

Huomioita ehdotettuun mikroliikkumista koskevaan lainsäädäntöön 12.3.2025

voi.

Hyvä liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsen,

Torstaina 6.3. julkistettiin hallituksen esitys mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Olemme työskennelleet tiivissä yhteistyössä myös Liikenne- ja Viestintäministeriön kanssa viime vuosien aikana. Myös meidän tavoitteemme on saada Suomeen kestävä ja kattava lainsäädäntö joka mahdollistaa alamme kestävän kehittymisen ja investoinnit.

Kesäkuussa 2024 astui voimaan pakollinen liikennevakuutus yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille. Kyseisen lainsäädännön vaikutukset alkavat näkyä selvemmin vasta kausilla 2025-2026.

Ehdotetussa lainsäädännössä on mielestämme paljon hyvää ja toimivaa:

- Promilleraja on uudistus jota olemme kannattaneet jo vuosia, esitetyssä muodossaan se tulee parantamaan liikenneturvallisuutta merkittävästi
- Pysäköintiä ja nopeuksia voidaan jatkossa säädellä kevyellä ja digitaalisella menettelyllä
- Liikennemerkit ja liikennesääntöjen harmonisaatio selkeyttävät tilannetta

Ohessa huomioitamme valiokuntavaiheeseen.

Mikroliikennelupa §18b

Mikroliikenneluvan pykälässä 18b määritetään että sähköpotkulautojen "*sekä moottorilla varustettujen polkupyörien ammattimaisen vuokralle tarjoamisen **edellytyksenä** kunnan hallinnoimalla alueella on, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa*".

Jos kunnan on mahdollista päättää olla myöntämättä lupia, koko palvelun tarjoaminen muuttuu laittomaksi. Tämä on erittäin suuri rajaus elinkeinovapauteen kun kyseessä on **laillisen ajoneuvon vuokrauspalvelu** eikä luvan antamatta jättäminen perustu millään tapaa vuokraustoiminnan mahdollisiin haittoihin, joita kunnalla on luvan kautta mahdollista hallita. Rajaus elinkeinovapauteen on merkittävästi suurempi kuin esim. operaattoreiden määrän rajaus, jota lakiehdotus ei mahdollista vedoten perustuslain suojaamaan elinkeinovapauteen.

Valiokuntavaiheessa olisi tarpeen vahvistaa että kunnalla on velvollisuus myöntää lupa aina sitä haettaessa. Luvan ehdoissa kunnalla on laaja oikeus säädellä palvelun laajuutta ja laatua.

Mikroliikennelupa §18e

Lakiehdotuksen varsinainen pihvi on mikroliikennelupa ja erityisesti **pykälä 18e**. Syksyllä käydyllä lausuntokierroksella pidimme silloin esitettyä muotoa perustuslain vastaisena. Liikenne- ja viestintäministeriö vaikuttaa olleen samaa mieltä, sillä pykälä on kirjoitettu kokonaan uudestaan. Muotoilu parani, mutta sisältää silti yhä kysymyksiä, joita tulisi tarkentaa.

Pykälä jakautuu kahteen momenttiin, **ensimmäinen momentti**:

> *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.*

Nämä **vastaavat kuntien nykyisiä toimivaltuuksia**: kunnat saavat nytkin määrätä ajoneuvojen nopeuksista, pysäköinnistä ja käyttöalueista, olivat ajoneuvot sitten autoja, moottoripyöriä, polkupyöriä tai potkulautoja. Pysäköinnin osalta toivomme valiokunnan toteavan että kunnan määräämän **pysäköintiratkaisun tulee tosiasiallisesti mahdollistaa palvelun tarjoaminen** – pysäköintipaikkojen määrä ja riittävä tiheys ovat keskeisiä tekijöitä.

Varsinaiset uudistukset kuntien toimivaltuuksiin ovat **toisessa momentissa**:

> *Sen lisäksi, mitä 1 mom. 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.*

Näitä on tarpeen käydä läpi yksilöidymmin:

1. Lukumäärät

- Kokemuksemme mukaan sähköpotkulautojen määräsääntely ei toimi markkinalla, jollei samanaikaisesti säädellä myös operaattoreiden määrää esim. laatukilpailutuksella
- Operaattoreiden määrää rajaavan laatukilpailutuksen mahdollistaminen oli myös kuuden suurimman kaupungin toive
- Lautojen määrärajoitus on merkittävästi kilpailuun ja palvelun laatuun vaikuttava seikka ja vaikuttaa voimakkasti elinkeinovapauteen.
- **Olisi tärkeää korostaa että määräsääntelyä saa toteuttaa vain alueilla, joilla lautamäärät ovat haasteellisen korkeita**
- Ymmärrämme että operaattoreiden määräsäätelyä voi olla mahdotonta säätää lakiehdotukseen enää valiokuntatasolla.

