Asiantuntijalausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle HE 12/2025 vp

TIER-Dott kiittää mahdollisuudesta tarjota asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle mikroliikkumista koskevan lainsäädännö osalta.

Ehdotetussa lainsäädännössä on monia hyviä ja toimivia elementtejä. Erityistä kiitosta haluamme esittää promillerajan käyttöönottoon liittyen, joka tulee parantamaan liikenneturvallisuutta merkittävästi. Lisäksi esityksen mukaisesti liikennesääntöjen selkeyttämisen ja liikennemerkkien yhdenmukaistamisen tulevat lisäämään regulaation ennakoitavuutta ja selkeyttä koko maan tasolla.

Valiokuntavaiheessa haluamme nostaa esille esityksen kohtia joiden vaikutusten arvioimme olevan kyseenalaisia tai elinkeinovapautta tarpeettomasti rajoittavia sekä mikroliikenteen kehitystä hidastavia. Kyseiset huomiot liittyvät esitetyn Mikroliikennelupaan ja sen sisältämiin tarkennuksiin **Mikroliikenneluvan 18e pykälän osalta.**

> **“***Kunta voi liittää mikroliikennelupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden*
> *taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia*
> *tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:*
> *1) ajonopeuksia;*
> *2) pysäköintiä; ja*
> *3) käyttöalueita.*
> *Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden,*
> *liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:*
> *1) lukumääriä;*
> *2) käyttöaikoja;*
> *3) käyttösovelluksen ominaisuuksia;*

4) kuljettajien ikävaatimuksia; ja

5) käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle.

Kunta voi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupaan luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Mikroliikennelupaan liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa."

Pääasialliset huomiomme liittyvät Mikroliikenneluvan §18e 2. momentin ehtoihin joita käymme seuraavaksi läpi yksityiskohtaisemmin.

Käyttöaika

Esityksessä ja sen taustamuistiossa käyttöaikojen rajaukset on esitetty liikenneturvallisuuteen pohjautuvina vaihtoehtona promillerajalle. Nyt kun promilleraja on on ehdotuksessa mukana ja yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja koskee liikennevakuutusvelvollisuus, ei kyseinen vaatimus vaikuta enää tarpeelliselta. Yleinen käyttöaikarajoitus yksittäiselle ajonevokategorialle rajoittaisi elinkeinovapautta kohtuuttomasti, kuten taustamuistiossakin on todettu yöajokiellon osalta.

Palvelun rajoittaminen sääolosuhteisiin perustuen olisi toteutettavissa myös 18e 1 momentin pysäköintisäätelyn kautta kun kunta voi sääolosuhteisiin perustuen kieltää pysäköinnin, palvelu sulkeutuisi vastaavasti. Tämä mahdollistaisi joustavan ja oikeasuhtaisen sääntelyn ilman tarpeetonta elinkeinovapauden rajoittamista.

Ikäraja

Esityksessä on tuotu ilmi, että kunnilla olisi osana mikroliikennelupaa mahdollisuus asettaa palvelun käyttäjille ikäraja. **Kuljettajan ikärajan vaatimus sähköpotkulautojen käyttöön on perusteltu, mutta sen säätelyn tulee tapahtua valtakunnallisesti lain tasolla** eikä kuntakohtaisen lupamenettelyn kautta. Yhdenmukainen ja selkeä lainsäädäntö varmistaisi sääntelyn ennakoitavuuden ja oikeudenmukaisuuden kaikille toimijoille ja käyttäjille niin yksityisomisteisen kuin yhteiskäyttöisten sähköisten kulkuneuvojen kohdalla. Mikäli kunnat voisivat asettaa eriäviä ikärajoja osana mikroliikennelupaa, se loisi hajanaista sääntelyä, mikä vaikeuttaisi sekä yritysten toimintaa että käyttäjien ymmärrystä ja lupaehtojen noudattamista.

European Transport Safety Council suosittelee 16 vuoden ikärajaa sähkökäyttöisille ajoneuvoille, ja useat Euroopan maat, kuten Tanska ja Viro, ovat jo ottaneet käyttöön vastaavia ikärajoja positiivisin tuloksin. Suomessa vähintään 15 vuoden ikäraja varmistaisi, että nuorilla käyttäjillä on tarvittava kypsyys navigoida turvallisesti kaupunkiympäristössä. Tutkimusnäytön perusteella (Modeling collision avoidance maneuvers for micromobility vehicles. M.Dozza, Chalmers, 2023) yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat turvallisempia kuin yksityisomisteiset – siksi mahdollinen sääntely ei voi kohdistua vain yhteiskäyttöisiin ajoneuvoihin, vaan sen tulee koskea kaikkia sähköpotkulautoja yhdenvertaisesti.

Käyttösovelluksen ominaisuuksien säätely

Esityksessä ehdotettu käyttösovelluksen säätely puuttuu merkittäviltä osin alan palveluntarjoajien toimintamallien, konseptien ja innovaatioiden säätelyyn, mikä on omiaan johtamaan tarpeettomaan elinkeinovapauden rajoittamiseen, uusien (etenkin pienempien) alan toimijoiden toiminnan estämiseen sekä merkittävään kustannusten nousuun yrityksille. **Lainsäädännön sekä kunnallisen luvan tulisi keskittyä ohjaamaan tavoiteltuja lopputuloksia,** kuten pysäköinnin siisteyttä, eikä määrittämään, millä työkaluilla alan toimijat saavuttavat nämä tavoitteet varsinkaan kunnallisella tasolla.

Helsingissä 18.3.2025



Elina Bürkland
Tier Mobility Finland Oy