

Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava. Hallituksen ohjelman mukaisesti esityksen tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen ohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättävän uutta sääntelyä mikroliikenneluvasta ja sen myöntämisestä. Tavoitteena on antaa kaupungeille ja kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättävän uusi kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettu liikennemerkki ja uusi tiemerkintä. Tavoitteena on parantaa kaupunkien ja kuntien keinoja mikroliikenteen liikenteenohjauksessa. Tieliikennelakiin ehdotetaan myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen promillerajaa sekä sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Ajoneuvolain soveltamisalaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa. Tavoitteena on, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	5
1 Asian tausta ja valmistelu	5
1.1 Tausta	5
1.2 Valmistelu	6
2 Nykytila ja sen arviointi.....	7
2.1 Mikroliikenne Suomessa.....	7
2.1.1 Mikroliikkumisen määritelmä.....	7
2.1.2 Mikroliikennepalvelut	7
2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa	9
2.1.4 Kuntien mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä	10
2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa	11
2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne	14
2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi	14
2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet	14
2.2.3 Päihteet onnettomuuksissa	16
2.3 Mikroliikenteen liikennesäännöt ja valvonta	17
2.3.1 Liikenneturvallisuus ja sanktiot	17
2.3.2 Mikroliikennepalveluiden käyttöä ohjaava lainsäädäntö	18
2.3.3 Tieliikennelaki ja rikoslaki.....	19
2.4 Liikennevalvonta.....	24
2.4.1 Poliisin liikennevalvonta.....	24
2.4.2 Esitutkinta ja pakkokeinot.....	25
2.4.3 Sanktiot liikenneriikkomuksista ja -rikoksista	26
2.4.4 Pysäköinninvalvonta	26
2.4.5 Ajoneuvojen siirtäminen	28
2.5 Liikenneturvallisuusstrategia	28
2.5.1 Mikroliikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa.....	28
2.5.2 Selvitys mikroliikkumisen promillerajasta	30
2.6 Liikennevakuuttaminen.....	31
3 Tavoitteet	32
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	33
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	33
4.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut	34
4.1.2 Liikennejuopumus.....	34
4.1.3 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen	36
4.1.4 Muut korjaustarpeet	36
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	37
4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista	37
4.2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen.....	39
4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen.....	42
4.2.4 Taloudelliset vaikutukset	42
4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan.....	43
4.2.6 Ekologinen kestävyys.....	45

4.2.7 Sosiaalinen kestävyys.....	45
4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan	46
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	46
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	46
5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut	46
5.1.2 Liikennejuopumus.....	48
5.1.3 Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen	50
5.1.4 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen	50
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	51
5.2.1 Ruotsi	51
5.2.2 Norja.....	52
5.2.3 Viro	54
5.2.4 Puola.....	55
5.2.5 Tanska	55
5.2.6 Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajat Euroopassa..	57
6 Lausuntopalaute.....	58
6.1 Esityksen lausuntopalaute	58
6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto	58
7 Säännöskohtaiset perustelut	58
7.1 Liikennepalvelulaki.....	58
7.2 Tieliikennelaki	62
7.3 Ajoneuvolaki	68
7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä.....	69
8 Voimaantulo	69
9 Toimeenpano ja seuranta	69
10 Suhde muihin esityksiin.....	70
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	70
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	70
11.1 Johdanto	70
11.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset	70
11.3 Mikroliikennevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen	76
11.4 Mikroliikennelupa.....	79
LAKIEHDOTUKSET	82
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	82
tieliikennelain muuttamisesta.....	84
ajoneuvolain muuttamisesta	87
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	88
LIITE	89
SÄÄDÖSLIITE	89
LIITE	90
SÄÄDÖSLIITE	90
LIITE	92
RINNAKKAISTEKSTIT	92
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	92
tieliikennelain muuttamisesta.....	95
ajoneuvolain muuttamisesta	99
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	101

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava (kohta 6.5. Toimivat asuntomarkkinat ja sujuva liikenne). Hallitusohjelman mukaan luodaan mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä annetaan kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Lisäksi hallitusohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050.

Valtioneuvosto on 24.3.2022 linjannut liikenneturvallisuusstrategiaa koskevassa periaatepäätöksessään toimenpiteistä, joilla tähdätään liikenteen turvallisuuden parantamiseen ja liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseen. Liikenneturvallisuusstrategiaa koskevan periaatepäätöksen voimassaoloa on jatkettu nykyiselle hallituskaudelle. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Strategian toimenpideohjelmaan on kirjattu yhteensä 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpideohjelmaan sisältyy myös useita mikroliikkumista koskevia toimenpiteitä. Strategia sisältää toimenpiteet muun muassa mikroliikkumisen verkoston perustamisesta, mikroliikkumisen liikennesääntöjä koskevasta viestinnästä ja mikroliikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittämisestä. Strategia sisältää myös toimenpiteet pyöräilyn ja mikroliikkumisen promilleraajaa koskevasta selvityksestä sekä selvityksestä kuntien toimivallan lisäämiseksi liikkumisen palveluiden ohjaamisessa.

Uudet liikenteen muodot ovat tuoneet mukanaan haasteita, jotka liittyvät erityisesti liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen. Esimerkiksi sähköpotkulautojen suosio on lisääntynyt voimakkaasti erityisesti pääkaupunkiseudulla ja muissa suurimmissa kaupungeissa. Erilaisten mikroliikkumisvälineiden, kuten sähköpotkulautojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien, käyttö on turvallista, kun noudatetaan liikennesääntöjä, huomioidaan muut tienkäyttäjät, osataan hallita liikkumisvälinettä, ajetaan päihteettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa.

Mikroliikenteestä aiheutuu vaaratilanteita ja onnettomuuksia, joista syntyy henkilövahinkojen lisäksi merkittäviä kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta. Onnettomuuksien lukumääriä ei ole tilastoitu kattavasti, mutta henkilövahinkojen seurantaa on tehty terveydenhuollon yksiköissä. Sähköpotkulautoonnettomuuksissa loukkaantuu Suomessa vuosittain arviolta 1 600 henkilöä. Onnettomuuksien lisäksi toisena keskeisenä ongelmana on mikroliikenteen pysäköintivirheistä aiheutuva esteettömyyden heikentyminen. Väärin pysäköidyt ajoneuvot voivat haitata huomattavasti muita tienkäyttäjiä ja erityisesti liikkumisrajoitteisia tai näkövammaisia ihmisiä. Kolmanneksi ongelmaksi on tunnistettu kuntien lisääntynyt resurssitaakka mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa.

Mikroliikennettä säädellään jo tällä hetkellä kattavasti muun muassa tieliikennelaisissa (729/2018) ja rikoslaissa (39/1889). Nykyinen sääntely on kuitenkin todettu puutteelliseksi muun muassa päihtyneenä ajamisen osalta. Lisäksi ongelmia on aiheutunut siitä, että kunnilla ei ole nykyisin mahdollisuuksia ohjata kunnan alueella tapahtuvaa mikroliikkumista riittävän tehokkaasti. Tilannetta on pyritty parantamaan muun muassa kuntien ja mikroliikenteen palveluntarjoajien välisillä vapaaehtoisilla sopimuksilla, liikennevalvonnalla ja turvallisuusviestinnällä. Näillä keinoin ei ole kuitenkaan saavutettu toivottuja lopputuloksia. Lainsäädäntö on

keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä. Lainsäädännön kehittäminen on keskeinen keino liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi. Toimivalla lainsäädännöllä voidaan varmistaa, että viranomaisilla ja kunnilla on riittävät ja tehokkaat toimivaltuudet ennalta ehkäistä liikenneonnettomuuksia ja mikroliikenteen muita haittoja.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin sää-döshankepäätöksen mukaisesti 26.9.2023.

Ennen esityksen valmistelua liikenne- ja viestintäministeriössä laadittiin alkuvuonna 2023 arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoista. Arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta 2.3.2023. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 31.3.2023 mennessä. Arviomuistiossa esiteltiin mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistiossa esitettiin ratkaisuvaihtoehtoja tunnistettuihin ongelmiin ja arvioitiin vaihtoehtojen vaikutuksia. Arviomuistion liitteenä oli myös liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpiteen 91 mukainen selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta. Arviomuistioon saatiin yhteensä 86 lausuntoa. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksessä nykytilan arvioinnissa, toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti syksyllä 2023 työryhmän valmistelemaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä hallitusohjelmakirjausten mukaisesti. Työryhmän toimikaudeksi asetettiin 16.10.2023–31.8.2025. Työryhmässä ovat olleet edustettuina ympäristöministeriö, oikeusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Poliisihallitus, Kuntaliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva, Vammaisfoorumi sekä Helsingin, Turun ja Oulun kaupungit. Työryhmä on kokoontunut ennen hallituksen esitysluonnoksen lausuntokierrosta seitsemän kertaa. Mikroliikkumisen palveluntarjoajille järjestettiin hankkeen aikana erillinen kuulemistilaisuus 31.1.2024.

Esityksen nykytilakuvauksen ja vaikutusarvioinnin laati liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston asiantuntijaryhmä. Työtä varten valmisteltiin arviointikehikko, johon kirjattiin valmisteltavana olevat toimenpiteet, keskeiset vaikutusketjut ja merkittävimmät arvioitavat vaikutukset. Aineistona hyödynnettiin muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston tietoja mikroliikenteen markkinasta, terveydenhuollon toimijoiden tietoja henkilövahingoista sekä kansainvälistä tilasto- ja tutkimustietoa mikroliikenteestä. Vaikutusarvioinnin tulokset esitetään lähinnä laadullisena tietona suhteessa siihen, kuinka mikroliikenne kehittyisi ilman esityksessä ehdotettuja toimenpiteitä. Vaikutusten määrällistä arviointia ei ole voitu tuottaa riittävien lähtötietojen puutteellisuuden vuoksi. Esityksessä arvioidaan myös muita toteutusvaihtoehtoja ja esityksen toteuttamatta jättämisen vaikutuksia.

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen: Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta x.x.2024. Lausunnot pyydettiin toimittamaan x.x.2024 mennessä.

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen: Lainsäädännön arviointineuvosto on arvioinut esityksen.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksilla LVM044:00/2023 (Hallituksen

esitys mikroliikkumista ohjaavaksi lainsäädännöksi), LVM047:00/2023 (Mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä valmisteleva työryhmä) ja LVM018:00/2023 (Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoista).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Mikroliikenne Suomessa

2.1.1 Mikroliikkumisen määritelmä

Mikroliikkumisen käsitettä ei ole määritelty Suomen lainsäädännössä. Kansainvälisestikään määritelmä ei ole vakiintunut. Usein käytetyn ITF:n (International Transport Forum) määritelmän mukaan mikroliikkumista on liikkuminen enintään 350 kiloa painavilla ajoneuvoilla, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. Määritelmä on hyvin laaja, koska se pitää sisällään esimerkiksi polkupyörät, kevyet sähköajoneuvot ja osan L-luokan ajoneuvoista, mutta myös jalankulkua avustavat ja korvaavat liikkumisvälineet.

Tässä esityksessä mikroliikkumisen muotoina tarkastellaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentin ja 29 §:n mukaisilla ajoneuvoilla tapahtuvaa liikkumista. Ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa nimenomaisesti mainittujen polkupyörien lisäksi esityksessä huomioidaan L1e-A-luokan moottorilla varustetut polkupyörät. Kansallisesti voidaan puhua sekä mikroliikkumisesta että siitä muodostuvasta mikroliikenteestä. Mikroliikkuminen voi olla sidoksissa mikroliikennepalveluun, jolloin mikroliikkuminen tapahtuu yhteiskäyttöisellä, mikroliikenteen palveluntarjoajan omistamalla ajoneuvolla. Mikroliikkumista voi olla myös kuljettajan omalla, yksityisellä ajoneuvolla ajaminen.

Ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin mukaan polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavarankuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ja täysin tai pääosin lihasvoimalla käytettävää vähintään kaksipyöräistä ajoneuvoa. Polkupyörä voi myös olla varustettu yhteenlasketulta jatkuvalta nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa (sähköavusteinen polkupyörä). Sähkömoottorit voivat kuitenkin toimia polkematta, jos nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 168/2013 kaksipyöräisten ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, jäljempänä *L-luokan ajoneuvojen puiteasetus*) tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Mikroliikennepalveluina tarjottavat sähköpotkulautamalliset ajoneuvot ovat pääasiassa kevyitä sähköajoneuvoja.

2.1.2 Mikroliikennepalvelut

Mikroliikennepalvelulla tarkoitetaan kaupallista tai julkisesti järjestettyä liikennepalvelua, kuten esimerkiksi kaupunkipyörien, kevyiden sähköajoneuvojen ja muiden mikroliikkumismuotojen tarjoamista kuluttajien käyttöön. Mikroliikennepalveluille on tunnusomaista kuluttajille helppo, vaivaton ja joustava matkustaminen yhteiskäyttöön tarkoitetulla ajoneuvolla tai liikkumisvälineellä pääasiallisena kulkutapana tai osana matkakettua.

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ei ole Suomessa luvanvarainen elinkeino. Palveluntarjoajat toimivat avoimilla markkinoilla, joilla elinkeinon harjoittamista sääntelee pääasiassa yleinen elinkeinolainsäädäntö, kuluttajaturvallisuuslainsäädäntö ja palvelun tarjoamisen hyvän tavan mukaisuus. Lisäksi palvelun tarjoamiselle merkityksellisiä ovat muun muassa tieliikennelaki ja ajoneuvolaki. Esimerkiksi kunnilla ei ole toimivaltaa rajoittaa mikroliikennepalveluiden tarjoamista, koska siitä ei ole säädetty erikseen lailla.

Palveluiden tarjonta on laajentunut lyhyessä ajassa nopeasti eri kaupunkeihin ympäri Suomen ja niiden käyttö on kasvanut merkittävästi. Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla palveluntarjoajia on jo yleensä useampi kuin yksi. Palveluntarjoajilla oli yhteensä 56 400 sähköpotkulautoa tarjolla vuonna 2023. Yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen osuus kaikista kotimaisista matkoista koko vuoden tasolla vuonna 2022 oli 0,4 prosenttia ja kaikista julkisen liikenteen matkoista noin neljä prosenttia. Osuus matkoista oli suurin Tampereella ja Turussa, kummassakin 0,8 prosenttia. Mikroliikennepalveluiden matkat keskittyivät vuoden toiselle ja kolmannelle neljännekselle. Yksityisen mikroliikenteen suoritteesta tai käytössä olevien kulkuvälineiden määrästä ei ole tilastotietoja.

Sähköpotkulautapalveluita käyttäneiden henkilöiden määrä oli palveluihin rekisteröitymisen mukaan laskettuna 1,05 miljoonaa vuonna 2023, mikä on hieman vähemmän kuin 1,17 miljoonaa vuonna 2022. Koska käyttäjä voi olla rekisteröitynyt useampaan palveluun, on eri henkilöitä palvelun käyttäjinä karkean arvion mukaan noin puolet mainituista lukumääristä. Vuonna 2023 vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehtiin 16,2 miljoonaa matkaa. Vuonna 2022 tehtiin 16,9 miljoonaa matkaa. Vuonna 2019 matkoja tehtiin 2,5 miljoonaa. Suurilla kaupunkiseuduilla tehtiin vuonna 2022 yhteensä 11,9 miljoonaa matkaa, keskisuurilla kaupunkiseuduilla 3,8 miljoonaa matkaa ja muissa kunnissa 1,1 miljoonaa matkaa. Yli miljoonan matkan kaupunkia vuonna 2022 olivat Helsinki, Tampere, Turku, Oulu ja Jyväskylä. Vuonna 2022 tehtyjen matkojen määrä lisääntyi eniten suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Helsingissä matkojen määrä väheni neljä prosenttia. Sähköpotkulaudoilla matkustettiin yhteensä 30,6 miljoonaa henkilökilometriä.

Vuonna 2023 eniten matkoja tehtiin isommissa kaupungeissa eli Helsingissä (3,9 miljoonaa matkaa), Turussa (2,4 miljoonaa matkaa) ja Tampereella (2,3 miljoonaa matkaa). Helsingissä matkojen määrä väheni noin yhdeksän prosenttia ja Tampereella noin 11 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Yli miljoonaa matkaan tehtiin lisäksi Oulussa (1,4 miljoonaa matkaa) ja Jyväskylässä (1,3 miljoonaa matkaa). Jyväskylässä matkojen määrä lisääntyi 29 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Matkat ovat yleensä 1,5–1,8 kilometrin pituisia ja kestävät 7–10 minuuttia. Vuonna 2023 matkan keskipituus nousi 1,9 kilometriin. Vuonna 2022 matkoja tehtiin keskimäärin 306 kappaletta per sähköpotkulauto (330 kappaletta vuonna 2021). Yksittäinen asiakas käytti sähköpotkulautoa keskimäärin 14,4 kertaa.

