ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

20.3.2025

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 12/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto hallituksen esitykseen mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu noin 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua esitykseen mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.

Johdanto

Vuokrattavat sähköpotkulaudat saapuivat 6 vuotta sitten, ensin Helsinkiin ja varsin pian sen jälkeen Tampereelle, Turkuun ja muihin Suomen kaupunkeihin. Eli käytännössä kyseessä on vielä varsin nuori liikennemuoto.

Vuonna 2019 kaupunkeihin tuodut sähköpotkulaudat olivat varsin vaatimattomia verrattuna nykyisiin versioihin. Vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat kehittyneet kuuden vuoden aikana merkittävästi niin teknologian kuin turvallisuuden osalta. Alkuvaiheen kevytrakenteiset mallit, joiden käyttöikä oli lyhyt ja turvallisuusominaisuudet rajalliset, ovat korvautuneet kestävämmillä ja älykkäämmillä versioilla. Uusimmat potkulaudat on suunniteltu kestämään kovaa kaupunkikäyttöä pidempään, ja niiden akkuteknologia on parantunut, mikä mahdollistaa pidemmät matkat yhdellä latauksella. Samalla GPS-paikannus ja geofencing-tekniikka ovat tarkentuneet, minkä ansiosta potkulautoja voidaan hallita entistä paremmin kaupunkien liikennejärjestelyjen mukaisesti.

Turvallisuudessa on otettu merkittäviä edistysaskeleita. Uusissa malleissa on tehokkaammat jarrut, parempi jousitus sekä automaattiset nopeudenrajoitukset, jotka mukautuvat käyttöympäristön mukaan. Monissa kaupungeissa on otettu käyttöön alueelliset rajoitukset, joiden avulla sähköpotkulauta hidastuu automaattisesti esimerkiksi kävelykaduilla tai vilkkailla alueilla. Lisäksi sensoreita ja tekoälyä hyödynnetään liikenneturvallisuuden parantamisessa, muun muassa tunnistamalla kaatuneet tai huonosti pysäköidyt laitteet ja varoittamalla käyttäjiä huonosta ajokäyttäytymisestä.

Palveluntarjoajat ovat myös alkaneet testata uusia ratkaisuja rattijuopumusten ja väärinkäytösten vähentämiseksi. Yhä useammat sovellukset edellyttävät kuljettajan vahvistavan ajokykynsä ennen

käyttöä. Lisäksi potkulautojen pysäköintiä on ohjattu aiempaa tarkemmin määrätyille paikoille, mikä on vähentänyt jalkakäytäville jätettyjen laitteiden aiheuttamia turvallisuusriskejä. Käytön jälkeen vaadittava kuvallinen todennus fiksusta pysäköinnistä on omasta puolestaan parantanut katujen esteettömyyttä.

Myös vuonna 2024 voimaan astunut vakuutusvelvoite on kannustanut vuokrayrityksiä panostamaan sähköpotkulautojen parempaan turvallisuuteen, laadukkaampaan kalustoon, teknologian mahdollisuuksiin ja järjestelmällisempään ylläpitoon

Kaiken kaikkiaan vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat kehittyneet kohti älykkäämpää, turvallisempaa ja kaupunkiympäristöön paremmin integroitua liikennemuotoa. Tämän päivän sähköpotkulaudat ovat hyvin erilaisia kuin muutama vuosi sitten esitellyt ensimmäiset versiot. Mikroliikkumisen lainsäädäntö tulee voimaan vaiheessa, jossa varsin monia aiemmista liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteellisyyttä aiheuttaneista ominaisuuksista on korjattu tai kehitetty paremmaksi.

Nyt on erittäin tärkeää, että ei siirrytä alisääntelystä ylisääntelyyn. Pahimmillaan hyvää tarkoittavalla sääntelyllä tehdään kaupallinen toiminta mahdottomaksi. Ala on kehittynyt runsaasti alkuajoista, ja kehitys jatkuu, mikäli yrityksillä säilyy motivaatio ja kapasiteettia kehittää palveluja, eli toimintaa on mahdollista tehdä taloudellisesti kannattavasti. Pitkällä tähtäimellä vain kannattava yritys voi panostaa tuotekehitykseen.

