Lausunto
17.3.2025
124/03.01.01/2025

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asiantuntijapyyntö HE 12/2025 vp

Kuntaliiton lausunto hallituksen esityksestä mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua valiokunnalle asiasta.

Kunnan mikroliikennelupaa koskeva lakiesitys on kehittynyt sisällöltään valmistelun edetessä. Valmistelussa on tehty hyvää yhteistyötä ja kuultu kuntia ja Kuntaliittoa. Lakiesitys mahdollistaa kunnille uusia työkaluja hallita mikroliikkumispalveluiden käyttöä kaduilla ja yleisillä alueilla. Hallituksen esityksen kokonaisuus edistää mikroliikkumispalveluiden kehittymistä nykyistä turvallisemmaksi osaksi kaupunkiliikkumista ja matkaketjuja.

Kaupungeilla on vuosien kokemus vapaaehtoisista sopimuksista palveluntarjoajien kanssa. Niiden avulla on pyritty luomaan pelisääntöjä vuokralle tarjottavien sähköpotkulautojen käytölle kaupunkitilassa. Jo pitkään on ollut selvää, että vapaaehtoisen yhteistyön kautta on ollut mahdollista saada ratkaisuja vain rajallisesti esimerkiksi liikenneturvallisuus- ja esteettömyyshaasteisiin.

Liikenteen palveluista annetun lain muuttaminen

18 e § Mikroliikenneluvan lupaehdot

Vuokrattavien sähköpotkulautojen käytön ohjaustarpeet vaihtelevat kunnittain paljon ja myös kunnan sisällä alueellisesti - esimerkiksi tiiviit keskusta-alueet, esikaupungit, väljemmät taajamat ja maaseutumaiset alueet. 18 e §:n tuleekin mahdollistaa lakiesityksen mukaisesti kunnalle riittävä keinovalikoima mikroliikennepalveluiden hallintaan, jotta mikroliikenneluvasta voi muodostua tehokas työkalu liikenneturvallisuuden, esteettömyyden ja kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Olennaista myös on, että lakiesitys mahdollistaa mikroliikenneluvan ehtojen alueellisen ja ajallisen vaihtelun.

Erittäin tärkeää erityisesti keskusta-alueiden kannalta on, että lupaehdot voivat koskea myös vuokrattavaksi tarjottavien ajoneuvojen lukumäärää liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden varmistamiseksi. Samoin kunnan tulee voida asettaa lupaehtoja tarvittaessa ajoneuvojen käyttöaikoihin kuten viikonloppuöihin ja talvikaudelle.

CC BY

Suomen Kuntaliitto
www.kuntaliitto.fi
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
www.kommunforbundet.fi
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

18 e § mahdollistaa paikallisten tarpeiden huomioimisen ja samalla se määrittää varsin tiukat reunaehdot, joiden puitteissa kunta voi lupaehtoja asettaa. Lupaehtojen tulee olla tarpeellisia tai välttämättömiä liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kunnossa- ja puhtaanapidon turvaamiseksi. Kunta voi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupaan uusia ehtoja. Mikäli lupaehdon merkitys poistuu, kunnan tulee muuttaa lupaehtoja vastaamaan muuttuneita olosuhteita.

Mikroliikkumispalveluita, etupäässä vuokrattavia sähköpotkulautoja, on ollut tarjolla viime vuosina noin 40 kunnassa. Lakiesitys merkitsee sitä, että niissä kunnissa, joiden alueella mikroliikkumispalveluita tarjotaan, kunnan on käsiteltävä lupahakemus. Kunnalla on harkintavaltaa lupaehtojen asettamisessa. Lupaprosessi voi olla myös kevyt, jos kunnassa tarjotaan vain vähäisessä määrin mikroliikkumisvälineitä, eikä kunnalla ole tarvetta asettaa erityisiä lupaehtoja.

Toteamme, että kunnalle tulee mikroliikenneluvan myötä sekä päätösvaltaa että vastuuta lupaehtojen oikeasuhtaisen asettamisen ja myös ehtojen valvonnan osalta. Katsomme, että mikroliikennelupa selkeyttää kuntien ja palveluntarjoajien suhdetta ja myös palveluntarjoajien keskinäistä toimintaympäristöä.

Kuntien toiminnan tulee olla hallinnon yleisten oikeusperiaatteiden mukaan tasapuolista ja syrjimätöntä. Lupaehtojen on oltava tasapuoliset ja oikeasuhtaiset. Lupamenettelyllä ei saa asettaa palveluntarjoajia eriarvoiseen asemaan, eikä palveluntarjoajille tule asettaa kohtuuttomia lupaehtoja.