Mikroliikennepalvelun käyttäjäksi rekisteröidytään tavallisesti mobiilisovelluksella. Sähköpotkulautojen käytöstä maksetaan palveluntarjoajasta ja tuotteesta riippuen joko minuuttimaksuja tai enimmäisminuuttimääriin sidottuja pakettimaksuja. Vuonna 2022 tehtyjen matkojen keskihinnaksi arvioitiin 1,93 euroa.

Alan yritysten liikevaihto oli vuonna 2022 yhteensä 32,5 miljoonaa euroa, mikä oli miltei kaksinkertainen edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2023 liikevaihto aleni 30,8 miljoonaan euroon. Yritykset työllistivät ihmisiä sesongin aikana lautojen siirtämiseen, lataamiseen ja huol-

toon. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen on kehittyvä ala, jolla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. Kilpailu kannustaa yrityksiä kehittämään palveluita ja niiden laatua.

Yksityisomisteisten sähköpotkulautojen määrästä ja käytöstä ei ole olemassa tilastotietoa tai arviota.

2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa

Mikroliikennepalveluina tarjottavat ajoneuvot ovat kuluttajien saatavilla katutilassa. Riippuen tarjottavasta palvelusta, ajoneuvot ovat joko sidoksissa kiinteisiin pysäköintiasemiin tai ajoneuvot ovat vapaasti saatavilla katutilassa. Vapaasti katutilassa saatavilla olevien ajoneuvojen pysäköinti on asematonta, eli pysäköintiä ei ole sidottu kiinteisiin pysäköintiasemiin. Palveluntarjoaja tuo ajoneuvot katutilaan, mistä kuluttajat ottavat niitä käyttöönsä ja pysäköivät ne useimmiten sinne, missä palvelun käyttö päättyy. Tämän jälkeen ajoneuvon ottaa käyttöön seuraava kuluttaja, ellei palveluntarjoaja käy siirtämässä ajoneuvoa kokoavalle pysäköintipaikalle tai lataukseen käytettävään palveluntarjoajan tilaan.

Ajoneuvojen tuominen katutilaan on lähtökohtaisesti ajoneuvon pysäköimistä, mistä säädetään tieliikennelaissa. Yhteiskäyttöön tarkoitettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen tarjonta ja käyttö on johtanut siihen, että ajoneuvoja pysäköidään usein myös tieliikennelain pysäköintiä koskevien säännösten vastaisesti. Pysäköinnistä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa esteettömyydelle. Pysäköintiongelmia ovat lisääntyneet, kun vuokratavien sähköpotkulautojen määrät ovat kasvaneet. Kevyet sähköajoneuvot ovat melko uusi liikkumismuoto, eikä katuinfrastruktuurin rajallinen tila ole täysin kestänyt jopa tuhansien uusien ajoneuvojen pysäköintitarvetta. Vastaavia tilaongelmia ei ole esiintynyt samassa mittakaavassa yhteiskäyttöisten tai yksityisomisteisten polkupyörien taikka muiden mikroliikennevälineiden kanssa. Toisaalta uudenlaisten ajoneuvojen käyttöönotto voi kärjistää tilan niukkuuteen ja sääntöjen noudattamiseen liittyviä haasteita.

Jokaisella on oikeus liikkua kuntien hallinnoimilla tiealueilla liikennesääntöjä ja liikenteenohjausta noudattaen. Kunnalla on tienpitäjänä oikeus vaikuttaa siihen, millä tavalla katutilaa käytetään liikenteeseen. Kunta voi päättää pysäköintijärjestelyistä ja siitä, missä määrin se haluaa mahdollistaa ajoneuvojen käyttöä ja pysäköintiä tien eri osilla. Kunnalla on mahdollisuus liikenteenohjauslaittein esimerkiksi rajoittaa ajonopeuksia tai kieltää ajaminen kokonaan tietyllä alueella.

Mikroliikkumisen palveluntarjoajat käyttävät julkista katutilaa elinkeinon harjoittamiseen. Vaikka kyse onkin lähtökohtaisesti ajoneuvojen pysäköinnistä, kyse on myös siitä, että palveluntarjoaja sijoittaa kulutushyödykkeensä julkiseen katutilaan varaten sitä elinkeinotoimintansa käyttöön kilpaillen muun tilankäytön kanssa. Yhteiskäyttöisiä asemattomia mikroliikennevälineitä on tästä syystä haastavaa verrata suoraan mihinkään aikaisemmin olemassa olleeseen liikennevälineiden tilankäyttöön. Polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle ei ole samanlaista katutilan käyttöä kuin esimerkiksi se, että ravitsemisliike saa sopimusteitse oikeuden käyttää katutilaa tai kokonainen katu luovutetaan yleisötilaisuuden järjestämiseen. Toimintaa ei voi myöskään suoraan verrata autojen vuokraamiseen, koska mikroliikennevälineiden määrät ovat huomattavasti suurempia.

2.1.4 Kuntien mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä

Liikenteenohjaus

Mikroliikennettä voidaan ohjata tiellä käyttämällä liikenteenohjauksen keinoja. Liikenteenohjauksesta säädetään tieliikennelain 4 luvussa. Liikenteenohjaus kuuluu tienpitäjän tehtäviin ja se on yksi keskeisimmistä keinoista vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Liikenteenohjauslaitteella tarkoitetaan tieliikennelain mukaan liikennevaloa, liikennemerkkiä tai tiemerkintää. Liikenteenohjauslaitteista ja niiden asettamisesta säädetään tieliikennelain 70-87 §:ssä sekä liitteissä 2-4. Liikennevalojen, liikennemerkkien ja tiemerkintöjen yhtenäisestä käytöstä säädetään liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (379/2020). Liikenne- ja viestintävirasto on myös antanut tieliikennelain 70 §:n 4 momentin valtuutuksella määräyksen liikenteenohjauslaitteiden väleistä, rakenteesta ja mitoituksista (TRAFICOM/149157/03.04.03.00/2023).

Kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamista liikenteenohjauslaittein koskevat samat säännöt ja periaatteet kuin minkä tahansa muunkin liikenteen ohjaamista. Kevyitä sähköajoneuvoja varten ei kuitenkaan ole erillisiä omia liikenteenohjauslaitteita, vaan niiden liikenteenohjauksessa on käytettävä pääasiassa polkupyöräilyä ja muuta ajoneuvoliikennettä koskevia liikenteenohjauslaitteita. Liikennemerkkien yhteydessä voidaan käyttää lisäkilpiä, jotta merkkien vaikutus saadaan rajattua koskemaan esimerkiksi kevyitä sähköajoneuvoja. Tekstillisellä lisäkilvellä voidaan osoittaa, että liikennemerkki koskee kevyitä sähköajoneuvoja. Mikroliikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaitteilla on käsitelty yksityiskohtaisesti sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista laaditun arviomuistion liitteessä 1.

Suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä käytettäessä on huomioitava myös liikenteenohjauslaitteen viestinnällinen tarkoitus. Merkkiin sisällytettävä velvoite, määräys, rajoitus, kieltö tai ohje on oltava tarkkarajainen ja täsmällinen, jotta tienkäyttäjältä voidaan edellyttää sen ymmärtämistä. Lisäksi merkki tulee sijoittaa niin, että se on tienkäyttäjän havaittavissa.

Liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikenneympäristöön. Mikroliikenteen ohjaaminen edellyttää lukuisten liikennemerkkien asettamista. Tästä voi aiheutua merkittäviä kustannuksia tienpitäjälle. Myös esimerkiksi sähköpotkulautailun kieltäminen liikennemerkein jollakin alueella, esimerkiksi kaupungin keskustakortteleissa, vaatisi suuren määrän liikennemerkkejä, koska niitä tulisi asettaa kaikille alueen sisääntulokaduille ja pyöräteille.

Liikenteenohjauslaitteiden suuri määrä liikenneympäristössä vaikuttaa myös liikenneympäristön selkeyteen, tilankäyttöön ja esteettömyyteen. Liikenteenohjauslaitteiden tarkoituksena on ohjata ja opastaa liikenneympäristössä liikkuvaa tienkäyttäjää toimimaan liikenneympäristön ja muiden tienkäyttäjien kannalta toivotulla tavalla.

Liikenteenohjauksella voidaan vaikuttaa mikroliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Liikenteenohjaus ei kuitenkaan ratkaise kuin osan mikroliikenteessä tunnistetuista haasteista. Liikenteenohjauksella ei voida vaikuttaa siihen, miten hyvin tienkäyttäjät tuntevat liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteet, ja miten hyvin tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteilla asetettuja velvollisuuksia. Liikenteenohjauslaitteiden käyttö edellyttääkin rinnalleen tehokasta liikenteenvalvontaa, jotta sääntöjä ja velvollisuuksia noudatetaan.

Kunnat eivät voi antaa velvoittavia määräyksiä siitä, kuinka monta sähköpotkulautaaoperaattoria kunnan alueella saa toimia tai kuinka monta sähköpotkulautaa alueella saa olla. Perustuskivoliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä ja katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista vain poikkeuksellisesti. Erityisesti liiketoiminnan määrällinen sääntely on merkityksellistä perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Sähköpotkulautojen enimmäismäärästä sopiminen on ollut mahdollista kuntien ja palveluntarjoajien välisillä sopimuksilla.

Geoaitaus ja palveluntarjoajien itsesääntely

Liikennemerkkien lisäksi yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja voidaan ohjata myös geoaitaamalla (geofencing) alueita teknisesti. Geoaitaamisella tarkoitetaan fyysisen alueen rajaamista virtuaalisesti siten, että järjestelmä reagoi silloin, kun käyttäjä ylittää rajan tai on sen sisällä. Näin voidaan estää kevyen sähköajoneuvon käyttö tai pysäköinti tietyllä alueella tai tietyssä aikana. Geoaitaamalla voidaan toteuttaa myös muita kuin alueellisia ja ajallisia rajoituksia, esimerkiksi nopeusrajoituksia. Muun muassa vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeus- ja ajalliset rajoitukset onkin toteutettu nykyisin tällä menetelmällä. Geoaitauksella toteutetut rajoitukset ovat tehokkaita, koska mikroliikennepalvelun käyttösovellus ei anna kuljettajan toimia teknisten rajoitusten vastaisesti. Näin sovellus estää osan mahdollisista tahallisista tai huolimattomuudesta johtuvista liikennetrikkeleistä ja poistaa samalla myös valvontatarvetta viranomaisilta. Kunnilla ei ole kuitenkaan toimivaltaa määrätä yrityksiä geoaitaamaan alueita, vaan geoaitaaminen perustuu pääosin vapaaehtoisuuteen. Geoaitauksella ei voida ohjata yksityisomisteisia kevyitä sähköajoneuvoja.

Mikroliikennepalvelun tarjoaja voi asettaa palvelun käytölle ehtoja, kuten ikärajan. Palvelun käytön ehdoista kerrotaan esimerkiksi palveluun kuuluvaa mobiilisovellusta käytettäessä tai sovellusta sovelluskaupasta ladattaessa. Palveluntarjoajat voivat halutessaan asettaa esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantavia ehtoja ja rajoituksia palvelunsa käytölle. Lisäksi osa palveluntarjoajista on asettanut nopeusrajoituksia sekä yöaikaa ja viikonloppua koskevia käyttörajoituksia palvelulleen. Rajoitukset ovat tavallisesti perustuneet vapaaehtoisiin sopimuksiin, jotka palveluntarjoajat ovat tehneet kuntien kanssa.

Palveluntarjoajien itsesääntelyyn liittyväksi ongelmaksi on koettu se, että järjestelyjen toteuttaminen perustuu vapaaehtoisuuteen. Riskinä on esimerkiksi se, ettei uusi markkinoille tuleva palveluntarjoaja sitoudu noudattamaan muiden palveluntarjoajien ja kunnan yhdessä sopimia pelisääntöjä tai käyttörajoituksia. Kunnat eivät voi velvoittaa palveluntarjoajia sitoutumaan ehtoihin, vaan ehdoista sopiminen on nykyisin täysin vapaaehtoista. Tällaisten sopimusten aikaansaaminen on vaatinut kunnilta resursseja, eivätkä palveluntarjoajat ole suostuneet kaikkiin sellaisiin toimiin, joilla olisi voitu kuntien näkemyksen mukaan parantaa liikenneturvallisuutta.

2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa

Kunnat kokevat nykyisen vapaaehtoisen sopimisen malliin perustuvan järjestelmän kuntia kohtuuttomasti työllistäväksi. Mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen liittyvää kehittämistyötä ei ole kuntien mukaan pystytty tekemään pitkäjänteisesti. Vapaaehtoisen mallin avulla ei ole saavutettu kaikkia tavoiteltuja turvallisuus- ja esteettömyysvaikutuksia. Kunnilla on todettu yleinen tarve lisäresursseille niin liikennesuunnitteluun kuin pysäköinninvalvontaan.

Suurin osa mikroliikenteessä tunnistetuista ongelmista painottuu isoihin kaupunkeihin. Vain muutamalla kaupungilla on erillisiä resursseja sähköpotkulautoihin liittyvien tehtävien hoitoon. Kaupungeilla ei ole myöskään riittävästi resursseja sähköpotkulautojen käytön ja pysäköinnin valvontaan, eivätkä kunnat pidä nykyisiä sanktiointimahdollisuuksia riittävinä. Lisäksi mikroliikennepalveluiden valvonta työllistää kuntia. Erityisesti isot kaupungit ovat käyttäneet merkittävästi resursseja sopimusten neuvottelemiseen ja ylläpitoon. Seuraavissa kappaleissa esitellään tätä kokonaisuutta kuntien vuoden 2023 järjestelyjen näkökulmasta.

Helsingin kaupungilla yhdellä liikenneinsinöörillä kuluu noin 85 prosenttia työajasta sähköpotkulautoihin liittyviin tehtäviin. Tehtävät muodostuvat esimerkiksi ratkaisujen suunnittelusta, vuorovaikutuksesta operaattoreiden kanssa, sääntöjen valvonnasta ja asukasvuorovaikutuksesta. Tehtävien hoitaminen vie myös liikennejärjestelmäyksikön päällikön sekä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön työaikaa. Kesän ajaksi on vuosina 2022 ja 2023 palkattu suunnittelijaharjoittelija, joka käytti noin puolet työajastaan sähköpotkulautoihin. Lisäksi ohjeistaminen ja valvonta vievät aikaa viestinnältä ja pysäköinninvalvonnalta sekä asioiden valmistelu lakipalveluilta. Helsingin kaupunki sai kauden 2023 aikana pelkästään virallisen palautejärjestelmän kautta yli 500 palautetta sähköpotkulaudoista. Lisäksi viestintä vastaa sosiaalisen median kautta tehtyihin yhteydenottoihin. Kauden 2023 aikana pysäköinninvalvonta suoritti noin 400 sähköpotkulautojen lähisiirtoa. Kaupungilla on haaste toteuttaa esimerkiksi lainsäädännön velvoittamia huomattavaa haittaa aiheuttavien ajoneuvojen siirtoja nykyisillä resursseilla.

Helsingin nykyisen pysäköintiratkaisun toteuttaminen kaudella 2023 aluekieltomerkkeineen ja noin 250 pysäköintialueen tarkempi suunnittelu ja piirtäminen vaativat kaupungin palkkamalta konsultilta noin 670 henkilötyötuntia. Helsingin keskustan niin sanotun pilottialueen toteutus kaudelle 2023 kuvaa liikennemerkein toteutetun ratkaisun kustannuksia. Helsingin kaupunki on arvioinut, että keskusta-alueen 15 aluekieltokohteen ja noin 250 pysäköintikieltoalueen toteuttamisesta on aiheutunut noin 290 000 euron kustannukset kaupungille. Alue kattoi noin neljä prosenttia Helsingin maapinta-alasta. Tammi-huhtikuussa 2023 pysäköintialueiden suunnittelu ja operaattoreiden kanssa käydyt sopimusneuvottelut vaativat yhdeltä liikenneinsinööriltä koko työajan keskittämistä tehtävään sekä yli 100 ylityötuntia, jotta suunnittelu ja toteutus voitiin varmistaa määräajassa ennen kauden alkua. Lisäksi kokonaisuus työllisti muun muassa neljän alueen liikennesuunnittelijoita ja kaupungin juristeja. Pysäköintipaikkojen tiemerkintöjen maalaamiseen ja uusien liikennemerkkien asettamiseen meni huomattavasti resursseja. Kauden aikana pysäköintialueiden muutokset vaativat noin 30 kohteessa paikkojen uuden suunnittelun ja liikennemerkkien siirron.