Hallituksen esitys ja tavoitteet tiivistetysti

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia. Muutoksilla selkiytetään mikroliikkumisen eli lähinnä kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien roolia liikennejärjestelmässä ja asemaa lainsäädännössä.

Perimmäisenä tarkoituksena on parantaa em. liikkumismuotojen turvallisuutta ja liikennejärjestelmän esteettömyyttä sekä antaa viranomaisille paremmat mahdollisuudet mikroliikkumisen sääntelyyn.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Seuraavassa on ITS Finlandin kanta hallituksen esityksen keskeisiin kohtiin ja poimitusti joihinkin merkityksellisiksi katsomiimme yksityiskohtiin.

Promilleraja. Kannatamme 0,5 promillerajan asettamisesta moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Tämä raja koskee myös yksityisiä liikkumisvälineitä, joita kunnan mikroliikennelupa ei koske. Promillerajan noudattamisen valvontaan tulisi poliisilla olla riittävät resurssit. Promilleraja ja yöaikaisen liikennöinnin nopeuksien alentaminen ovat hyviä keinoja liikenneturvallisuuden edistämisessä.

Mikroliikennelupa. Laissa säädettäisiin, että yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai polkupyörien vuokralle tarjoaminen kunnan hallinnoimalla alueella edellyttäisi jatkossa voimassa oleva mikroliikennelupa, jonka myöntää kunta, jonka alueella palvelua tarjotaan. Lähtökohtaisesti lupa myönnetään kaikille, jotka täyttävät lupaehdot. Mikroliikennelupa on etenkin kaupunkien

näkökulmasta tärkeä työkalu varmistaa mikroliikkumisen sujumiselle turvallisesti ja kaupungin tavoitteiden mukaisesti. Mikroliikennelupa korvaisi nykyisen vapaaehtoisuuteen perustuvan sopimisen, jota kaupungit ovat pitäneet riittämättömänä omien tavoitteidensa saavuttamisen näkökulmasta. Samalla mikroliikenneluvan ehdot ovat keskeisessä roolissa yritysten kannattavan liiketoiminnan edellytysten näkökulmasta. Lupaehtoja määriteltäessä on erittäin tärkeää ymmärtää, että laadukasta liikkumispalvelua voidaan kehittää ja ylläpitää vain, mikäli se on myös taloudellisesti kestävää ja kannattavaa.

- Lupaehdoissa tulee keskittyä ensisijaisesti laadun varmistamiseen eikä markkinasääntelyyn. Lupaehdoissa tulee keskittyä enemmän liikenteellisiin tavoitteisiin kuin palvelujen yksityiskohtaisiin ominaisuuksiin.
- Käyttöaikoihin liittyvien kieltojen määrääminen on liiketoiminnan näkökulmasta varsin haastava ja ensisijaisesti tulisi tarkastella muita vaihtoehtoja, kuten esim. ajonopeuden rajoittamista sekä muun sääntelyn, kuten promillerajan vaikuttavuutta. Käyttöaikoihin liittyviä kieltoja tulisi ottaa käyttöön vain mikäli muilla keinoilla ei päästä liikenneturvallisuustavoitteisiin.
- Käyttösovelluksen ominaisuuksien osalta lupaehdoissa pitää olla erittäin tarkka – käyttösovelluksen ominaisuuksien määrittäminen tai räätälöinti jokaiseen kuntaan erikseen on erittäin haastavaa ja kallista. Käyttösovelluksen ominaisuuksien vaihtelu aiheuttaa haasteita myös loppukäyttäjille, mikäli samalla palveluoperaattorilla on erilaisia ominaisuuksia tai käytäntöjä eri kaupungeissa.
- Ikärajojen tulisi olla samanlaiset kaikkialla, ja niiden tulisi koskea niin vuokrattavia kuin yksityisomisteisiakin kulkuvälineitä. Käyttöä rajaavien ikärajojen rinnalla voisi harkita kypäräpakkoa nuoremmille käyttäjille.