18 c § Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikäli kunta on asettanut mikroliikennelupaan tarpeellisia ja välttämättömiä lupaehtoja, kunta voi 18 c §:n mukaan pyytää liittämään hakemukseen lupaharkinnan kannalta riittävän selvityksen siitä, millä tavoin hakija tulee ehdot täyttämään. Tämä mahdollisuus on tärkeä. Muutoin kunta voi joutua pyytämään täydennystä hakemukseen, mikä monimutkaistaisi prosessia ja olisi omiaan aiheuttamaan ristiriitaisia tulkintoja siitä, mitä kunta voi lupamenettelyssä edellyttää. Toteamme, että jos syntyy tilanne, että hakijan lupahakemus on merkittävästi puutteellinen kunnan täydennyspyynnön jälkeenkin, eikä kunnan ole mahdollista arvioida luvan myöntämisen edellytyksiä, kunta voi olla myöntämättä lupaa.

18 d § Mikroliikenneluvan myöntäminen

Esitämme, että 18 d §:n 2 mom. lisätään selkeyden ja johdonmukaisuuden vuoksi viittaus 18 c §:ään seuraavasti:

*Kunta myöntää hakemuksesta mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle, jonka mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana**, ja joka on toimittanut kunnan lupapäätöstä varten 18 c §:ssä mainitut riittävät tiedot,** ja jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.*

18 d §:n 3 momentissa säädettäisiin kunnan perimästä maksusta siten, että kunta voisi periä maksun vain mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Tämä on ristiriidassa kuntien lupamaksujen yleisen linjan kanssa (esimerkiksi kunnan myöntämät ympäristöluvat, rakennuslupa, rakentamisen luvat). Yleisenä linjana on, että lupamaksu kattaa luvan hallinnointiin liittyvät kokonaiskustannukset, eivätkä vain lupahakemuksen käsittelyä.

Mikroliikenneluvassa ei ole kyse yleishyödyllisestä toiminnasta, jonka kustannukset olisi perusteltua kattaa kuntalaisilta kerätyillä verovaroilla - etenkään silloin, jos lupaehtoja ei noudateta. Esitämme 3 momenttiin seuraavaa muutosta ja lisäystä:

*Kunta saa periä maksun hakemuksen käsittelystä **sekä 18 f §:n nojalla annetusta huomautuksesta ja luvan peruuttamisesta.** Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä**, huomautuksen antamisesta ja luvan peruuttamisesta** kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.*

Kyse olisi siten omakustanteisesta maksusta, joka ei saa tuottaa kunnalle voittoa. Maksu ei siis koskisi esimerkiksi infraa kuten pysäköintijärjestelyjä. Katsomme myös, että mahdollisuus periä maksu huomauttamisesta tai luvan peruuttamisesta kannustaa palveluntarjoajia noudattamaan lupaehtoja. Kyse ei ole ns. kaksoisrangaistuksesta, vaan siitä, että huomauttamisen ja luvan peruuttamisen edellyttämästä työstä kunnassa voidaan periä maksu.

Siirtymäaika

Mikroliikenneluvan on tarkoitus tulla voimaan jo lähikuukausina. Lakiesityksen mukaan kunnan on mahdollista lykätä mikroliikenneluvan käyttöönottoa, kuitenkin enintään 1.1.2026 saakka. Siirtymäaika on tärkeä, sillä lupaprosessin muodostaminen sekä luvan myöntämiseen ja ehtoihin liittyvä valmistelu- ja päätöksenteko tarvitsevat kunnissa oman aikansa.

Lakiesitykseen on kirjattu, että kunta voi lykätä mikroliikenneluvan käyttöönottoa *kunnan päätöksellä*. Sanamuoto viittaa viralliseen päätökseen kuulemisineen ja valitusoikeuksineen. Jos laki tulee voimaan esimerkiksi 1.5.2025, aiheutuu kunnille turhaa byrokratiaa siitä, että niiden pitäisi tehdä kiireellä virallinen päätös luvan käyttöönoton lykkäämisestä. Esitämme siirtymäaikaan seuraavaa sanamuotoa:

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 päivästä toukokuuta 2025. ***Kunta voi lykätä mikroliikenneluvan käyttöönottoa****, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.* ***Kunnan tulee tiedottaa käyttöönoton lykkäämisestä verkkopalvelussaan.***

Tällöin kunta voi tehdä harkintansa mukaan asiasta virallisen päätöksen tai tiedottaa lykkäämisestä verkkosivuillaan ja mikroliikenneluvan hakijoita.