Tampereen kaupungilla sähköpotkulautoihin liittyviä tehtäviä ovat esimerkiksi nopeus- ja pysäköintirajoitusten suunnittelu, vuorovaikutus operaattoreiden kanssa, päätösvalmistelu sekä viestintä ja asiakaspalautteiden käsittely. Nämä vievät liikenneinsinöörin työajasta vuositasolla noin 10 prosenttia. Lisäksi liikennesuunnittelussa on tarvittu kasvavassa määrin sähköpotkulautapysäköinnin suunnittelijaa, jonka työmääräksi arvioidaan tällä hetkellä noin 0,4 henkilötyövuotta. Tampereen kaupunki on myös perustanut työryhmän ohjaamaan sähköpotkulautapalveluiden kehittymistä. Työryhmään on osallistunut Tampereen kaupungin apulaispormestari, juristi, liikenneinsinööri ja katutarkastaja. Työryhmä on kokoontunut noin kuukauden välein. Kaupunki on myös teettänyt asiasta konsulttiselvityksiä.

Turun kaupungin resurssien käyttö on lähes samalla tasolla kuin Tampereen kaupungilla. Turun liikennepalvelupäällikön työajasta noin 15 prosenttia menee sähköpotkulautoihin liittyviin tehtäviin. Projektikoordinaattorin vastuulla on pysäköinnin ja rajoitusalueiden suunnittelu, ohjeistusten päivittäminen, kaupungille saapuviin palautteisiin vastaaminen, päätösvalmistelu

yhdessä liikennepalvelupäällikön kanssa sekä yhteydenpito operaattoreihin. Projektikoordinaattorilta tämä vie noin 50 prosenttia työajasta vuositasona. Turun kaupungilla on lisäksi kesäkaudella niin sanottu skuuttipartio, jossa on kolme kokopäiväistä työntekijää.

Oulun kaupungin henkilöstöllä työaikaa menee erityisesti nopeus- ja pysäköintialueiden suunnitteluun, ajokieltoalueiden määrittelyyn, yhteydenpitoon operaattoreiden kanssa sekä päätösvalmisteluun. Liikenneinsinöörin ja liikennesuunnittelijan työpanoksista menee vuositasona noin 10 prosenttia sähköpotkulautoja koskeviin asioihin. Kesällä hyödynnetään myös kesätyöntekijän resurssia arviolta yksi työpäivä viikossa. Lisäksi päätösvalmistelu työllistää liikennepäällikköä ja kaupungininsinööriä. Liikennemerkkien asettaminen aiheuttaa kustannuksia kauden alussa ja päättyessä. Oulun kaupunki on pyrkinyt ohjaamaan sähköpotkulautoja koskevat palautteet operaattoreille. Suoraan kaupungille tulevien palautteiden määrää on vaikea arvioida, sillä palautteita on tullut sähköisen palautejärjestelmän lisäksi sähköpostitse, puhelimitse ja sosiaalisen median kautta. Kunnallinen pysäköinninvalvonta ei ole suorittanut lähi-siirtoja Oulussa.

Vantaan kaupungilla sähköpotkulautoihin liittyviin asioihin kuluu noin 10 prosenttia yhden henkilön vuositöpanoksesta. Vantaalla on ollut vain kaksi operaattoria sekä kohtuullinen määrä vuokrattavia lautoja laajalla alueella, mikä on vähentänyt kunnan tarvetta puuttua toimintaan. Sähköpotkulautojen pysäköintialueiden suunnittelu ja toteuttaminen vaativat ensimmäisellä kerralla liikennesuunnittelun harjoittelijalta reilun yhden kuukauden työpanoksen. Sen jälkeen pysäköintipaikkoihin on tehty täydennyksiä liikenteen aluesuunnittelun yhteydessä. Kaupungilla ei ole resursseja sähköpotkulautojen pysäköinninvalvontaan, eikä säännölliseen yhteydenpitoon operaattoreiden kanssa.

Jyväskylän kaupungilla kaksi liikenteenohjausinsinööriä hoitaa sähköpotkulautoihin liittyviä asioita muun työnsä ohella noin 5-10 prosenttia työajasta. Tehtäviin käytettävä aika on pyritty minimoimaan, koska sähköpotkulautoihin liittyviin asioihin ei ole osoitettu erillistä resurssia. Tehtäviin kuuluu muun muassa sähköpotkulautooperaattoreille tehtävän ohjeen vuosittainen päivitys, pysäköintialueiden suunnittelu, vuorovaikutus operaattoreiden kanssa, sähköpotkulautoihin liittyvien palautteiden käsittely ja viestintä. Ohjeistaminen, viestintä ja pysäköintialueiden tiemerkintämaalaukset vievät aikaa myös katupäälliköltä, paikkatietoasiantuntijalta, vuorovaikutussuunnittelijalta ja liikennemerkkiasentajilta. Sähköpotkulaudat edellyttävät myös kunnossapidon resursseja. Sähköpotkulautojen pysäköinnistä aiheutuvat haasteet edellyttävät Jyväskylässä lähitulevaisuudessa nykyistä useampien pysäköintipaikkojen merkitsemistä. Myös tapahtumien aikaisten liikennejärjestelyjen suunnittelu aiheuttaa lisätyötä, jotta esimerkiksi pelastusteilteille pysäköintiä pystytään ennaltaehkäisemään. Jotta mikroliikenteen palvelutarjoajat saataisiin toimimaan turvallisesti, pitäisi pysäköintiä ja ajonopeuksia rajoittaa ohjeistuksen lisäksi liikennemerkeillä, mikä edellyttäisi sekä investointeja että suunnittelua ja valvontaresursseja.

Porin kaupungin liikenneinsinööri huolehtii sähköpotkulautojen vuokraustoimintaan liittyvistä tehtävistä. Tämä tarkoittaa ohjeistuksen laatimista ja päivittämistä vuosittain, neuvotteluja operaattoreiden kanssa, kuntalaispalautteiden välittämistä operaattoreille sekä pysäköintialuesuunnitelmien laatimista. Liikenneinsinööri hoitaa näitä tehtäviä muiden tehtäviensä ohella. Kaupunki ei juurikaan pysty valvomaan sähköpotkulautojen vuokraustoimintaa koskevien ohjeiden noudattamista. Kaupungin saamat palautteet välitetään eteenpäin operaattorille, jonka toimintaa palaute koskee.

Kuopiossa kaupungin liikenneinsinööri laatii ja päivittää sähköpotkulautojen vuokraustoiminnan ohjeistuksen, pitää yhteyttä operaattoreihin, välittää heille kaupungille tulevat palautteet ja

suunnittelee muun muassa toimintaan osoitettavat pysäköintialueet sekä nopeusrajoitus- ja pysäköintikieltoalueet. Myös kunnossapitopäällikkö osallistuu yhteistyöhön keväisin (hiekanpoisto) ja kauden päättymisen yhteydessä (aurauksen aloitus). Kuopion kaupungilla ei ole resursseja sähköpotkulautojen käytön valvontaan.

2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne

2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi

Suomen virallinen tieliikenneonnettomuustilastointi perustuu poliisin tietoon tulleisiin liikenneonnettomuuksiin. Tilastoinnin kattavuus on 100 prosenttia kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Muiden kuin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta virallisiin tilastoihin päätyvät vain onnettomuudet, joissa poliisi käy paikan päällä onnettomuuspaikalla. Heikoiten tilasto kattaa polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulautilijoiden yksittäisonnettomuudet sekä ne onnettomuudet, joista ei synny vakavia vammoja. Suuri enemmistö polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla tapahtuvista onnettomuuksista ei päädy virallisiin tilastoihin. Sähköpotkulautoonnettomuudet tulevat harvoin poliisin tietoon, eikä poliisilta tulevissa onnettomuustiedoissa erotella sähköpotkulautoja muista kulkuneuvoista.

Tilastopuutteiden vuoksi on myös mahdotonta arvioida, paljonko polkupyörillä tai kevyillä sähköajoneuvoilla aiheutetaan vammoja muille tienkäyttäjille tai vahinkoa omaisuudelle. Suuri osa yhteentörmäyksistä on luonteeltaan sellaisia, että poliisi ei tule tapahtumapaikalle eikä kirjaa asiasta rikosilmoitusta. Myöskään terveydenhuollon yksiköt eivät systemaattisesti kirjaa tietoja siten, että niistä voisi selvittää vammojen tarkkoja syntymätapoja tai sitä, onko onnettomuuden aiheuttaja ollut päihtynyt. Suuri osa öisin tapahtuvista omaisuusvahinkoon johtavista törmäyksistä muun muassa pysäköityjen autojen kanssa jää myös kirjaamatta.

Mikroliikkumisen turvallisuudesta ja turvallisuuden tunteesta on tehty kyselyitä, joissa on pyritty selvittämään tienkäyttäjien kokemuksia mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteesta. Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyy myös koetun turvallisuuden parantaminen. Pelon tunne voi vaikuttaa esimerkiksi iäkkäiden, liikuntarajoitteisten tai näkövammaisten ihmisten mahdollisuuteen liikkua, mistä aiheutuu haittaa näiden ihmisten tavalliseen elämään. Sähköpotkulautojen turvallisuudesta vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan joka neljäs vastaaja kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen jalankulkijana sähköpotkulautilijan takia. Pyörällä vaaratilanteeseen joutumisesta kertoo 21 prosenttia vastanneista ja autolla taas 24 prosenttia. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan jotkut jalankulkijat, erityisesti vanhukset, kävelevät vähemmän tai valitsevat muita reittejä välttääkseen sähköpotkulaudoista aiheutuvia riskejä.

Mikroliikenteen alkoholionnettomuuksia on tutkittu Suomessa hyvin vähän. Polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulautilijoiden onnettomuuksista on tehty tutkimuksia yksittäisten sairaaloiden keräämien tilastotietojen perusteella. Sivullisten vammoista on saatavissa huonosti tutkimustietoa myös ulkomailta, koska Suomen tapaan tilastot tulevat tavallisesti sairaanhoidon puolelta.

2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet

Suomessa on viime vuosina loukkaantunut keskimäärin 1 600 henkilöä erikoissairaanhoitoa tai osastohoitoa vaativasti liikenneonnettomuuksissa, joissa on osallisena sähköpotkulautilija. Sairaaloissa osastohoidettujen sähköpotkulautilijoiden osuus vaihtelee sairaanhoidopiireittäin

5–13 prosentin välillä loukkaantuneiden kokonaismäärästä. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) vuonna 2021 sekä Tampereen yliopistollisen sairaalan vuosina 2021 ja 2022 keräämän tilastoaineiston perusteella vuokrattavien sähköpotkulautojen valtakunnallisen vahinkotiheyden arvioidaan olevan 2–10 vahinkoa 100 000 kuljettua kilometriä kohden.

Tampereen kaupungin tutkimuksen mukaan sähköpotkulautailuun liittyviä ensiapukäyntejä oli 245 vuonna 2022. HUSin mukaan tammi-elokuussa 2021 päivystyksessä kävi 528 sähköpotkulaudalla vammautunutta ja vuonna 2022 samana ajanjaksona 318 vammautunutta. Tampereen yliopistollisessa keskussairaalassa tehdyn tutkimuksen mukaan huhtikuun 2019 ja huhtikuun 2021 välillä ensiavussa hoidettiin 331 loukkaantunutta sähköpotkulautailijaa. Kuolemantapauksia on ollut Suomessa muutamia. Kansainvälisen kirjallisuuden mukaan sähköpotkulautailijoita kuolee yksi henkilö kymmentä miljoonaa matkaa kohti, mikä on samaa suuruusluokkaa kuin polkupyöräilyssä.

Norjalaisen tutkimuslaitos TØI:n raportissa (2022) sähköpotkulaudan onnettomuusriskin nähdään olevan 5–7 kertaa suurempi kuin pyöräilyn. Pyöräiliikenteen tapaturmien kokonaismäärä-arvio Suomessa on kuitenkin sähköpotkulautailun arviota suurempi, mikä selittyy pääosin pyöräiliikenteen suuremmalla ajosuoritteella. Vuositasolla Suomessa kuolee keskimäärin 18 ja loukkaantuu arviolta 7 200 pyöräilijää. Esimerkiksi vuonna 2021 Suomen tieliikenteessä loukkaantui vakavasti 261 pyöräilijää ja vuonna 2022 283 pyöräilijää. Sairaalatilastojen perusteella osastohoidossa hoidetaan noin 2 300 pyöräilijää vuodessa. Yleisimpiä vammoja ovat päävammat. Vakavia vammoja ovat myös lonkan ja reiden sekä rintakehän vammat.

Poliisin tietoon tuli vuosina 2021–2022 yhteensä 43 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa osallisena oli päihtynyt pyöräilijä. Näissä onnettomuuksissa loukkaantunut henkilö oli 79 prosentissa tapauksista pyöräilijä itse. Loukkaantuneet sivulliset olivat tavallisesti muita pyöräilijöitä tai mopoilijoita. Vuonna 2022 poliisi antoi 64 rangaistusvaatimusta polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Samana vuonna liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla annettiin yhtensä 25 rangaistusvaatimusta. Poliisin tietokannan mukaan vuonna 2022 poliisin tietoon tuli 287 onnettomuutta, joissa osallisena oli polkupyöräilijä tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja. Luvut ovat kuitenkin suuntaa-antavia, koska kirjaustavat vaihtelevat.

Kuten vesiliikenteessä, myös tieliikenteessä päihtyneenä liikkuva kuljettaja aiheuttaa vaaraa ensisijaisesti omalle ja matkustajansa turvallisuudelle. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään kuitenkin yleisesti taajamissa, joissa liikenteen volyymit ovat moninkertaiset vesiliikenteeseen nähden. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään myös yleisesti esimerkiksi kaupunkien keskustoissa ja yleisötilaisuuksiin mentäessä, jolloin onnettomuusriski toisten tienkäyttäjien kanssa on suuri kuljettajan ollessa päihtynyt.

Myös yksittäisonnettomuudet aiheuttavat haittaa uhrille itselleen, hänen läheisilleen sekä suuria kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta yhteiskunnalle. Sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden valtakunnallisiksi päihtyneiden liikenneonnettomuuksien kokonaiskustannuksiksi on arvioitu vuositasolla pyöräiliikenteen sairaalahoidettujen loukkaantumisten ja liikennekuolemien osalta 391 miljoonaa euroa ja sähköpotkulautailun sairaalahoidetuille loukkaantumisille 130 miljoonaa euroa. Kustannukset perustuvat tiehankkeiden vaikutusarvioinnissa käytettäviin onnettomuuskustannusten yksikköarvoihin, joista sairaanhoidon kustannukset ovat vain osa ja yksilöllisen hyvinvoinnin menetykselle annetaan merkittävä arvo.

HUSin alueella vuonna 2021 yleisimpiä loukkaantumisen syitä olivat ajoneuvolla kaatuminen ja törmääminen. Yleisimmin (49 prosentissa tapauksista) onnettomuudesta seurasi pään tai kasvojen alueen vammautuminen. Vammoista 257 oli lieviä, 155 keskivaikeita, 30 vaikeita,

kolme hyvin vaikeita ja yksi erittäin vaikea. Lievät vammat olivat aivotärähdyksiä, nivelten nyrjähdyskiä ja pinnallisia haavoja. Keskivaikeat vammat olivat enimmäkseen murtumia tai nivelsidevammoja. Vaikeita vammoja olivat aivoverenvuodot, pitkäaikaista kuntoutusta vaativat murtumat ja nivelsidevammat. Hyvin ja erittäin vaikeita olivat vakavat aivoverenvuodot sekä muut henkeä uhkaavat verenvuodot. Suurin osa onnettomuuksista oli tapahtunut kesäviikonloppuina ja iltaisin tai öisin.

Tarkkoja lukuja erityisesti muille kuin kuljettajalle itselleen aiheutuneista vammoista on nykyisistä tilastointitavoista johtuen mahdotonta saada. Yksittäisten sairaaloiden tekemien kirjausten perusteella on kuitenkin arvioitu, että 5-15 prosenttia sähköpotkulautaonnettomuuksissa ja polkupyöräonnettomuuksissa loukkaantuneista on muita tienkäyttäjiä, eli tavallisesti jalankulkijoita tai pyöräilijöitä. Tampereella 2012-2022 tapahtuneista sähköpotkulautaonnettomuuksista 12 prosenttia on kirjattu yhteentörmäyksiksi. Noin viidessä prosentissa onnettomuuksista sairaalahoitoon päätyi Tampereella ei-sähköpotkulautaileva osapuoli.