Esteettömyys, pysäköinti ja ohjauslaitteet. Yksi tärkeä osa sähköpotkulautojen suosiota on ollut niiden ainutlaatuinen joustavuus ovelta ovelle -palveluna. Kulkuvälineen on voinut ottaa käyttöönsä läheltä lähtöosoitetta ja sen on voinut palauttaa lähelle määränpäätä. Tämä on toki tuonut myös haasteita esteettömyyden ja kaupunkikuvan osalta varsinkin alkuvaiheessa, kun sääntöjä tai menetelmiä fiksun pysäköinnin varmistamiseksi ei juurikaan ollut. Nykyään sovellus omalta osaltaan jo pyrkii varmistamaan, että sähköpotkulauta pysäköidään fiksusti ja esteettömästi.

- Esteettömyys on suoraan verrannollinen pysäköintiin ja pysäköintipaikkojen määrään. Kaupunkien tulee varmistaa, että pysäköintitilaa on riittävästi ja riittävän kattavasti.
- Pysäköintipaikkojen sääntelyssä tulee kiinnittää huomiota helppouteen ja kustannuksiin. Niin käyttäjien, kaupunkien kuin operaattorienkin näkökulmasta. Pysäköintipaikkojen ”perustamisen” tulee olla helppoa ja edullista kaupungeille, jotta kustannuksista tai byrokratiasta ei tule este uusien pysäköintipaikkojen lisäämiselle. Käyttäjien näkökulmasta pysäköintipaikkoja tulee olla riittävän taajassa, jotta ovelta ovelle -palvelutaso säilyy. Operaattoreille koko palvelutarjonta on riippuvainen riittävästä pysäköintitarjonnasta.
- Sähkölautaoperaattorien sovelluksissa on jo nykyään ominaisuuksia, joita voidaan hyödyntää esteettömyyden ja pysäköinnin parantamiseksi. Nuo ominaisuudet kannattaa ottaa käyttöön täysimääräisesti.
- Ohjauslaitteiden sääntelyssä tulee niin ikään kiinnittää huomiota helppouteen ja kustannuksiin. Niin käyttäjien, kaupunkien kuin operaattorienkin näkökulmasta. Mikroliikkumisen sääntely ja ohjaus kannattaa kytkeä mahdollisimman lähelle polkupyöräilyä ja uusien merkkien tai sääntöjen kehittäminen vain sähköpotkulautoihin liittyen tulee harkita tosi tarkasti. Esimerkiksi ylijatketun jalkakäytävän lisäkilven aito merkitys on haastava ymmärrettävä liikennealan ammattilaisillekin.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

20.3.2025

Lopuksi

Suomessa on kymmenien vuosien ajan suunniteltu ja haaveiltu erilaisista ovelta ovelle -matkaketjun mahdollistavista palveluista. Olemme toteuttaneet erilaisia kutsuohjatun liikenteen kokeiluja niin omilla kuin EU:nkin rahoituksella. Tähän asti lopputuloksena on aina ollut, ettei niitä oikein saada taloudellisesti kannattaviksi. Ei julkisin eikä yksityisin voimin.

Nyt meillä on ensimmäistä kertaa olemassa vähän kuin lahjana markkinaehtoinen palvelu, joka on käyttäjien suosiossa ja jota todella käytetään. Palvelu, joka toimii myös joukkoliikennejärjestelmän liityntäliikennemuotona. Ja ilman minkäänlaista julkista subventiota.

Hallituksen esitys keskittyy pitkälti varsin tuoreen liikkumismuodon negatiivisten ilmiöiden ja ominaisuuksien parantamiseen. Tämä on tietysti ymmärrettävää, koska lainsäädäntö pyrkii korjaamaan uuden liikkumismuodon valuviat, joista erityisesti liikenneturvallisuuteen liittyvät näkökulmat ovat erittäin tärkeitä. Samalla hallituksen esityksen perusteluosioon olisi hyvä lisätä näkökulma ja dataa mikroliikkumisesta osana matkaketjuja, osana joukkoliikennejärjestelmää ja kestävää liikennejärjestelmää. Olisi hyvä pohtia, että onko mikroliikkuminen tulevaisuudessa jopa avain kestävämmän kulkumuotojakauman aikaansaamiseksi ja millaisia kannusteita sen ympärille voisi kehittää.

Matkaketju on yleensä yhtä hyvä kuin sen heikoin lenkki. Tähän asti heikoimmat lenkit ovat pääsääntöisesti olleet ensimmäisen ja viimeisen kilometrin osuudella.

Kunnioittavasti,

Marko Forsblom
ITS Finland ry