Sääntelyn toimivuutta tulee seurata

Kaupungit ja Kuntaliitto olisivat toivoneet, että Suomessa olisi mahdollistettu ns. laatukilpailutus, jossa kunta voisi vaikuttaa myös palveluntarjoajien määrään alueellaan. Katsomme, että tämä olisi helpottanut mikroliikkumispalveluiden ohjausta kunnassa ja myös tuonut ennakoitavuutta palveluntarjoajille. Valmistuvan lainsäädännön toimivuutta ja vaikutuksia tuleekin seurata ja päivittää sitä tarvittaessa.

Ikäraja kevyiden sähköajoneuvojen käytölle

Mikroliikennelupaa koskevan esityksen mukaan kunta voi asettaa mikroliikennelupaan kuljettajan ikävaatimuksia. Ikärajan määrittäminen ja asian valvonta jäisivät kunnan tehtäväksi. Toteamme, että ikärajan valvonta on kunnalle vaikeaa. Yksityisomisteiset ajoneuvot jäisivät ikävaatimuksen ulkopuolelle.

Tällä hetkellä lainsäädännössä ei ole mitään ikärajaa kevyiden sähköajoneuvojen käytölle. Kannatamme mm. Liikenneturvan esittämää ehdotusta, että lainsäädännössä asetettaisiin vähintään 15 vuoden ikäraja kevyille sähköajoneuvoille. Ikäraja koskisi kaikkia muita kevyitä sähköajoneuvoja paitsi sähköavusteisia polkupyöriä. Moottorilla varustettu polkupyörä tulisi ikärajan piiriin.

Tämä on tulevaa kehitystä ennakoiva ehdotus, josta säätäminen parantaisi nuorten liikenneturvallisuutta. Yleinen ikäraja koskisi myös yksityisomisteisia ajoneuvoja, mikä lisäisi sääntelyn vaikuttavuutta.

Laki ajoneuvojen siirtämisen muuttamisesta

Lakiesitys mahdollistaa mikroliikenneluvan ehtojen vastaisesti tai ilman mikroliikennelupaa pysäköidyn ajoneuvon lähi- tai varastosiirron välittömästi kunnan tai kunnallisen pysäköinninvalvojan toimesta kunnan hallinnoimalla alueella. Tämä on kannatettava muutos.

Toteamme, että palveluntarjoajilla on ensisijainen vastuu käyttäjien ohjauksesta lupaehtojen noudattamiseen ja oikein pysäköintiin. Kuntien resurssit

pysäköinninvalvontaan ovat rajalliset, eikä realismia ole olettaa, että ne mahdollistaisivat laajan puuttumisen vuokrattavien mikroliikkumisvälineiden väärinpysäköinteihin. On kuitenkin tärkeää, että mahdollisuus välittömään lähi- tai varastosiirtoon on säädetty lakiin.

Tieliikennelain muuttaminen

Promilleraja, päihtyneenä ajaminen

Kannatamme 17 a §:n mukaista kieltoa kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä sekä 183 a §:n mukaista koetta nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi vähintään 15 vuotta täyttäneen kuljettajan osalta. Tämä sääntely koskee myös yksityisessä omistuksessa olevia liikkumisvälineitä. Jotta uudesta sääntelystä tulisi vaikuttavaa, on tärkeää turvata poliisille riittävät resurssit myös pyöräliikenteen ja kevyiden sähköajoneuvojen käytön valvontaan.

Liikenteenohjauslaitteet

Lakiesityksessä ehdotetaan lisättävän liikenteenohjauslaitteisiin kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi (H12.14) ja kevyt sähköajoneuvo -tiemerkintä (M20). Kunta voi hyödyntää näitä uusia liikenteenohjauslaitteita mikroliikkumisvälineiden pysäköinnin ohjauksessa ja muussa liikenteenohjauksessa. Nämä ovat hyviä ja tarpeellisia lisäyksiä seuraavalla tarkennuksella.

Esitetty tiemerkintä (M20) mahdollistaa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin, mutta ei polkupyörien pysäköintiä tiemerkinnän alueelle. Kuitenkin myös yhteiskäyttöiset polkupyörät ovat mikroliikenneluvan alaisia ajoneuvoja. Tiemerkintä tulisikin laajentaa koskemaan kaikkia mikroliikenneluvan piiriin kuuluvia ajoneuvoja kuten yhteiskäyttöisiä polkupyöriä. Tämä tehostaisi kunnan mahdollisuuksia ohjata näiden ajoneuvojen pysäköintiä.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna
Kehittämispäällikkö