Myös kansainvälisestä vertailusta voidaan saada suuntaa-antavia määriä muille tienkäyttäjille aiheutuvasta riskistä. Esimerkiksi Saksassa vuonna 2022 (tammikuu-lokakuu) sähköpotkulautaonnettomuuksissa vammautuneista 18 prosenttia oli muita kuin sähköpotkulaudan kuljettajia. Iso-Britanniassa vastaava luku (heinäkuu 2021 – kesäkuu 2022) oli 24 prosenttia. ITF:n Micromobility Safety –raportissa arvioitiin useiden tutkimusten yhteenvetona, että sähköpotkulautaonnettomuuksissa loukkaantuneista 1-10 prosenttia on jalankulkijoita.

2.2.3 Päähteet onnettomuuksissa

Sähköpotkulautaonnettomuuksista suuri osa tapahtuu yöllä ja onnettomuuden aiheuttanut kuljettaja on usein päihtynyt. Päihtyneiden osuus loukkaantuneista on Suomessa kansainvälisesti verrattuna korkea. ESRA3-tutkimuksen mukaan Suomessa ajetaan sähköpotkulaudalla yleisemmin päihtyneenä kuin vastaajamaissa keskimäärin, mihin voi osaltaan vaikuttaa erot liikennejuopumussääntelyissä.

Jopa puolet tapaturmiin joutuneista päivystyshoidon potilaista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (HUS 201/446; 45 %, v. 2021. TAYS 167/331; 50 %, v. 2019-2021). Yöaikaan klo 00–05 tapahtuneista tapaturmista 75 prosentissa loukkaantunut henkilö oli päihtynyt vuonna 2021 Helsingin alueella. Yleisin onnettomuustyyppi Suomessa on ollut sähköpotkulautailijan kaatuminen, johon ei liity muita osapuolia. Päihtyneille sähköpotkulautailijoille aiheutuu vuosittain paljon hoitoa ja terveydenhuollon resursseja vaativia vammoja, erityisesti pään ja kasvojen alueelle.

Sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu liikenne- ja viestintäministeriön teettämän promillerajaselvityksen mukaan vuosittain 1 600 ja osastohoitoon johtaneita 160. Päihtyneiden osuus on 45–50 prosenttia eli noin 640–800 alkoholitapaturmaa vuosittain. Päihtyneiden sähköpotkulautailijoiden sivullisille (pyöräilijöille, jalankulkijoille ja toisille potkulautailijoille) aiheuttamien loukkaantumisten määrä on karkeasti arvioituna 5-15 prosenttia päihtyneiden potkulautailijoiden loukkaantumisista, eli 80-240 loukkaantumista vuodessa. Tapaturmista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta. Suuri osa lievemmistä onnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL:n mukaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapaturmapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20–30 prosenttia mikä tarkoittaisi 2000–3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Suuri osa lievemmistä onnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle.

Vuosina 2016–2020 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 18 prosenttia pyöräilijöistä oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Kaksi pyöräilijää oli huumeiden vaikutuksen alaisena. Pyöräilijöiden alkoholitapauksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joita oli 46 prosenttia onnettomuuksista. Yhteenaajoissa ja -törmäyksissä 10 prosenttia pyöräilijöistä ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena.

Pohjois-Kymen sairaalan erikoissairaanhoidon tapaturma-aineiston mukaan vuosina 2004–2006 tapahtuneista pyöräilijöiden onnettomuuksista 31 prosentissa pyöräilijän puhallustulos osoitti veren alkoholipitoisuuksia. Puhallustulokset olivat yli 1,2 promillea 87 prosentissa tapauksista. Tapaturmat, joissa alkoholilla oli osuutta, johtivat useimmiten pään vammaan verrattuna selvin päin ajaneiden tapaturmiin. Kyseiset tapaturmat sijoittuivat muita tapaturmia useammin viikonlopuille sekä ilta- ja yöaikaan.

2.3 Mikroliikenteen liikennesäännöt ja valvonta

2.3.1 Liikenneturvallisuus ja sanktiot

Tieliikennelainsäädännöllä pyritään edistämään liikenteen turvallisuutta, vähentämään liikenteen ympäristöhaittoja ja takaamaan liikenteen tarpeellinen sujuvuus. Tärkein näistä tavoitteista on liikenneturvallisuuden takaaminen. Lainsäädännöllä pyritään ensisijaisesti ehkäisemään onnettomuuksia ja suojaamaan tienkäyttäjien henkeä ja terveyttä. Liikenneturvallisuuden kuuluu myös omaisuuden suoja, joskin sen merkitys on vähäisempi.

Nykyaikaisessa vilkkaassa tieliikenteessä ei liikenneturvallisuutta voitaisi ylläpitää, jos rangaistus seuraisi vain sellaisesta liikennekäyttäytymisestä, joka on aiheuttanut onnettomuuden. Liikenne rikoksille on tyypillistä vaarantamisajattelu siinä muodossa, että rangaistavuuden edellytyksenä on pelkkä niin kutsuttu abstrakti vaara. Rangaistukseen tuomitseminen ei tällöin edellytä, että yksittäistapauksessa olisi aiheutettu vaaraa muille tienkäyttäjille.

Vaarantamisajatteluun on sekä periaatteellisia että käytännöllisiä syitä. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä myös muista liikenteeseen osallistuvista kuin rikkojasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Esimerkiksi jos joku ryhtyy ohitukseen vastaantulevan liikenteen kaistalla tullessa mäenharjanteelle, hän aiheuttaa tai on aiheuttamatta konkreettista vaaraa siitä riippuen, tuleeko joku vastaan. Kummassakin tilanteessa ohituksen moitittavuutta on pidettävä samana, koska vaaran konkretisoituminen ei riipu ohittajasta. Myös käytännössä tulisi erittäin vaikeaksi soveltaa liikenne rikostunnusmerkistöjä, jos niissä edellytettäisiin jollekulle aiheutettua konkreettista vaaraa.

Liikenne rikoksia koskevan rikoslain 23 luvun suojelukohteena on nimenomaan liikenneturvallisuus, jolla tarkoitetaan lähinnä liikenteeseen osallistuvien hengen ja terveyden suojaa. Vaikka liikenneturvallisuuteen kuuluu myös omaisuuden suoja, se ei tässä yhteydessä ole merkittävä, koska pelkästään omaisuuden suojaksi säädettyjä kriminalisointeja ei liikenteessä juurikaan ole eikä liikkumisesta yleensä aiheutu vaaraa pelkästään omaisuudelle.

Rikoslain mukaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä vain, jos aiheuttaa abstraktia vaaraa toisen turvallisuudelle. Pelkkä oman hengen tai terveyden vaarantaminen ei merkitse rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tiellä tapahtuvien liikennesääntöjen rikkomisten katsotaan usein aiheuttavan abstraktia vaaraa muille tienkäyttäjille tieliikenteen ominaisuuksien vuoksi. Vaara voi kohdistua kyydissä olevaan matkustajaan tai muihin tienkäyttäjiin. Sen sijaan esimerkiksi moottoripyöräilijän tai mopoilijan suojakypärän käytön

laiminlyönti ei voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena, koska teolla voidaan vaarantaa vain oma henki ja terveys. Suojakypärän käytön laiminlyönnistä seuraakin nykyisin hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu.

Tieliikennelain mukaan liikennesääntöjen, liikenteenohjauslaitteilla annettujen kieltojen, määräysten ja velvoitteiden vähäisestä rikkomisesta sekä ajoneuvon käyttörikkomuksesta, liikenne-rikkomuksesta, voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Lain 6 luvussa säädetään muun muassa rikkomustyypeistä, rikkomuksesta määrättävästä rahamääräisestä sanktiosta sekä seuraamusta koskevan päätöksen sisällöstä, päätöksen antamisesta tiedoksi sekä päätöksen panemisesta täytäntöön. Liikennevirhemaksu on niin sanottu hallinnollinen sanktio. Hallinnollisena sanktiona eli rangaistusluonteisena hallinnollisena seuraamuksena voidaan lähtökohtaisesti pitää hallintopäätökseen perustuvaa seuraamusta, joka on asiallisesti rinnastettavissa rikosoikeudelliseen rangaistukseen ja jonka määrää hallintoviranomainen lain rikkomisen johdosta luonnolliselle henkilölle.

Toimiva sääntely vaatii rinnalleen riittävän tehokasta valvontaa. Liikennevalvonnan olemassaolo luo tietoisuuden kiinnijäämisriskistä. Jos tienkäyttäjien mieltämä kiinnijäämisriski on pieni, rangaistusuhalla ei välttämättä saada yksilöitä noudattamaan liikennesääntöjä. Puuttumiskynnyksen alentamisella on seurantatutkimuksissa havaittu olevan rangaistusten tasoa suurempi vaikutus liikennekäyttäytymiseen. Liikennesääntöjen noudattamiseen voidaan vaikuttaa myös esimerkiksi viranomaisviestinnällä ja erilaisilla viestintäkampanjoilla.

2.3.2 Mikroliikennepalveluiden käyttöä ohjaava lainsäädäntö

Mikroliikennepalveluiden tarjoamisessa ja käyttämisessä huomioon otettavaa lainsäädäntöä ovat ainakin tieliikennelaki, ajoneuvolaki ja kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011). Tieliikennelaki koskee ensisijaisesti palveluiden käyttämistä, koska laissa säädetään liikennesäännöistä ja ajoneuvojen käytösäännöistä, joita mikroliikennepalvelun käyttäjän on tienkäyttäjä noudatettava. Palveluntarjoajan vastuulla on huolehtia, että palvelun käyttäjille on annettu palvelun käyttämisestä ja palveluun liittyvistä vaaroista tiedot selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla.

Ajoneuvolaki ja sen nojalla annetut säädökset koskevat mikroliikennepalveluissa tarjottavia ajoneuvoja ja niiden liikennekelpoisuutta. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyen sähköajoneuvon teho on enintään 1 kilowatti ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyessä sähköajoneuvossa ei saa olla istuinta, paitsi jos ajoneuvo on itsestään tasapainottuva, tarkoitettu maastokäyttöön ja käytettäväksi päällystämättömillä teillä tai tarkoitettu yksinomaan liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttöön. L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 2 artiklan 2 kohdan j alakohdan mukaan puiteasetusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joissa ei ole yhtäkään istuinpaikkaa. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa.

Ajoneuvolain 13 §:ssä säädetään kevyen sähköajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyöräisten kevyiden sähköajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä kevyiden automaattisten tavarankuljettimien rakenteesta ja varusteista määrätään kevyiden sähköajoneuvojen valaisimista ja heijastimista. Kevyessä sähköajoneuvossa tulee olla äänimerkinantolaitte ja käyttöjarru sekä etuvalaisin, takavalaisin ja takaheijastin. Näiden lisäksi kevyessä sähköajoneuvossa saa olla myös muita polkupyörässä tai L-luokan ajoneuvossa sallittuja valaisimia tai heijastimia.

Palveluntarjoajan vuokralle tarjoamien polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen on oltava liikenteeseen soveltuvia ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Ajoneuvon rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa. Ajoneuvon on oltava tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa ja sen hallintalaitteiden on oltava rakennettu ja sijoitettu niin, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Palveluntarjoajien on esimerkiksi huolehdittava ajoneuvojen pakollisten valaisinten, heijastinten ja käyttöjarrun kunnosta.

Ajoneuvolaissa säädetty vaatimukset kohdistuvat myös palvelun käyttäjään. Ennen kevyen sähköajoneuvon ottamista käyttöön tienkäyttäjän tulee varmistua vähintään siitä, että ajoneuvo on varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Ennen ajamista tulee varmistaa esimerkiksi käyttöjarrun ja renkaiden kunto.

Mikroliikennepalvelu on kuluttajansuojalaissa (38/1978) tarkoitettu kuluttajapalvelu, jonka tarjoamista koskee kuluttajaturvallisuuslaki. Kuluttajaturvallisuuslakia sovelletaan kulutustavaroihin ja kuluttajapalveluihin siltä osin kuin niiden aiheuttamien terveys- ja omaisuusvaarojen ehkäisemisestä ei muualla laissa ole säännöksiä, joissa edellytetään vähintään samaa turvallisuustasoa kuin kuluttajaturvallisuuslaissa ottaen huomioon kaikki kysymyksessä olevien kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelujen turvallisuuteen liittyvät seikat. Kuluttajaturvallisuuslaki velvoittaa palveluntarjoajia varmistumaan olosuhteiden ja ammattitaidon edellyttämällä tavalla siitä, että kuluttajapalvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.

2.3.3 Tieliikennelaki ja rikoslaki

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamista varten ei ole säädetty ikä-, kyky-, taito- ja ajo-oikeusvaatimuksista. Polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on kuitenkin täytettävä ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset, joista on säädetty tieliikennelain 17 §:ssä. Sen mukaan ajoneuvoa ei saa ajaa henkilö, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan tuomita rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos tieliikennelain 17 §:n vastainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Useat palveluntarjoajat ovat asettaneet palvelulleen 18 vuoden ikärajan, jota ei kuitenkaan aina noudateta. Esimerkiksi Aalto-yliopiston vuonna 2022 valmistuneessa tutkimuksessa havaittiin, että palvelun käytön ikäraja huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Tutkimuksessa havaittiin myös, että liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen korostuu alaikäisillä käyttäjillä.

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole säädetty promillerajaa toisin kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon ja veneen kuljettamiselle. Rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään kuitenkin liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Pykälän mukaan rangaistaan sitä, joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumausaineen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla siirrettiin rikoslakiin vuonna 1999, jolloin toteutettiin liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistus. Uudistuksen tavoitteena oli koota rikoslain liikenne rikoksia koskevaan lukuun niiden liikenne rikosten rangaistussäännökset, joita pidetään niin moitittavina, että niistä on paikallaan säätää vankeusrangaistuksen uhka. Tällä pyrittiin toteuttamaan rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttua periaatetta rikoslain rangaistusjärjestelmän kohdentamisesta moitittavimpaan käyttäytymiseen.

Liikenne rikoksia koskevan uudistuksen yhteydessä liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla siirrettiin rikoslakiin sellaisenaan vuoden 1981 tieliikennelaista (267/1981), sillä täsmennyksellä, että se koskee ainoastaan tienkäyttäjänä tehtyjä tekoja. Vuonna 2015 rangaistussäännöksen soveltamisalaa laajennettiin lisäämällä siihen moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot. Samalla pykälään lisättiin toinen momentti, jonka mukaan säännöstä sovellettaisiin myös käsikäyttöiseen tai sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikukumisvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, kun tällaista liikkumisvälinettä kuljetaan kävelynopeutta nopeammin.

Soveltamisalan laajentamisesta huolimatta säännöksen muu sisältö vastaa edelleen sitä, mitä vuoden 1981 tieliikennelaissa säädettiin. Muista rikoslain liikennejuopumuksista poiketen säännös ei pidä sisällään yksiselitteistä promillerajaa. Säännös eroaa myös siten, että se on ainoa liikennejuopumussäännös, jonka yhteydessä edellytetään konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla ei näin ollen nykyisin riitä liikenne rikoksissa perinteinen abstraktin vaaran aiheuttaminen, vaan kynnys on asetettu huomattavasti korkeammalle.

Nykyinen sääntely edellyttää konkreettisen vaaran aiheuttamista muille tienkäyttäjille. Tällaisen vaatimuksen soveltaminen käytännössä on todettu kuitenkin erittäin vaikeaksi muun muassa hallituksen esityksessä eduskunnalle liikenne rikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta (HE 32/1997 vp). Liikennelainsäädännössä on perinteisesti käytetty abstraktin vaaran vaatimusta, jotta lain soveltaminen olisi tehokasta ja asianmukaista. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että rikoslaissa tällä hetkellä säädettyyn liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla sovelletaan tieliikenteessä vakiintunutta alarajaa, eli 0,5 promillea. Sääntelyn ongelmallisuus liittyy siihen, ettei päihtymystä voida mitata luotettavasti puhalluskokeella tai verikokeella.

