Lausunto hallituksen esitykseen mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä

Suomen Liikennelääketieteen yhdistys nostaa esiin seuraavaa:

1. Esitys kokonaisuudessaan on hyvä ja Liikenneturvallisuusstrategian mukainen. Promilleraja ja sen mukana tulevat valvontakeinot tukevat liikenneturvallisuutta.

2. Esityksessä ei oteta kantaa ikärajaan. EU:n alainen European Transport Safety Council suosittelee omien tutkimustensa perusteella, että sähkökäyttöisen ajoneuvon ikäraja olisi 16 vuotta tai vähintään sama kuin ajoluville (Suomessa 15 vuotta). Liikennelääketieteen yhdistys esittää, että suositus nostettaisiin lainsäädäntöön Suomessa. Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja ei ole tarkoitettu lasten kulkuvälineiksi saati leikkikaluiksi, jollaisina niitä kuitenkin käytetään ja paikoin markkinoidaan. Alle 15-vuotiaalla ei ole valmiuksia turvalliseen liikkumiseen sellaisilla nopeuksilla, joita sähköavusteisilla kulkuvälineillä saavutetaan. Liikennesääntöjen hallinta, tilanteiden ennakointi ja oman toiminnan säätely ovat tuossa iässä vielä riittämättömiä. Vuonna 2024 sähköpotkulaudalla ajaneita lapsia on kuollut ja lisäksi yksi alaikäinen on aiheuttanut sivullisen kuolemaan johtaneet vammat.

3. Esityksessä ei oteta kantaa mobiililaitteiden käyttämiseen ajaessa. Voimassa oleva laki kieltää moottoriajoneuvon kuljettajaa käyttämästä kädessä pidettävää viestintävälinettä ajon aikana. Suosittelemme, että laki ulotetaan koskemaan mikroliikennettä siinä missä promillerajakin ja viestintävälineen käyttö olisi samoin rangaistavaa. Puhelimen käyttö sähköpotkulautaa tai polkupyörää kuljetettaessa on huomattava onnettomuusriski, sillä kulkuneuvon turvallinen kuljettaminen vaatii ohjaustangolle kahta kättä ja jakamatonta tarkkaavuutta. Tämä suositus on myös European Transport Safety Councilin suosituksen mukainen.

4. Vammautuminen sähkökäyttöisen ajoneuvon liikenneonnettomuudessa aiheuttaa sekä välittömiä akuuttisairaanhoidon kuluja että pitkäaikaisia kustannuksia työkyvyttömyyden pitkittyessä. Työnkuvasta riippuen sairauspoissaolo voi pitkittyä kuukausiksi-vuosiksi ja johtaa pysyvään työkyvyttömyyteen. Vammautunut tarvitsee erilaisia kuntoutustoimia, osa hyvin pitkäaikaisesti. Kuolema onnettomuuden seurauksena on realistinen, joskin harvinainen uhka. Tämä koskee sekä kuljettajia että sivullisia uhreja. Moottoriajoneuvon pakollinen liikennevakuutus kattaa valtaosan näistä kustannuksista, mutta sähkökäyttöisten ajoneuvojen onnettomuuksien kustannukset jäävät yhteiskunnan maksettaviksi. Hintalappu on korkeampi nuorilla vammautuneilla, kun työvuosia menetetään. Suosittelemme, että sähkökäyttöisten ajoneuvojen vakuutusvelvoite laajennetaan niin, että se kattaa vahingot laajasti, pitkäaikaisesti ja lakisääteistä liikennevakuutusta vastaavasti.