaan varsin moitteettomasti, kun kaupunkipyörä voidaan ottaa käyttöön ja palauttaa vain ennalta määritellyissä pysäköintipisteissä, joihin pyörät lukitaan. Tällöin pyörät eivät juurikaan päädy esimerkiksi jalkakäytävälle tai yksityisille alueille.

Toimilupajärjestelmässä kunnille jää kuitenkin merkittävästi harkintavaltaa, jolloin riskinä on se, että tuleeko yksityisten maanomistajien etu huomioiduksi riittävällä tavalla. Ongelmaksi näemme myös sen, että käytännöt voivat poiketa kunnittain merkittävästi. Näin ollen toimilupajärjestelmää on pidettävä kannattavana, muttei yksinään riittävänä.

#### Lisätään koulutusta ja tiedotusta mikroliikenteen liikennesäännöistä

Kevyiden sähköajoneuvojen virheellisen pysäköinnin vähentämisen näkökulmasta katsottuna on olennaista, että palvelun käyttäjät tuntevat liikennesäännöt. Kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole säädetty ikä-, kyky-, taito- ja ajo-oikeusvaatimuksia, joten kaikki käyttäjät eivät välttämättä tunne liikennesääntöjä. Vaikka em. vaatimuksia ei ole kevyen sähköajoneuvon käyttäjiä koskien, kevyen sähköajoneuvon käyttäjän tulee noudattaa tieliikennelakia. Näkemyksemme mukaan mikroliikenteen liikennesääntöihin liittyvän koulutuksen ja tiedotuksen lisääminen on kannatettavaa, mutta ei itsessään riittävää.

#### Palveluntarjoajien itsesääntelyn tukeminen

Palveluntarjoajien itsesääntelyn tukeminen on näkemyksemme mukaan kannatettavaa, muttei yksinään riittävää. Palveluntarjoajien käyttöehdoissa on tyypillisesti mainittu, että pysäköinti ei ole sallittua yksityisillä alueilla. Palveluntarjoajien keskuudessa on lisääntynyt myös käytäntö siitä, että pysäköinnin jälkeen sovellus vaatii kuvan ottamista. Tällä voidaan edistää asianmukaista pysäköintiä.

31.3.2023

Palveluntarjoajat pyrkivät lisäksi esimerkiksi geoaitausten avulla rajaamaan alueita palvelun käyttämisen ulkopuolelle. Lisäksi useille palveluntarjoajille on mahdollista ilmoittaa virheellisestä pysäköinnistä ja palveluntarjoajat lupaavat noutaa tällaiset potkulaudat pois esimerkiksi yksityisiltä alueilta. Hyvistä keinoista huolimatta virheellistä pysäköinti tapahtuu edelleen, joten itsesääntelyn lisäksi katsomme tarpeelliseksi lainsäädännölliset toimenpiteet.

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

Näkemyksemme mukaan arviomuistiossa on käsitelty erilaiset olennaiset ratkaisuvaihtoehdot. Arviomuistiossa esitetyjä ratkaisuvaihtoehtoja tulisi kuitenkin täydentää tässä lausunnossa esitetyllä tavalla.

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

Pidämme ministeriön arviota hyvänä, mutta myös tässä osiossa olisi syytä ottaa huomioon yksityiset maanomistajat, jotka kärsivät yhtä lailla kevyiden sähköajoneuvojen virheellisestä pysäköinnistä.

Mikäli tieliikennelakia lähdetään uudistamaan, olisi samassa yhteydessä perusteltua huomioida myös yksityiset alueet. Ajoneuvojen pysäköinnistä aiheutuviin haittoihin yksityisillä alueilla voitaisiin vaikuttaa muuttamalla tieliikennelakia siten, että ajoneuvojen pysäköinti yksityisellä alueella olisi kiellettyä ilman maanomistajan lupaa. Tällöin pysäköintivirhemaksun määrääminen yksityisillä alueilla olisi selvää.

Kannatamme lisäksi ministeriön esitystä maastoliikennelain muuttamisesta siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin maastossa ilman maanomistajan lupaa. Näkemyksemme mukaan lainsäädäntöuudistusten yhteydessä tulisi huomioida myös liikenteenohjauslaitteiden uudistustarpeet.

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

Ei lausuttavaa.

Kunnioitavasti,

SUOMEN KIINTEISTÖLIITTO RY

Virpi Hienonen  
johtava lakiasiantuntija

Anna-Emilia Kuisma  
lakimies