Perustelut moottorittoman ajoneuvon liikennejuopumuspykälän muotoiluun ulottuvat aikaan, jolloin tieliikenteen turvallisuustilanne ja turvallisuustavoitteet erosivat huomattavasti nykyisestä. Nykyisin tieliikennelain varovaisuusvelvollisuus korostaa erityisesti ikääntyneiden, lasten ja liikkumisesteisten ihmisten erityisasemaa liikenteessä sekä jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasemaa liikenteessä. Suomi on myös sitoutunut liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuosina 2019–2021 viranomaisten tietoon tuli vuosittain keskimäärin 40 liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla. Yhtenä syynä rangaistussäännöksen vähäiseen käyttöön on arvioitu olevan muista liikenne rikoksista poikkeava konkreettisen vaaran vaatimus. Teon tunnusmerkistö täyttyy, mikäli teosta olisi voinut sen konkreettisesti ilmenemismuodossa aiheutua vahinkoa jollekin teon todellisessa vaikutuspiirissä olevalle henkilölle. Käytännössä konkreettista vaaraa aiheutuu, kun päihtynyt kuljettaja törmää muihin tienkäyttäjiin tai aiheuttaa läheltä piti –tilanteen. Toisena syynä rangaistussäännöksen vähäiseen käyttöön on arvioitu se, että valvontaa tekevät viranomaiset eivät voi puhall-

luttaa moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa valvontatilanteessa. Arvio kuljettajan päihtymys-tilasta on tehtävä muilla keinoin, mikä vaikeuttaa valvonnan suorittamista, nostaa puuttumiskynnystä ja vähentää rangaistussäännöksen ennalta estävyyttä.

Vuoteen 2015 asti tulkittiin esimerkiksi sähkömoottorilla varustetun Segwayn olevan moottorikäyttöinen ajoneuvo (KKO 2011:28). Tämä tulkinta tarkoitti sitä, että myös tällaisen sähkömoottorilla varustetun ajoneuvon kuljettaja voitiin tuomita rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta. Lainsäädäntöä muutettiin vuonna 2015 siten, että moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot jätettiin moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle (HE 24/2015 vp).

Mikroliikenteen liikennesäännöt

Mikroliikennepalvelun käyttäjä on tiellä tienkäyttäjä, jonka toimintaa koskee tieliikennelaki. Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaan tiellä tarkoitetaan maantietä, katuja, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Kuntien kadut sekä niiden hallinnassa olevat alueet ovat lähtökohtaisesti teitä.

Tieliikennelain 3 §:ssä säädetään tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksista. Pykälän mukaan vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Liikennesääntöjen lisäksi tienkäyttäjän on noudatettava liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta sekä liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Liikenteenohjaushierarkiasta on säädetty tieliikennelain 8 §:ssä.

Polkupyöräilijä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja ovat ajoneuvon kuljettajia, joiden tulee noudattaa ajoneuvon kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä. Tieliikennelaissa ei ole nimenomaisesti säädetty kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennesäännöistä, vaan kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen rinnastuu polkupyörällä ajamiseen. Tieliikennelain 52 §:n 1 momentin mukaan kevyttä sähköajoneuvoa ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

Polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa on ajettava pyörätiellä ja pyöräkaistalla. Näiden puuttuessa polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla on ajettava ajoradalla tai tien oikealla puolella olevalla pientareella, jos tällainen on erotettu ajoradasta reunaviivalla ja ajaminen pientareella onnistuu haitatta. Muita polkupyöräilijälle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle tarkoitettuja paikkoja ovat pihakadut, kävelykadut ja pyöräkadut.

Polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla ei saa ajaa jalkakäytävällä, paitsi jos ajoneuvon kuljettaja on alle 12-vuotias lapsi. Tällöinkään ajamisesta ei saa aiheutua huomattavaa haittaa jalankululle. Kevyellä sähköajoneuvolla saa kuitenkin ajaa jalkakäytävällä, jos kyseessä on sellainen itsestään tasapainottuva kevyt sähköajoneuvo, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa. Tällöin ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijoille esteetön kulku.

Kokonaan kiellettyä jalkakäytävällä ajaminen ei kuitenkaan ole. Tieliikennelain 18 §:n 5 momentin mukaan ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Poikkeaminen tien eri osien käyttöä koskevista liikennesäännöistä edellyttää käytännössä sitä, että

muuta vaihtoehtoista tapaa liikkumiseen ei ole. Säännös soveltuu näin ollen ainoastaan poikkeustilanteisiin.

Mikroliikenteestä käytävästä julkisesta keskustelusta käy usein ilmi, etteivät kaikki tienkäyttäjät aina tunne heitä koskevia liikennesääntöjä. Puutteellinen liikennesääntöjen tuntemus käy ilmi myös Liikenneturvan teettämistä kyselyistä. Esimerkiksi Liikenneturvan keväällä 2022 teettämässä kyselyssä, jossa selvitettiin suomalaisten kokemuksia sähköpotkulaudoista ja sähköpotkulautoja koskevista liikennesäännöistä, vain 64 prosenttia vastanneista tiesi, että sähköpotkulaudalla kuuluu ajaa pääsääntöisesti pyöräilyväylillä. Tietoa liikennesäännöistä on kuitenkin paljon tarjolla. Tietoa tarjoavat viranomaiset, liikenneturvallisuuksia tekevät yhdistykset ja mikroliikkumisen palveluntarjoajat.

Turvallisen tilan antaminen

Tieliikennelain 29 §:n 1 ja 2 momentin mukaan ajoneuvolla ajettaessa on annettava jalankulkijalle, pyöräilijälle ja tienkäyttäjän kuljettamalle eläimelle turvallinen tila tiellä. Polkupyörällä ajettaessa on annettava jalankulkijalle turvallinen tila tiellä. Turvallisen tilan antaminen sisältää ajoneuvon tilannenopeuden ja ajoneuvon koon huomioon ottamisen. Turvallinen etäisyys muihin tienkäyttäjiin riippuu siitä, millaisella tiellä ollaan ja millaista ajoneuvoa ajetaan.

Turvallisen tilan antamisen velvollisuus koskee polkupyöräilijän lisäksi kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. Liikennesääntö turvaa jalankulkijoita erityisesti silloin, kun polkupyöräilijät, kevyen sähköajoneuvon kuljettajat ja jalankulkijat liikkuvat samassa tilassa. Velvollisuus turvallisen tilan antamiseen on merkityksellinen varsinkin lasten, iäkkäiden henkilöiden, vammaisten henkilöiden ja henkilöiden, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä kannalta, kuten tieliikennelain 29 §:n 3 momentista ilmenee. Tällaista henkilöä lähestyessään polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Suojakypärän käyttäminen

Tieliikennelain 92 §:n 4 momentin mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Suomessa ei ole voimassa suojakypärän käyttöpakkoa. Sen sijaan kyse on vahvasta käyttösuosituksesta, jota korostaa se, että siitä on erikseen säädetty tieliikennelaissa. Suojakypärän käyttämättä jättämisestä ei voi määrätä liikennevirhemaksua eikä sakkoa.

Suojakypärän käyttäminen voi lieventää pään vammoja useissa onnettomuustapauksissa. Toisaalta suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää mikroliikennepalveluiden käyttöä, koska palvelun yhtenä tarkoituksena on mahdollistaa palvelun spontaani ja helppo käyttö. Aikaisemmin on myös arvioitu, että suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta. Suojakypärän käyttöpakon vaikutuksia on arvioitu tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä (HE 180/2017 vp). Sähköpotkulautilussa vammamekanismi on erilainen kuin polkupyörällä kaaduttaessa tai törmättyäessä. Sähköpotkulautoonnettomuuksissa on tyypillistä, että päähän kohdistuva isku kohdistuu leukaan ja hampaisiin, joita pyöräilykypärä ei suoja.

Matkustajan kuljettaminen polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla

Tieliikennelain 147 §:n mukaan polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille ajoneuvo on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Kuljettaessa matkustajaa polkupyörällä tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

Matkustajan kuljettamisen yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla on havaittu olevan melko yleistä. Matkustajia saattaa olla useampikin kuin yksi. Matkustajan kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä, sillä sähköpotkulaudat on suunniteltu vain kuljettajan käytettäväksi. Kevyessä sähköajoneuvossa ei saa olla istuinta, paitsi jos ajoneuvo on itsestään tasapainottuva, tarkoitettu maastokäyttöön tai käytettäväksi päällystämättömillä teillä taikka tarkoitettu yksinomaan liikkumisrajoitteisten käyttöön.

Mikroliikenteen pysäyttämisen- ja pysäköintisäännöt

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin sovelletaan tieliikennelain 36–38 §:ssä säädettyjä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevia liikennesääntöjä. Niiden mukaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä mahdollisimman lähelle tien reunaa, tien suuntaisesti ja siten, ettei se vaaranna turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävän tai pyörätien reunaan.

Mikroliikennepalveluiden käytössä merkitystä on myös tieliikennelain 12 §:ssä säädettyllä kiellolla panna tai jättää tielle estettä. Säännöksen mukaan tielle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä. Tielle jättämisen sijaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tieliikennelain edellyttämällä tavalla. Tieliikennelaki koskee vain liikennettä tiellä. Maastoliikennelaissa (1710/1995) säädetään vain moottorikäyttöisen ajoneuvon pysäköinnistä.

Mikroliikenteen pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat liikennesäännöt ovat kattavat, eikä polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttamisestä tai pysäköinnistä aiheudu tavallisesti vaaraa turvallisuudelle tai haittaa muulle liikenteelle, jos sääntöjä noudatetaan. Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien sääntöjen noudattamiseen liittyy sama ongelma kuin mikroliikenteen liikennesääntöjen noudattamiseen yleensäkin. Kaikki tienkäyttäjät eivät aina tunne tai noudata polkupyöräilyn tai kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevia liikennesääntöjä riittävän hyvin. On myös mahdollista, että polkupyörä tai kevyt sähköajoneuvo kaatuu tai kaadetaan pysäköinnin jälkeen, jolloin se voi aiheuttaa haittaa muulle liikenteelle.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattaminen on erityisen tärkeää erityisryhmien esteettömän liikkumisen kannalta. Kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien pysäyttaminen tai pysäköinti tieliikennelain vastaisesti voi aiheuttaa vaaratilanteita erityisryhmiin kuuluville. Esimerkiksi näkövammaisen tienkäyttäjän voi kaatua väärin pysäköidyn polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon vuoksi. Apuvälinein liikkuva tienkäyttäjä ei pääse eteneään tai saattaa joutua siirtymään ajoradalle, jos pysäköity ajoneuvo estää ohittamisen jalkakäytävällä. On tärkeä huomioida, että liikkumisesteinen henkilö ei yleensä pysty siirtämään polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa pois tieltään.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän liikennesäännöt

Jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä tarkoitetaan liikkumisvälinettä, jonka laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Jalankulkijaa avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen ei sovelleta ajoneuvolakia. Ajoneuvolain 1 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ajoneuvolakia ei sovelleta pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä on tieliikenteessä jalankulkija. Hänen on tiellä liikkueessaan noudatettava jalankulkijan liikennesääntöjä. Liikkumisvälineen käyttäjään ei kohdistu samanlaisia vaatimuksia kuin polkupyöräilijään tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan. Häntä eivät esimerkiksi koske ajoneuvon kuljettajan yleiset vaatimukset, koska jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ei ole ajoneuvo. Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää koskee kuitenkin tieliikennelain 12 §:ssä säädetty kielto jättää liikkumisväline tielle niin, että se voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä saa käyttää liikkumiseen jalkakäytävää. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää eikä haitata muuta liikennettä. Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää koskee rikoslain liikennejuopumussääntely. Rikoslain 23 luvun 9 §:n 2 momentin mukaan liikennejuopumuksesta moottoritomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjää, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään yhden kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

2.4 Liikennevalvonta

2.4.1 Poliisin liikennevalvonta

Liikennesääntöjen noudattamiseen vaikuttaa niiden tehokas ja vaikuttava valvonta. Tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu ensisijaisesti poliisin perustehtäviin. Poliisin tehtävästä on säädetty tieliikennelain 181 §:n 1 momentissa. Poliisin lisäksi tieliikennelain noudattamista valvovat Rajavartiolaitos ja Tulli, mutta heidän roolinsa erityisesti mikroliikenteen valvon-
nassa on vähäinen.

Poliisin tehtävänä on myös valvoa ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta ajoneuvolain 201 §:n mukaisesti. Poliisi valvoo muun muassa sitä, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät ovat liikenteeseen soveltuvia sekä rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Poliisi valvoo myös sitä, että katsastus- ja rekisteröintivelvollisuuden piiriin kuuluvat ajoneuvot on rekisteröity ja asianmukaisesti katsastettu.

Poliisin tehtävänä on valvoa, että mikroliikenteessä noudatetaan tieliikennelakia ja ajoneuvolakia. Poliisi valvoo esimerkiksi sitä, että polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla ei ajeta jalkakäytävällä, ne pysäköidään liikennesääntöjen mukaisesti ja niillä ajettaessa noudatetaan henkilökuljetuksesta annettuja säännöksiä. Lisäksi poliisi valvoo, että mikroliikenteessä käytettävät polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot ovat liikennekelpoisia.

Poliisilla on kattavat toimivaltuudet liikennevalvontatehtävien hoitamista varten. Liikenteenvalvojana poliisilla on toimivalta antaa kaikille tienkäyttäjille merkkejä, käskyjä ja kieltoja. Poliisilla on tieliikennelain 182 §:n mukaan oikeus määrätä ajoneuvo pysäytettäväksi. Ajoneuvon kuljettajalla on vastaavasti velvollisuus noudattaa poliisin antamia määräyksiä ajoneuvon kunnan, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

Liikennevalvonnan suurimmat haasteet liittyvät sen kattavuuteen ja tehokkuuteen. Poliisi valvoo laajasti liikennettä ympäri Suomen, mutta poliisi ei voi olla aina joka paikassa. Lisäksi

poliisi valvoo useammin moottoriajoneuvoliikennettä kuin jalankulku- ja polkupyöräliikennettä tai kevyillä sähköajoneuvoilla ajamista. Jälkimmäisten liikennemuotojen valvontaa tehdään enemmän teemaluonteisesti. Monet liikenteeseen liittyvät ongelmat myös lisääntyvät viikonloppuisin, jolloin poliisin tehtävät muutenkin lisääntyvät.

Lisäksi poliisin valvontakalusto vaikuttaa liikennevalvonnan tehokkuuteen. Koska valvonassa käytetään tavallisesti henkilöautoja, niitä on soveltuvinta käyttää moottoriajoneuvoliikenteen valvonassa. Jalankulku- ja pyöräliikenteen valvonta edellyttää lähtökohtaisesti sitä, että poliisi jalkautuu jalkakäytävälle tai liikkuu liikenteessä polkupyörällä tai muulla kaksipyöräisellä ajoneuvolla. Tällöin poliisilla on paremmat mahdollisuudet puuttua lainvastaiseen liikennekäyttäytymiseen mikroliikenteessä. Tehokas mikroliikenteen valvonta edellyttääkin esimerkiksi polkupyöräpoliisien käyttöä liikenteenvalvonassa.

2.4.2 Esitutkinta ja pakkokeinot

Pakkokeinolaissa (806/2011) säädetään rikoksen selvittämisessä käytettävistä pakkokeinoista. Pakkokeinolaissa säädetään pakkokeinoista ja niiden käytön edellytyksistä. Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n mukaan poliisi voi määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitettussa tehtävässä toimivan henkilön kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Kokeesta kieltäytymisen taikka kokeen suorittamisen turvaamisen tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voidaan toimittaa henkilönkatsastus.

Pakkokeinolain 9 luvun 2 § mahdollistaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden testaamisen niin sanotulla seulonta-alkometrillä ilman, että kuljettajaa epäillään alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Alkometrillä tehtäviä puhalluskokeita tehdään rutiininomaisesti liikennevalvonassa. Seulonnassa saadun positiivisen puhalluskokeen jälkeen suoritetaan rikoksen varsinainen esitutkinta, jossa tarkkuusalkometrin taikka verikokeen avulla määritetään, onko puhalluksen perusteella liikennejuopumuksesta epäillyn henkilön uloshengitysilman tai veren alkoholipitoisuus ylittänyt rangaistavuuden kynnyksen. Veri- ja virtsanäytteen ottamista pidetään henkilönkatsastuksena, jonka suorittaminen edellyttää pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n mukaan rikosepäilyä. Myös tarkkuusalkometrin käyttö edellyttää rikosepäilyä, koska sen käyttämiseksi joudutaan velvoittamaan epäilty seuraamaan poliisia poliisiasemalle, ellei poliisiautossa ole tarkkuusalkometriä (HE 18/1992 vp).

Poliisi voi tieliikennelain 183 §:n perusteella kieltää ja tarvittaessa estää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jos tehdyn seulonta-alkometritestin perusteella kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, mutta päihetyms selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

Poliisilla ei ole oikeutta määrätä muita kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja raitiovaunun kuljettajia nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi suoritettavaan kokeeseen. Pakkokeinolaissa poliisin oikeus puhalluttaa kuljettajaa on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia. Poliisi ei siten voi puhalluttaa polkupyöräilijää, kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa tai jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää taikka tehdä tälle huumausainepikatestiä. Myöskään henkilön omaa suostumusta ei voida pitää kestäväenä perusteena pakkokeinojen käyttämiselle. Puhallutusoikeuden puuttuminen tunnistettu merkittäväksi ongelmaksi moottorittomien ajoneuvojen kuljettajien päihetymsvalvonassa.