Laadukkaan sähköpotkulautapalvelun tarjoaminen vaatii tietyn ajoneuvotiheyden jotta asiakkaamme löytävät lautamme niitä tarvitessaan. Tämä tarkoittaa sitä että esimerkiksi Helsingin kantakaupungin kaltaisessa “pakotettujen pysäköintipaikkojen” järjestelmässä jokaisen operaattorin lautoja olisi löydyttävä jokaisesta pysäköintiruudusta. Jos kaupunki rajaa ajoneuvojen määrän liian alhaiseksi, johtaa se helposti tilanteeseen, jossa potkulautaa ei ole tarjolla. Jotta tämä tilanne voidaan välttää, kannattaa jokaisen operaattorin pitää keskusta-alueella riittävän suuri määrä lautoja. Jos vain operaattoreiden lautamäärää rajataan, johtaa se tilanteeseen jossa laudat keräytyvät keskusta-alueelle – palvelun taso heikkenee eikä toivottuja parannuksia kaupunkitilaan saavuteta.

Operaattoreiden valinta mahdollistaa laadukkaan palvelun

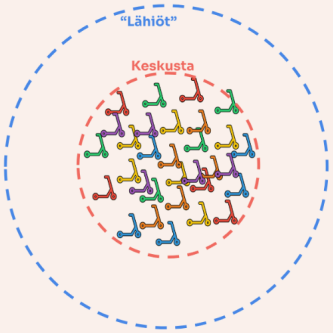
HAVAINNOLLISTAVA ESIMERKKI

6 operaattoria

Lautaoja yhteensä kaupungin alueella: 30

Lautoja per operaattori: 5

Jokaisen operaattorin kannatta sijoittaa 5 ajoneuvoa kaupungin keskustaan vastaamaan kysyntään → kaikki 30 ajoneuvoa päätyvät kaupungin keskustaan

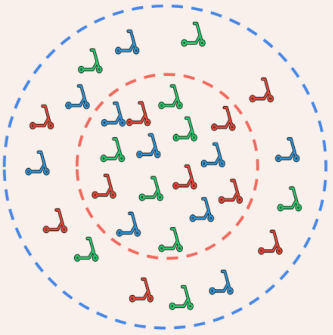


3 operaattoria

Lautaoja yhteensä kaupungin alueella: 30

Lautoja per operaattori: 10

Jokaisen operaattorin kannattaa sijoittaa 5 ajoneuvoa kaupungin keskustaan vastaamaan kysyntään → 15 ajoneuvoa sijaitsee keskustassa, 15 ulompana



Johtopäätöksiä

- Laajempi toimintaalue
- Vähentää sähköpotkulautojen kasaantumista kaupungin keskustaan
- Käyttäjillä on käytössään enemmän sähköpotkulautoja
- Kuukausiliput työmatkalaisille ovat edullisempia
- Toimialalla on paremmat mahdollisuudet saavuttaa skaalahyötyjä sekä investoida parempaan ja turvallisempaan palveluun

2. Käyttöajat

- **Käyttöaikojen rajaamisoikeuden taustalla on liikenneturvallisuus,** esimerkki Helsingistä on osoittanut onnettomuuksien vähentyneen merkittävästi viikonloppuöiden sulkujen myötä
- 1.6. Voimaan astunut pakollinen **liikennevakuutus ja lakiehdotuksen promilleraja vaikuttavat täsmälleen samaan asiaan, onko tarve ajalliselle säätelylle yhä sama?**
- Mielenkiintoista kyllä taustamuistiossa promillerajan yhteydessä kerrotaan että kaikkiin kohdistuva yöajokielto olisi perustuslain vastainen (rajoittaisi elinkeinovapautta kohtuuttomasti)
- **Onko niin että kuntatasoisena säätelynä kielto ei ole kohtuuton eikä rajoita elinkeinovapautta kohtuuttomasti?**

Taustamuistio:

> *Päihderajoille vaihtoehtoisena ratkaisuna harkittiin myös kevyitä sähköajoneuvoja koskevan laajan yöaikaisen ajokiellon säätämistä tieliikennelaissa. Vaihtoehdon mukaan promillerajan sijaan tieliikennelakiin lisättäisiin säännös yöaikaisesta ajokiellosta, joka koskisi kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista yöaikaan. Kiellon noudattamista olisi selkeää valvoa, eikä se vaatisi puhalluttamisoikeutta poliisille.* ***Tästä vaihtoehdosta luovuttiin, koska kielto koskisi kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, olisiko kuljettaja päihtynyt vai ei, eikä sääntely siten kohdistuisi erityisesti riskikuljettajiin. Kielto arvioitiin kohtuuttomaksi öisin sääntöjen mukaan liikkuville ja esimerkiksi niille työmatkalaisille, jotka liikkuvat öisin omilla ajoneuvoilla. Lailla säädetty kaikkia koskeva laaja ajokielto voisi rajoittaa myös elinkeinovapautta kohtuuttomasti, eikä sitä voisi joustavasti muuttaa, vaikka liikenneturvallisuustilanne sen sallisi.*** *Lisäksi on selvää, että päihtyneenä ajamista tapahtuu runsaasti myös päiväsaikaan ja arkisin, joten tällaisella sääntelyllä ei saavutettaisi vastaavia liikenneturvallisuushyötyjä kuin yksiselitteisillä päihderajoilla ja esitetyllä lupasääntelyllä.*