2.4.3 Sanktiot liikenneerikkomuksista ja -rikoksista

Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten tehosteeksi on säädetty sekä rikosoikeudellisia rangaistuksia että hallinnollisia sanktioita. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, joka ei noudata liikennesääntöjä tai liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta, voidaan määrätä tieliikennelain 164 §:n mukaan 40 euron liikennevirhemaksu. Jalankulkijalle ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle voidaan vastaavasti määrätä tieliikennelain 163 §:n mukaan 20 euron liikennevirhemaksu. Jos tieliikennelain tai ajoneuvolain vastainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tienkäyttäjä voidaan tuomita rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta on säädetty rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

Poliisi ei voi määrätä liikennevirhemaksua polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, jos ajoneuvossa todetaan vikoja tai puutteita, minkä vuoksi ajoneuvo ei kunnoltaan, varusteiltaan tai rakenteeltaan ole liikennekelpoinen. Ajoneuvolain 195 §:ssä vastuu liikennevirhemaksusta on säädetty koskemaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä ajoneuvorikkomuksia.

2.4.4 Pysäköinninvalvonta

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 10 §:n mukaan poliisi huolehtii pysäköintiä ja pysäyttämistä sekä joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamisen valvonnasta sekä pysäköintivirhemaksujen ja muiden pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa säädettyjen seuraamusten määräämisestä. Pysäköintivirheitä ovat tieliikennelaissa, maastoliikennelaissa ja pelastuslaissa (370/2011) säädettyjen pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten vastainen menettely.

Poliisi on pysäköinninvalvonnan yleisviranomainen, joka liikennettä valvoessaan vastaa myös pysäköinninvalvonnasta Suomen jokaisessa kunnassa. Poliisin ohella pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamista valvoo kunnassa tai sen tietyllä alueella kunta, jos se on saanut kunnallista pysäköinninvalvontaa varten luvan aluehallintovirastolta. Kunnallinen pysäköinninvalvoja on valvonnan yleistä järjestelyä koskevissa asioissa poliisilaitoksen päällikön johdon ja valvonnan alainen. Kunnallista pysäköinninvalvontaa on 41 kunnassa.

Pysäköintivirheeseen voi syyllistyä millä tahansa ajoneuvolla. Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivat määrätä pysäköintivirhemaksun myös polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä. Valtaosa pysäköintivirhemaksuista määrätään kuitenkin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 1 momentin mukaan pysäköintivirheen tehnyt kuljettaja vastaa pysäköintivirhemaksun suorittamisesta. Pysäköintivirhemaksu määrätään siten ensisijaisesti pysäköintivirheen tehneelle kuljettajalle, jos poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja tavoittaa kuljettajan valvontatehtävää suorittaessaan.

Pysäköinninvalvonnalle on kuitenkin tyypillistä, ettei ajoneuvon pysäköinyttä henkilöä tavata tai hänen henkilöllisyyttään ei ole mahdollista kohtuullisin keinoin selvittää. Tämän vuoksi pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentin mukaan pysäköintivirheen johdosta määrätystä pysäköintivirhemaksusta vastaa myös ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, jos

ajoneuvon kuljettajaa ei tavoiteta tai kuljettaja ei ole viranomaisen tiedossa. Ajoneuvon omistaja tai haltija on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä.

Polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä voidaan määrätä pysäköintivirhemaksu kuljettajan sijaan mikroliikennepalveluita tarjoavalle oikeushenkilölle, joka on kyseisen ajoneuvon omistaja. Päätös pysäköintivirhemaksusta annetaan ajoneuvon omistajalle lähettämällä se postitse tai käyttämällä tavallista sähköistä tiedoksiantoa. Ajoneuvon omistaja voi vapautua maksuvastuusta, jos hän oikaisuvaatimuksessaan osoittaa, ettei hän ole tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ole ollut edellytyksiä. Oikaisun vaatimisen sijaan mikroliikennepalvelun tarjoaja voi myös maksaa pysäköintivirhemaksun ja periä maksun pysäköintivirheen tehneeltä kuljettajalta, kuten pysäköinninvalvonnasta annetun lain 19 §:ssä on säädetty.

Pysäköintivirhemaksun määräämistä mikroliikennepalveluun kuuluvalla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä on pidetty haasteellisena ja osittain epäselvänä. Epäselvyydet ovat liittyneet siihen, voidaanko tällaisissa tilanteissa pysäköintivirhemaksu määrätä ajoneuvon omistajalle eli mikroliikennepalvelua tarjoavalle oikeushenkilölle, joka on poliisin ja kunnallisen pysäköinninvalvonnan tiedossa, vai pitääkö viranomaisen selvittää aina ajoneuvon kuljettaja.

Lähtökohtaisesti pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä mikroliikennepalvelua tarjoavalle oikeushenkilölle, jos pysäköintivirhe on tehty sen omistamalla ajoneuvolla. Mikroliikkumiselle on ominaista, että yhtä ajoneuvoa käyttää yhden päivän aikana useampi henkilö. Ominaista on sekin, ettei ajoneuvon kuljettaja enää ole paikalla, kun poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja toteaa pysäköintivirheen, eikä kuljettajan henkilöllisyyttä saada kohtuudella selvitettyä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentissa on todettu, että ajoneuvon omistajan tai haltijan tulee ilmetä rekisteristä. Säännöksessä tai sen perusteluissa ei ole kuitenkaan kerrottu, mistä rekisteristä tiedon tulisi ilmetä. Kyse voi näin ollen olla esimerkiksi liikenneasoiden rekisteristä tai kaupparekisteristä. Pysäköintivirhemaksun määräämisen kannalta olennaista onkin rekisterimerkinnän luotettavuus. Mikroliikkumispalveluissa käytettävien ajoneuvojen osalta ei ole tavallisesti epäselvyyttä siitä, kuka ajoneuvot omistaa, koska omistajan eli palvelua tarjoavan yrityksen tiedot lukevat ajoneuvossa. Omistajan tarkemmat tiedot voi tarvittaessa selvittää esimerkiksi kaupparekisteristä.

Korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisusta KHO 2014:104 ilmenee, että pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä vuokraamistoimintaa harjoittavalle oikeushenkilölle ajoneuvon kuljettajan sijaan. Korkein hallinto-oikeus totesi, ettei laissa tai sen esitöissä käsitellä sitä tilannetta, että auton omistaja on oikeushenkilö, joka lain mukaan voi olla velvollinen suorittamaan pysäköintivirhemaksun. Laki lähtee siitä, että omistaja tai haltija voi vapautua pysäköintivirhemaksun suorittamisesta, jos hän voi osoittaa, ettei ole ollut auton kuljettajana pysäköintivirheen sattuessa. Vuosikirjaratkaisussaan korkein hallinto-oikeus lopulta poisti oikeushenkilölle määrätyn pysäköintivirhemaksun, koska oikeushenkilö oli näyttänyt, ettei se ollut tehnyt pysäköintivirhettä, koska ajoneuvo oli ollut vuokrattuna toiselle henkilölle.

Mikroliikenteessä tehdään paljon pysäköintivirheitä. Keskeinen keino vaikuttaa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattamiseen on puuttua polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla tehtyihin pysäköintivirheisiin. Jotta pysäköinninvalvonnalla olisi vaikutusta, edellyttää se poliisilta ja kunnalliselta pysäköinninvalvonnalta resursseja. Se edellyttää myös sitä, että pysäköintivirhemaksuun sisältyvä moite kohdistuu oikein.

2.4.5 Ajoneuvojen siirtäminen

Ajoneuvojen siirtämisestä säädetään ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (1508/2019, jäljempänä *siirtolaki*). Siirtolaki selkeyttää eri viranomaisten tehtäviä ja toimivaltuuksia ajoneuvoja siirrettäessä tai hävitettäessä. Lailla on myös lisätty tienpitäjien puuttumismahdollisuuksia liikenneturvallisuutta vaarantavien tai väylänpitoa haittaavien ajoneuvojen siirtämiseen. Laki on tarkoitettu kaikenlaisten ajoneuvojen siirtämiseen, mutta käytännössä lakia sovelletaan enimmäkseen henkilöautojen, perävaunujen ja polkupyörien siirtämiseen.

Virheellisesti pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää heti, jos laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Siirtolain 5 §:n 4 momentin mukaan poliisi on velvollinen siirtämään ajoneuvon välittömästi, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tämän lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon välittömästi, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle.

Siirtolaki ei mahdollista ajoneuvojen siirtämistä heti pelkän pysäköintivirheen perusteella, jos pysäköintivirhe ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle. Siirtolain 5 §:n 1 momentin mukaan kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon näissä tilanteissa vasta, kun virheellinen pysäköinti on kestänyt yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuorokautta eli 48 tuntia. Usein tämä kahden vuorokauden määräaika lasketaan siitä hetkestä, kun pysäköintivirheestä on määrätty pysäköintivirhemaksu, vaikka ajoneuvo olisikin tosiasiaa ollut pysäköitynä virheellisesti pidemmänkin aikaa. Kahden vuorokauden määräaika on säädetty, jotta ajoneuvon omistajalla tai haltijalla on mahdollisuus itse siirtää väärin pysäköity ajoneuvo.

Kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi myös siirtää ajoneuvon, joka on jätetty tielle siten, että ajoneuvosta aiheutuu vaaraa tai haittaa liikenteelle tieliikennelain 12 §:ssä säädetyn mukaisesti. Säännös mahdollistaa ajoneuvon siirtämisen lähisiirron omaisesti sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Siirron tarkoituksena on poistaa tielle jätetystä ajoneuvosta aiheutuva haitta tai vaara. Kunnat ovat siirtäneet ainakin mikroliikennepalveluna tarjottavia kevyitä sähköajoneuvoja siirtolain perusteella.

Siirtolain soveltuvuutta polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen ei ole kuitenkaan pidetty täysin ongelmattomana. Ongelmana on pidetty muun muassa sitä, että ajoneuvon siirtäminen sillä perusteella, että pysäköinnistä aiheutuu huomattavaa haittaa, ei ole yksiselitteistä, koska huomattavan haitan käsitettä on pidetty tulkinnanvaraisena. Huomattavana haittana voidaan kuitenkin pitää esimerkiksi tilannetta, jossa tien käyttö pyörätuolilla estyy väärin pysäköidyn ajoneuvon vuoksi. Esteeksi jätetty ajoneuvo voi myös aiheuttaa vaaraa muulle liikenteelle, jos muut tienkäyttäjät joutuvat väistämään sitä ajoradalle.

2.5 Liikenneturvallisuusstrategia

2.5.1 Mikroliiikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa

Valtioneuvosto antoi maaliskuussa 2022 uuden liikenneturvallisuusstrategian vuosille 2022–2026. Strategian tavoitteena on parantaa kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen liikenneturvallisuutta. Strategian taustalla on nollavisio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla

tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategian toimenpideohjelma sisältää 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Strategian toteutumisen seuraamista varten on perustettu seurantaryhmä, jonka tehtävänä on seurata strategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot, muun muassa mikroliikkuminen, lisäävät osaltaan tieliikenneturvallisuuden haasteita. Strategian toimenpideohjelmaan sisältyy useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Näiden kaikkien toimenpiteiden toteuttaminen on aloitettu vuoden 2023 lopulla.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman yhtenä toimenpiteenä Liikenne- ja viestintäviraston johdolla on perustettu mikroliikkumisen verkosto keväällä 2022. Verkosto on tämän jälkeen kokoontunut säännöllisesti. Verkostossa ovat edustettuina mikroliikkumiseen keskeisesti liittyvät viranomaiset, kaupungit ja palveluntarjoajat. Verkostossa ovat mukana muun muassa Väylävirasto, Poliisihallitus, pelastustoimi, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti, Kuntaliitto, mikroliikennepalvelun tarjoajia, Terveysten ja hyvinvoinnin laitos, Tilastokeskus, Invalidiliitto sekä Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun ja Lappeenrannan kaupungit. Mikroliikkumisen verkosto on edesauttanut keskustelua ja tiedonvaihtoa eri tahojen välillä.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan sisältyy myös selvitykset kuntien toimivaltuuksien lisäämisestä liikennepalvelujen ohjaamisessa sekä mikroliikkumisen ja pyöräilyn promillerajasta. Kuntien toimivaltuuksia koskevan toimenpiteen tarkoituksena on ollut selvittää mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikkumisen palveluja, mukaan lukien mikroliikkuminen, jotta palvelut edistäisivät myös liikenneturvallisuutta. Toimenpiteen vastuutahoja ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja kunnat. Molempien selvitysten tekeminen käynnistettiin liikenne- ja viestintäministeriössä kesällä 2022. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu arviomuistio oli osa liikenneturvallisuusstrategiaan kirjattujen selvitysten toteuttamista.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteenä on myös tieliikenteen tilastoinnin kokonaisvaltainen kehittäminen. Toimenpiteeseen sisältyy myös oman syykoodin lisääminen mikroliikkumiselle kansalliseen koodistopalveluun. Toimenpiteen vastuutahona on THL. Toimenpiteen taustalla on se, että mikroliikkumisvälineillä tapahtuvia onnettomuuksia ei ole tilastoitu systemaattisesti. Toimenpiteen tavoitteena on lisätä mikroliikkumiseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tilastoinnin avulla. Valtakunnalliseen koodistopalveluun lisättiin mikroliikkumisen onnettomuuksille soveltuva koodi syksyllä 2023.

Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyy myös toimenpide mikroliikkumisen liikennesääntöihin ja turvallisen liikenteen edellytyksiin liittyvän tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottamisesta. Toimenpiteen vastuutahoina ovat Liikenneturva ja Opetushallitus. Strategiassa todetaan, että liikenteen uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa. Tietämättömyys tai piittaamattomuus liikennesäännöistä ovat usein mikroliikkumiseen liittyvien onnettomuuksien taustalla. Toimenpiteen toteutus on käynnissä. Muun muassa Liikenneturva on toteuttanut kampanjoita ja julkaissut useita tiedotteita turvallisesta mikroliikkumisesta.

Liikenneturvallisuusstrategian keskeisiä strategisia linjauksia ovat muun muassa se, että eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä ja asenteiden on muututtava liikenteessä. Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden

noudattaminen ovat keskeinen osa omaa ja muiden turvallisuutta. Liikenneturvallisuusstrategiassa painotetaan myös erityisesti jalankulkijoiden ja mikroliikkumisen liikenneturvallisuutta.

2.5.2 Selvitys mikroliikkumisen promillerajasta

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 91 mukaisessa mikroliikkumisen promillerajaa koskevassa selvityksessä ovat vastuutahoina liikenne- ja viestintäministeriö ja oikeusministeriö. Selvitys promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista valmistui loppuvuonna 2022 ja se on alkuvuonna 2023 laaditun arviomuistion liitteenä. Strategian kirjauksen mukaisesti selvityksessä on arvioitu promillerajan asettamista ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Laajan selvityksen suosituksena oli promillerajan asettaminen sekä sähköpotkulautailulle että polkupyöräilylle, koska promilleraja edistää tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentää onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistaa kaiken ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Samalla vähennetään niitä kustannuksia, jotka syntyvät esimerkiksi terveydenhuollolle ja yritystoiminnalle.

Selvityksessä todetaan, että selkeä promilleraja helpottaisi liikennevalvontaa. Promillerajan myötä poliisi pystyisi puuttumaan tehokkaammin päihtyneenä ajamiseen. Promillerajan asettaminen antaa tienkäyttäjälle myös selkeän rajan ja viestin siitä, etteivät päihteet ja liikenne kuulu yhteen. Promillerajan lisäksi poliisin tulisi saada oikeus puhalluttaa polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja, jotta promillerajan noudattamisen valvonta olisi mahdollista.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi oikeusministeriöltä kannanottoa pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista laaditun selvityksen lopputuloksista. Lisäksi oikeusministeriötä pyydettiin ottamaan kantaa siihen, olisiko hallinnollisen sanktion (esimerkiksi liikennevirhemaksun) käyttäminen hyväksyttävämpää, jos rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttäminen promillerajan tehosteena ei tulisi kysymykseen. Oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista on arviomuistion liitteenä.

Oikeusministeriö arvioi rikosoikeudellisen promillerajan käyttöä oikeushyvien suojelun, hyöty-haitta-punninnan ja ultima ratio -periaatteiden kannalta. Ultima ratio -periaatteen osalta oikeusministeriö korosti, että päihtyneenä pyöräilyn ja mikroliikkumisen vähentämiseksi on selvityksestä ilmenevin tavoin useampiakin toimiviksi todettuja rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, joilla voidaan perusoikeuksiin lievemmin puuttuen tai niihin lainkaan puuttumatta sekä rikosoikeutta kohdistetummin puuttua varsinaisen riskiryhmän toimintaan. Näitä ovat erityisesti kuntien asettamat ajalliset, alueelliset ja nopeutta koskevat rajoitukset vuokraustoiminnalle. Oikeusministeriön arvion mukaan voidaan toteuttaa ainakin liikennekasvatusta ja valistusta päihtymykseen liittyvistä onnettomuusriskeistä. Oikeusministeriö arvioi näiden toimien kustannusten pysyvän kohtuullisina.

Oikeusministeriö totesi yhteenvetonaan, että polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajavan onnettomuusriski kohdistuu enemmän omaan kuin muiden tienkäyttäjien turvallisuuteen. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevassa rikoslain 23 luvun 9 §:ssä niin sanottu tankoituus on jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle käytännössä laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä vain koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa.

2.6 Liikennevakuuttaminen

Eduskunta hyväksyi 24.4.2024 hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta sisältyneet lakiehdotukset. Esityksen tarkoituksena oli panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta. Lait tulivat voimaan 1.6.2024.

Yhtenä keskeisenä muutoksena oli se, että myös useat kevyet sähköajoneuvot on liikennevakuutettava. Muutoksen myötä vakuutettavaksi tulivat ajoneuvot, jotka painavat yli 25 kilogrammaa tai joiden rakenteellinen nopeus ylittää 25 kilometriä tunnissa. Poikkeuksena tähän ovat osana elinkeinotoimintaa vuokrattavat sähköpotkulaudat, jotka lasketaan liikennevakuutuslain (460/2016) mukaan ajoneuvoiksi ja ovat siten vakuutettavia painosta riippumatta. Muutoksen tavoitteena oli varmistaa, että myös vuokrattavien sähköpotkulautojen kuljettajien sekä kolmansien osapuolten vakuutusturva voidaan varmistaa.

Liikennevakuutuslain uudessa 34 a §:ssä säädetään vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta. Pykälässä rajataan korvattaviksi vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta liikennevakuutuslain 4 luvun mukaiset sairaanhoidon kustannukset sekä vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2 §:n 1 kohdan 1 alakohdassa mainitut tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Rajausta on uusi ja koskee vain vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta korvattavia vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkoja. Ennen uuden sääntelyn voimaantuloa vuokrattujen sähköpotkulautojen yksittäisonnettomuuksissa aiheutuneet kustannukset tulivat pääosin hyvinvointialueiden ja viime kädessä veronmaksajien maksettavaksi. Liikennevakuutuslain uusi sääntely voi vähentää sähköpotkulautoonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia, mutta ei kuitenkaan täysimääräisesti, koska vahinkojen korvattavuutta on rajattu.

Uudistus muutti myös yksityisomisteisten yli 25 kilogrammaa painavien kevyiden sähköajoneuvojen vakuutusvelvollisuuksia. Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevia kevyitä sähköajoneuvoja ei Suomessa saa käyttää lainkaan, joten nopeuteen liittyvä raja ei vaikuta kevyiden sähköajoneuvojen vakuuttamiseen. Jatkossa yli 25 kilogramma painaviin sähköajoneuvoihin on otettava täydellinen liikennevakuutus, mikä voi osaltaan vähentää niiden käyttöä liikenteessä.

Uuden vakuutusvelvollisuuden vaikutuksia on vielä mahdotonta arvioida tarkasti. Hallituksen esityksessä (HE 10/2024 vp) on todettu muun muassa, että pakollinen liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu. Vakuutusmaksujen suuruudet riippuvat aiheutuneiden onnettomuuksien korvattavista kustannuksista, joten vakuutusvelvollisuus voi vaikuttaa positiivisesti vuokrattavien sähköpotkulautojen turvallisuuteen, jos yritykset vakuuttamisvelvollisuuden kannustamina ottavat käyttöön uusia turvallisuusomaisuuksia. Mikroliikkumisen palveluntarjoajat ovat aiemmin arvioineet, että osa toiminnasta joudutaan ajamaan alas pienissä kunnissa vakuutusvelvollisuudesta aiheutuvien kustannusten vuoksi.

Yrityksille tarjottujen vakuutusten hinnoittelusta yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille ei ole saatavilla julkista tietoa. Yhteiskäytössä vakuutuskustannuksia jaetaan kuitenkin suuren käyttäjäkunnan kesken ja vaikutus palvelun hintaan on mahdollisesti lopulta pieni. Ennakkotietojen mukaan yksityisesti yli 25 kilogramma painavaa sähköpotkulaudaa käyttävälle kansalaiselle vakuutusmaksu voi olla jopa satojen eurojen arvoinen vuotta kohti. Vakuutuspakko saatetaan näin ollen muuttaa mikroliikkumisen eri muotojen suosiota ja markkinaosuutta liikenne-
muotojen kesken. Vakuutusten hinnoittelu todennäköisesti kehittyy ja vakuuttamiseen totutaan

osana kulkutavalle ominaisia kustannuksia. Tämän esityksen arvioinnissa toteutuvaa nykytilan muutosta ei kuitenkaan ole kyetty ottamaan huomioon.

3 Tavoitteet

Esityksen yleisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuden positiivinen kehitys mikroliikkumisen yleistyessä. Tavoitteena on lisätä sääntelyn ennalta estävyyttä siten, että mikroliikenteessä tapahtuvat liikennerikkomukset ja –rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät.

Valtioneuvosto on hyväksynyt Suomelle pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Esitettävillä sääntelymuutoksilla tavoitellaan selviä liikenneturvallisuusvaikutuksia ja parannusta erityisesti liikenteessä heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjryhmien turvallisuuteen.

Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn tavoitteena on antaa kaupungeille ja kunnille kustannustehokkaat työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Tavoitteena on helpottaa yhteiskäyttöisten, liikenteen palveluna vuokralle tarjottavien ajoneuvojen hallintaa kaupunkien ja kuntien katutilassa erityisesti liikenneturvallisuuden ja katutilan esteettömyyden näkökulmasta. Tavoitteena on selkeyttää liikkumista ja liikennesääntöjen noudattamista myös tienkäyttäjien näkökulmasta. Tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia, pysäköintivirheitä, vaikuttaa katutilan esteettömyyteen ja erityisryhmien turvallisuuteen. Ehdotusten tavoitteena on myös vähentää viranomaisten valvonnan tarvetta alueilla, joilla mikroliikennettä ohjataan kuntien mikroliikenneluvan lupaehdoin asettamalla teknisillä rajauksilla.

Uusia liikenteenohjauslaitteita koskevien ehdotusten tavoitteena on parantaa kaupunkien ja kuntien jo olemassa olevia keinoja mikroliikkumisen liikenteenohjauksessa kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen paremmin soveltuvilla liikenteenohjauslaitteilla. Muutosten myötä kunnat voisivat ohjata kevyiden sähköajoneuvojen liikennettä erillään polkupyöräliikenteestä. Liikenteenohjauslaitteilla kunnat voisivat ohjata myös muita kuin yhteiskäyttöisiä, liikenteen palveluna vuokralle tarjottavia kevyitä sähköajoneuvoja. Tavoitteena on selkeyttää liikkumista ja liikennesääntöjen noudattamista myös tienkäyttäjien näkökulmasta. Uusilla liikenteenohjauslaitteilla tienkäyttäjii pyritään ohjaamaan selkeämmin erityisesti pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattamiseen. Tavoitteena on siten vähentää pysäköintivirheitä, vaikuttaa katutilan esteettömyyteen ja erityisryhmien turvallisuuteen.

Liikennejuopumus

Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen juopumussääntösten ja niiden noudattamisen valvontaa koskevien ehdotusten tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja sitä kautta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tavoitteena on selkeyttää moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä siten, että jatkossa konkreettisen promillerajan ylityksestä voidaan määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu. Tavoitteena on vähentää päihtyneenä ajamisesta kuljettajalle itselleen, mahdolliselle matkustajalle sekä muille tienkäyttäjille ja omaisuuksille aiheutuvia vahinkoja. Lisäksi tavoitteena on vähentää vahingoista aiheutuvia kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta sekä vahvistaa tienkäyttäjien turvallisuuden tunnetta.

Liikenteenvalvojan puhallutusoikeutta koskevan ehdotuksen tavoitteena on mahdollistaa päihtyneenä ajamista koskevien säännösten noudattamisen valvonta ja liikenneturvallisuutta vaarantavaan ajoon puuttuminen. Tällä hetkellä liikenteenvalvojalla ei ole oikeutta puhalluttaa kevyen sähköajoneuvon tai polkupyörän kuljettajaa. Tehokas liikenteenvalvonta ja kiinnijäämisen riskin lisääminen lisää juopumussääntelyn liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Kieltosäännös, jonka mukaan liikennevalvoja voisi kieltää ja tarvittaessa estää ajon päihtymyksen vuoksi, täydentäisi liikenteenvalvojan jo olemassa olevia toimivaltuuksia. Ehdotuksen tavoitteena on vähentää päihteiden kokonaismäärää liikenteessä sekä ennalta estää liikennejuopumuksia ja niistä aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistäminen. Tavoitteena on, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Tavoitteena on selkeyttää liikennesääntöjen soveltamista kaikkien tienkäyttäjien näkökulmasta ja vähentää mahdollisia tulkintaongelmia sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen noudattamisessa. Lisäksi ehdotuksen tavoitteena on parantaa erityisesti jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta sekä parantaa jalankulkijoiden mahdollisuuksia ennakoita toisten tienkäyttäjien toimintaa. Tavoitteena on myös yhdenmukaistaa kansallinen sääntely EU-sääntelyn kanssa.

Muut korjaustarpeet

Liikennevirhemaksun tiedoksiantotapaa koskevan ehdotuksen tavoitteena on yksinkertaistaa ja helpottaa liikennevirhemaksun tiedoksiantoa myös muille kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille. Tavoitteena on helpottaa poliisin toimintaa kentällä ja vähentää tarpeetonta liikennevirhemaksupäätösten tulostamista valvonnassa.

Jalankulkijan määritelmän tarkentamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa ja varmistaa, että myös kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää taluttava henkilö katsotaan jalankulkijaksi.

Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun korottamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on lisätä liikennevirhemaksujen vaikuttavuutta, jotta ne ennalta estäisivät aiempaa paremmin mikroliikenteessä tapahtuvia liikenne rikkomuksia. Tavoitteena on lisätä ennalta estävyyttä ja liikennesääntöjen noudattamista sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevaa liikennevirhemaksua koskevan ehdotuksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa ja varmistaa, että viranomaiset voivat puuttua rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan puutteellisten kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien käyttöön liikenteessä. Tavoitteena on ennalta estää ajoneuvolain vastaisten ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä ja parantaa näin liikenneturvallisuutta.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Mikroliikennelupa

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, jäljempänä *liikennepalvelulaki*) lisättäisiin uusi mikroliikennepalvelun tarjoamista koskeva 2 a luku. Uuteen lukuun lisättäisiin mikroliikennelupaa koskevat säännökset. Laissa säädettäisiin, että yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai polkupyörien vuokralle tarjoaminen kunnan alueella edellyttäisi jatkossa, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Mikroliikenneluvan myöntäisi se kunta, jonka alueella palvelua tarjotaan. Laissa säädettäisiin luvan hakemisesta ja sen myöntämisestä. Laissa säädettäisiin myös niistä edellytyksistä, joiden täytyessä kunta voisi olla myöntämättä lupaa hakijalle.

Kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Lisäksi kunta voisi asettaa mikroliikennelupaan lupaehtojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi. Laissa säädettäisiin myös mikroliikenneluvan peruuttamisesta.

Ehdotus antaisi kunnille työkalut mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen mikroliikenneluvan lupaehtojen avulla. Kunnat voisivat määritellä muun muassa erilaisia pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueisiin liittyviä lupaehtoja kunnan alueelle. Mikroliikenteen palveluntarjoaja asettaisi alueet voimaan esimerkiksi sovellukseen asetettavilla teknisillä rajoituksilla.

Siirtolakiin lisättäisiin säännös siitä, että mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle pysäköity mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo voitaisiin siirtää välittömästi.

Kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin lisättäisiin uusia liikenteenohjauslaitteita kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen.

Uusia liikenteenohjauslaitteita olisivat kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi, joka lisättäisiin tieliikennelain lisäkilpiä koskevaan liitteeseen 3.8. Kevyen sähköajoneuvon ajoneuvoryhmää osoittaisi lisäkilvessä oleva sähköpotkulautasymboli. Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä osoitettu kielto, rajoitus, määräys tai sääntö koskee vain lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa. Jos kielto, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa, lisäkilvessä käytetään tekstiä "Ei koske".

Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnot) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo –tiemerkinä M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka. Tiemerkinä voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

Uudet liikenteenohjauslaitteet mahdollistaisivat kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyöristä.

4.1.2 Liikennejuopumus

Raja päihtymykselle

Tieliikennelaissa säädettäisiin promillerajasta moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Lisäksi laissa säädettäisiin huumausaineiden käyttöä koskeva vasta rajasta. Jatkossa kiellettyä olisi kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Kiellettyä olisi myös moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Säännösten noudattamisen rikkomisesta voitaisiin määrätä kuljettajalle liikennevirhemaksu.

Muutoksella selkeytettäisiin jo tällä hetkellä voimassa olevaa moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä lisäämällä tieliikennelakiin moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskeva promilleraja, jonka rikkomisesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Konkreettinen promilleraja parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien päihtymysonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia ja loukkaantumisia sekä terveydenhuollon kuormitusta ja yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Uusi sääntely ennaltaestäisi päihtyneenä ajamista tehokkaammin kuin nykyiset päihtyneenä moottorittoman ajoneuvon kuljettamista koskevat säännökset. Uusi sääntely helpottaisi myös liikennejuopumusten valvontaa, mikä lisää valvonnan tehokkuutta ja ennalta estävyyttä.

Päihtyneenä ajamista koskevien säännösten valvonta

Tieliikennelakiin lisättäisiin moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajan noudattamisen valvonnan mahdollistavat uudet säännökset. Tieliikennelaissa säädettäisiin kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Sääntelyn tarkoituksena olisi lisätä uuden juopumussääntelyn vaikuttavuutta ja juopumussääntelyn noudattamisen valvontaa.

Myös muun kuin moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaja voitaisiin määrätä kokeeseen nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi kuljettajan ajokunnon selvittämiseksi.

Poliisimies voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Koe nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi mahdollistaisi poliisin suorittaman valvonnan ja päihtymyksen toteamisen luotettavasti. Näytön arviointi liikennejuopumustapauksissa selkeytyisi, koska koe on ainoa varma tapa kuljettajan päihtymystilan mittaamiseksi.

Tieliikennelaissa säädettäisiin puhallutusoikeuden lisäksi henkilönkatsastuksesta. Jos olisi todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut promillerajaa koskevia säännöksiä, häneen saataisiin kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi. Henkilönkatsastus voisi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Ajoneuvon kuljettamisen kieltäminen tai estäminen

Tieliikennelakiin lisättäisiin poliisimiehelle, rajavartiomiehelle ja tullimiehelle oikeus kieltää ja tarvittaessa estää myös polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa hänen havaitaan nauttineen alkoholia. Tällä hetkellä oikeus kieltää ja estää kuljettamasta

ajoneuvoa koskee vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa. Jatkossa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja estää myös kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa ajamasta ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

4.1.3 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt yhtenäistettäisiin. Ajoneuvolain soveltamisalaa muutettaisiin siten, että ajoneuvolakia ei jatkossa sovellettaisi pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ajoneuvolakia ei myöskään jatkossa sovellettaisi muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsotaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja.

Tieliikennelaista poistettaisiin itsestään tasapainottuvan kevyen sähköajoneuvon jalkakäytävällä ajamista koskeva poikkeus. Jatkossa tällaista ajoneuvoa tulisi kuljettaa siellä missä muutakin kevyttä sähköajoneuvoa. Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saisi jatkossakin ajaa myös jalkakäytävällä.

Muutoksilla yhtenäistettäisiin potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt siten, että jatkossa kaikkiin potkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

4.1.4 Muut korjaustarpeet

Liikennevirhemaksun tiedoksianto

Tieliikennelain liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksiantoa koskevaa säännöstä muutettaisiin siten, että liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Muutos mahdollistaisi liikennevirhemaksun antamisen tavallisena tiedoksiantona mille tahansa tienkäyttäjälle, jonka henkilöllisyys on välittömästi todettu. Säännös ei tällä hetkellä sovellu muulla kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyistä rikkomuksista määrättyjen liikennevirhemaksujen tiedoksiantoon.