- Kausittainen käyttöaika olisi todennäköisesti mahdollista toteuttaa myös momentin 1 pysäköintisäätelyn kautta – jos kunta varaa itselleen oikeuden kieltää pysäköinti kunnan alueella sääolosuhteisiin perustuen, palvelu suljetaan – näin toimitaan myös autojen kohdalla talvisin. Toinen mahdollinen vaihtoehto olisi muuttaa sanamuoto “käyttökauteen”, joka viittaisi talviaikaan, jolloin suomalaiset olosuhteet voivat tehdä sähköpotkulautojen käytön mahdottomaksi.
- **Onko aikarajaus oikeasuhtaista sääntelyä? Olisiko kohta mahdollista poistaa – ja korostaa kunnille jäävän mahdollisuus kausisäätelyyn (talvi-kesä) pysäköintisäätelyn kautta.**

3. Käyttösovelluksen ominaisuuksia

- Käyttösovelluksen ominaisuuksien säätely mahdollistaa harvinaisen yksityiskohtaisen säätelyn
- Taustamuistiossa esimerkkeinä käytetään liikennesääntöjä ja vakuutusinformaatiota sekä ns. “reaktiotestiä”, kustannuksen arvioidaan olevan operaattoreille vähäinen
- Mikään ei kuitenkaan estä kuntaa vaatimasta sovellukseen mitä tahansa ominaisuuksia – **merkittävä mahdollisuus elinkeinovapauden tarpeettomaan rajoittamiseen**
- Useimmat käyttösovelluksen merkittävimmät ominaisuudet liittyvät pysäköinnin siisteyteen ja liikenneturvallisuuteen. Nämä ominaisuudet ovat operaattoreiden jatkuvasti kehittyviä ohjelmistoja, joiden tarkka säätely edes kunnallisen luvan tasolla voi jopa haitata kehitystä. Lainsäädännön tulisi kannustaa kuntia ohjaamaan lopputuloksia (esim. pysäköinnin siisteys valvonnan avulla), ei työkaluja, joilla operaattorit toteuttavat halutun lopputuloksen
- **Jos halutaan varmistaa vakuutusinformaation saatavuus applikaatiossa, siitä tulisi säädellä liikennevakuutuslaissa, ei kuntakohtaisesti toimiluvassa**

4. Kuljettajan ikävaatimus

- Viime vuonna tapahtui harvinaislaatuisia kuolemantapauksia, jossa osallisina oli lapsia. Ymmärrämme tarpeen säätää ikärajoista.
- **Mielestämme vähintään 15 vuoden ikäraja sähköpotkulaudan käyttöön on perusteltu, mutta se tulee säädellä valtakunnallisesti ja sen tulee koskea kaikkia sähköpotkulautoja, sekä yksityisomisteisia että yhteiskäyttöisiä**
- Käyttäjätutkimuksemme mukaan yli 95% käyttäjistämme Suomessa on yli 18-vuotiaita.
- Tutkimusnäytön mukaan yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat turvallisempia kuin yksityisomisteiset – miksi tarpeelliseksi katsottu säätely kohdistuisi vain yhteiskäyttöisiin?

5. Tietojen välittäminen

- Tämä on täysin normaalia toimintaa GDPR:n rajoissa kaikilla markkinoillamme
- On tapahtunut jo Suomessa kaikissa kaupungeissa ilman erillistä lakitasoista säätelyäkin

Toisen momentin lopussa määritellään lisäksi kunnalle oikeus muuttaa luvan ehtoja luvan voimassa ollessa:

> *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.*

Operaattorin näkökulmasta tämä antaa kunnalle erittäin merkittävän vallan muuttaa toimintatapaa kesken toimikauden, joka vaikeuttaa liiketoiminnan ennakoitavuutta – investoinnit tehdään koko kautta silmällä pitäen.

Lopuksi

Ehdotetussa lainsäädännössä on paljon hyvää, mutta erityisesti operaattorien määrän valinnan puuttuminen erottaa jatkossa suomalaisen säätely-ympäristön parhaista eurooppalaisista käytännöistä.

Lisäksi lain käytännön toteutus, taustamuistion hyvästä hengestä huolimatta, jää kuntien vastuulle eikä laissa ole varsinaisesti kunnallista toimivaltaa rajoittavia tekijöitä – ylilyönnit ovat mielestämme valitettavan todennäköisiä. Siksi toivomme että jo päätetyn ja tulevan lainsäädännön vaikutuksia markkinaan seurataan tiivisti ja ollaan valmiita reagoimaan nopeasti mikäli havaitaan korjaustarpeita.

Toivomme että otatte huomioon huomiomme koskien ehdotetun lainsäädännön yksityiskohtia.

Voi Technology Finlandin puolesta,





Hannu Oskala
Yhteiskuntasuhdevastaava
Puh. +358 44 5304712
hannu.oskala@voiapp.io

Max Thelen
Maajohtaja
Puh. +358 40 9123762
max.thelen@voiapp.io