Jalankulkijan määritelmä

Tieliikennelain jalankulkijan määritelmää tarkennettaisiin siten, että jalankulkijalla tarkoitettaisiin myös kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän taluttajaa. Lisäyksen tarkoituksena on selvittää nykytilaa ja poistaa mahdollisia tulkintaepäselvyyksiä.

Liikennevirhemaksun korottaminen

Tieliikennelakia muutettaisiin siten, että moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta nykyisen 40 euron sijaan 60 euron liikennevirhemaksu. Nykyisin suuri osa mikroliikenteen ongelmista ja vaaratilanteista johtuu kuljettajien tekemistä liikenne rikkomuksista tai -rikoksista. Muutoksella lisättäisiin rikkomuksesta määrättävän liikennevirhemaksun ennaltaestävyyttä.

Ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevaa liikennevirhemaksu

Ajoneuvolakia muutettaisiin siten, että polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevia määräyksiä.

Ylijatketun jalkakäytävän liikenteenohjaus

Tieliikennelakiin lisättäisiin myös uusi niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää merkin B5 tai B6 yhteydessä. Liikennemerkkijhdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmin puolin madalletulla reunatuella. Merkkijhdistelmä selventäisi väistämisvelvollisuutta erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla risteykseen jäävän lumen ja jään vuoksi huono.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittävä vaikutus suurten ja keskisuurten kaupunkien liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen. Kokonaisuudella arvioidaan voitavan vähentää liikenneonnettomuuksia, esteettömyysongelmia ja vaaratilanteita liikenteessä. Samalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien koettuun turvallisuuteen. Ehdotetut toimenpiteet tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien henkilöiden, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten, turvallisuuteen.

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella on arvion mukaan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia viranomaisten mahdollisuuksiin puuttua ennalta mikroliikenteen onnettomuuksiin. Mikroliikenteen tehokkaammalla hallinnalla ja liikenteenohjaksella arvioidaan voitavan vähentää liikennesääntöjen vastaista käyttäytymistä kustannustehokkaasti. Samalla mahdollistetaan mikroliikkumisen palvelujen tarjoaminen ja uusien innovaatioiden kehittäminen. Toimenpiteet saattavat vaikuttaa palveluja tarjoavien yritysten markkinoille tulon houkuttelevuuteen ja toiminnan kannattavuuteen. Palvelujen käytön rajoittaminen voi vähentää kysyntää tai siirtää liikkumista yksityisesti omistettujen ajoneuvojen käyttöön.

Merkittävimmät taloudelliset hyödyt esitetyistä toimenpiteistä syntyvät onnettomuuksien vähenemisestä. Onnettomuuksista aiheutuu nykyisin merkittäviä kustannuksia yhteiskunnalle ja kuormitusta terveydenhuollolle. Mikroliikenneluvan arvioidaan vähentävän kuntien, terveydenhuollon ja poliisin resurssitarpeita. Sähköpotkulautoihin liittyvät viranomaismenot vähenisivät mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn myötä nykyiseen vapaaehtoiseen menettelyyn verrattuna. Liikennejuopumussääntelyn valvonta edellyttää poliisilta resursseja, mutta samalla selkeä promilleraja tekee valvonnasta tehokkaampaa ja vaikuttavampaa, minkä arvioidaan vähentävän

päihtyneenä ajamista. Viranomaisten toimintaa pyritään helpottamaan myös liikennevirhemaksum tiedoksiantoon tehtävillä muutoksilla. Uudistukset sanktioihin vaativat pieniä tietojärjestelmäuudistuksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Ehdotettujen muutosten toteuttamatta jättäminen pitäisi yllä tunnistettuja ongelmia ja liiallisia julkisia ja yksityisiä kustannuksia.

Sähköpotkulautapalveluiden käyttö on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosina. Seurantatietojen perusteella mikroliikenteen turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi, mikä johtuu osittain yritysten ja kuntien tekemistä vapaaehtoisista sopimuksista ja osittain siitä, että uusiin katutilaa käyttäviin liikkumisvälineisiin on totuttu. Mikroliikenteeseen liittyy kuitenkin edelleen merkittäviä turvallisuus- ja esteettömyysaasteita, joita ei ole onnistuttu poistamaan.

Mikroliikkumisen ollessa melko uusi liikkumismuoto Suomessa, on mahdollista, että mikroliikenteen turvallisuustilanne kehittyy parempaan suuntaan omalla painollaan mikroliikkumisen edelleen yleistyessä. Mikroliikkuminen on kehittyvä ala, jolla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. Yritysten kilpailupaine ja uusi liikennevakuutussääntely kannustavat alalla toimivia yrityksiä kehittämään palveluita ja myös palveluiden turvallisuutta edelleen. Suomessa toimivat yritykset eivät ole ottaneet kaikkia jo nyt teknisesti toteutettavissa olevia sähköpotkulautojen turvallisuusominaisuuksia käyttöön, koska se voisi heikentää tarjotun palvelun houkuttelevuutta ja lisätä yrityksen kuluja verrattuna kilpailijoihin. Tällaisia turvallisuusominaisuuksia ovat esimerkiksi teknologiat, joilla voidaan tunnistaa ja ehkäistä matkustajan kuljettamista sähköpotkulaudalla tai estää jalkakäytävällä ajaminen.

Yhteiskäyttöisten mikroliikkumispalvelujen tulevaisuutta on vaikea ennakoida. Yritysten määrän arvioidaan joka tapauksessa hieman laskevan tulevaisuudessa, kun palvelujen kysyntä vaikiintuu. Samoin vuokrattavien sähköpotkulautojen määrän arvioidaan laskevan, koska sähköpotkulautojen määrät perustuvat niiden käyttöasteeseen, jonka arvioidaan jatkossa pysyvän suhteellisen samana. Sähköpotkulautojen määrät Suomessa voivat lisääntyä lähinnä silloin, jos yritykset levittäytyvät edelleen uusiin kaupunkeihin. Nykyisin palvelua tarjotaan kuitenkin jo lähes kaikissa isoimmissa kaupungeissa. Palvelutarjontaa on myös vähennetty pienistä kaupungeista ja osa toimijoista on lopettanut palvelun tarjoamisen kokonaan Suomessa.

Nykyisten onnettomuusmäärien ja esteettömyysongelmien arvioidaan pysyvän ennallaan, jos esityksessä ehdotetut toimenpiteet jätettäisiin tekemättä. Toisaalta kesäkuussa 2024 voimaan tullut liikennevakuutussääntely todennäköisesti kannustaa yrityksiä parantamaan liikenneturvallisuutta. Liikennevakuutuksen kustannukset ja muut kasvaneet kustannukset johtavat kuitenkin samalla todennäköisesti siihen, että yritykset eivät enää suostu kuntien esittämiin vapaaehtoisuuteen perustuviin sopimuksiin yhtä helposti. Osa yrityksistä on jo ilmoittanut haluavansa luopua esimerkiksi viikonloppurajoituksista ja kausirajoituksista. Jos yksi yritys irtautuu vapaaehtoisista sopimuksista, on todennäköistä, että muut seuraavat kilpailutilanteen vuoksi perässä. Varsinkin viikonloppurajoituksista luopuminen johtaisi todennäköisesti onnettomuusmäärien lisääntymiseen huomattavasti. Pyöräilyonnettomuuksissa tai kaupunkipyörien käytössä ei ole odotettavissa muutoksia. Myöskään koetun turvallisuuden ei odotettaisi merkittävästi paranevan.

Kesäkuussa 2024 voimaan tullut liikennevakuutussääntely tulee todennäköisesti lisäämään vakuutettavien mikroliikennevälineiden käyttökustannuksia, mikä luultavasti hieman vähentää näiden käyttöä. Se todennäköisesti lisäisi yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen määriä. Tämä voisi hieman vähentää esteettömyysongelmia, koska yksityisomisteisia ajoneu-

voja käytetään ja pysäköidään keskimääräisesti useammin liikennesääntöjen mukaisesti. Toisaalta yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen myös lisääisi sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka eivät ole ominaisuuksiltaan tieliikennekäyttöön soveltuvia. Esimerkiksi Keski-Euroopassa yksityiset sähköpotkulaudat ovat yleistyneet viime vuosina, kun vuokrattavien sähköpotkulautojen sääntely on kiristynyt. Liikennevakuutusvelvollisuus todennäköisesti myös vähentää hieman yli 25 kilogrammaa painavien kevyiden sähköajoneuvojen hankintaa. Yksityiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen voi johtaa ajoneuvojen kasvamiseen, millä voi olla onnettomuusriskiä kasvattava vaikutus.

Liikenne- ja viestintäministeriössä alkuvuonna 2023 laaditussa arviomuistiossa arvioitiin yhtenä ratkaisuvaihtoehtona sitä, että pelkästään liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan kirjatut mikroliikkumista koskevat toimenpiteet toteutettaisiin ilman muita lainsäädäntömuutoksia. Toimenpiteiden vaikutuksia seurattaisiin. Osa mikroliikenteeseen liittyvistä liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteistä on toteutettu. Suurin osa toimenpiteistä on tarkoitettu jatkuvaksi toiminnaksi ja toimenpiteet ovat käynnissä. Yksi tällaisista toimenpiteistä on esimerkiksi mikroliikkumisen verkoston perustaminen ja verkoston toiminnan jatkaminen.

Mikroliikkumisen verkosto seuraa mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä. Lisäksi verkoston tehtävänä on tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkuamisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Myös onnettomuustilastoinnin kehittäminen parantaa mikroliikenteeseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tulevaisuudessa ja helpottaa turvallisuuskehityksen seurantaan. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa liikenneturvallisuutta. Tiedotusta ja valistusta tulisi jatkaa edelleen. Myös eri viranomaisten tiedotukset liikennesäännöistä ja valvonnasta ovat keskeisessä roolissa liikennesääntöjen tuntemuksen lisäämiseksi.

Koska mikroliikkuminen on melko uusi ja voimakkaasti kehittyvä liikennepalvelu, liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteuttaminen ja niiden vaikuttavuuden seurantaan mahdollistaa mikroliikenteen turvallisuus- ja markkinatilanteen kehittymisen omalla painollaan. Liikenneturvallisuusstrategian seurantaan kuuluu, että strategian seurantaan varten asetettu seurantaryhmä voi tehdä strategian toimenpideohjelmaan muutoksia, jos ryhmä arvioi, että toimenpiteillä tavoiteltuja liikenneturvallisuusvaikutuksia ei tulla saavuttamaan. Näin ollen myös mikroliikennettä koskevia toimenpiteitä on mahdollista muuttaa ja tarkentaa strategiakauden aikana.

Esityksessä ehdotettavat muutokset kytkeytyvät osaltaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan kirjattuihin mikroliikkumista koskeviin selvityksiin. Pelkästään muita kuin lainsäädännöllisiä toimenpiteitä ei ole katsottu riittäviksi keinoiksi mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi tai Suomen liikenneturvallisuusvision saavuttamiseksi.

4.2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Esityksessä ehdotetaan useita yksittäisiä toimenpiteitä, joilla arvioidaan yhdessä olevan merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kokonaisuudella arvioidaan voitavan vähentää liikenneonnettomuuksia, esteettömyysongelmia ja vaaratilanteita liikenteessä. Samalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien koettuun turvallisuuteen. Ehdotetut toimenpiteet tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien henkilöiden, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten, turvallisuuteen.

Esityksen vaikutusarvioinnissa on merkittäviä epävarmuuksia, kuten mikroliikenteen onnettomuuksien ja onnettomuusriskien puutteellinen tilastointi ja lyhyt tilastohistoria sekä kansain-

välisen tutkimustiedon puute. Lisäksi mikroliikkumisen tulevaa suosiota on haasteellista ennakoita. Myös kuntien halukkuudella ottaa käyttöön kuntien toimivaltaan esitettyjä keinoja on ratkaisevaa merkitystä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiselle. Vaikutusarviointi on näistä syistä lähinnä laadullista.

Mikroliikennelupa

Esityksessä ehdotettava mikroliikennelupaa koskeva sääntely antaisi kunnille mahdollisuuden asettaa mikroliikennelupaan lupaehtoja, jotka vastaavat monin tavoin niitä sopimusehtoja, joita on viime vuosina asetettu isoimpiin kaupunkeihin pääsääntöisesti vapaaehtoisen yhteistyön kautta. Nopeus- ja pysäköintiehtojen ja muiden lupaehtojen käyttö laajenisi luultavasti nykyistä useampiin kuntiin, koska niiden asettaminen olisi kunnan toimivallassa. Mikroliikennelupaan asetettavilla lupaehtoilta voidaan vähentää sähköpotkulautojen ja asemattomien polkupyörien virheellisen pysäköinnin aiheuttamia haittoja ja sähköpotkulautojen suurista nopeuksista aiheutuvia vaaratilanteita. Tämä voisi parantaa myös koettua turvallisuutta.

Mikroliikenneluvan arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta, koska suurempi osa sähköpotkulautoaliikenteestä olisi palveluntarjoajien asettamien nopeus- ja pysäköintirajoitusten piirissä. Kaikkein riskialtteen mikroliikenneluvan arvioidaan vähenevän. Mikroliikenneluvan ehtojen suunnittelu antaa kunnille myös mahdollisuuden tarkastella erilaisia riskialueita kunnan alueella. Mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä varmistettaisiin, ettei liikenneturvallisuus huonone, vaikka yritykset haluaisivatkin tulevaisuudessa irtautua vapaaehtoisista sopimuksista kuntien kanssa.

Isoimmissa kaupungeissa on jo ollut rajoituksia vapaaehtoisuuden ja Helsingissä myös pysäköintikieltoalueiden pohjalta. Mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn liikenneturvallisuusvaikutus olisi suuruusluokaltaan kuitenkin merkittävä, koska lupajärjestelmä mahdollistaisi nopeusrajoitusalueiden luomisen lisäksi erilaiset käyttöaikoihin perustuvat rajaukset. Vertailukohdaksi vaikutuksen suuruudelle on Norjassa vuonna 2021 voimaan tullut laki, joka antoi kunnille laajat valtuudet säädellä sähköpotkulautojen vuokrausta. Vuonna 2022 Oslolla kävi ensiapupoliklinikalla 64 prosenttia vähemmän sähköpotkulautoilijoita kuin vuonna 2021. Norjassa lakimuutoksen yhteydessä voimaan tuli myös tiukka promilleraja sähköpotkulautoiluun. Samoihin turvallisuusvaikutuksiin pääseminen edellyttää myös Suomessa promillerajan käyttöönottoa mikroliikenneluvan rinnalle.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat siitä, miten sitä eri kunnissa hyödynnetään. Työkalun tarkoituksena on olla joustava ja jokaisen kunnan omiin tarpeisiin vastaava. Tästä syystä myös lupaehdot tulevat todennäköisesti eromaan kuntien välillä. Mikäli vuokrattavien mikroliikenneläineiden käyttöä rajataan, voi se johtaa yksityisomisteisten sähköajoneuvojen määrän maltillisen kasvuun. Yksityisomisteisia kevyitä sähköajoneuvoja pysäköidään tavallisesti siistimmin ja lainmukaisemmin kuin yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Yksityisomisteisten ajoneuvojen laatu ja turvallisuusominaisuudet eivät kuitenkaan aina ole samalla tasolla kuin vuokrattavien ajoneuvojen. Yksityisomisteisia kevyitä ajoneuvoja ei myöskään voida ohjata lainkaan mikroliikenneluvan avulla, joten sovelluksissa olevat nopeusrajoitusalueet tai muut lupaehdot eivät koske yksityisomisteisia ajoneuvoja. Osa yksityisomisteisista ajoneuvoista on myös teknisiltä ominaisuuksiltaan lain vastaisia. Yksityisomisteisten autojen määrän kasvu voi näistä syistä myös heikentää liikenneturvallisuustilannetta.

Liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin lisättäväksi ehdotettavat uudet liikenteenohjauslaitteet edistäisivät kevyiden sähköajoneuvojen liikenteen ja pysäköinnin ohjaamista turvallisiin paikkoihin. Tämä on tärkeää

erityisesti, jos yksityiset sähköpotkulaudat yleistyvät, koska niitä ei voida ohjata mikroliikenneluvan avulla. Todennäköisesti myös isot kunnat tulisivat jatkossa käyttämään uusia liikenteenohjauslaitteita, vaikka toimintaa ohjattaisiin samalla myös mikroliikenneluvalla. Yhteensä näiden kuntien työkalujen liikenneturvallisuusvaikutus olisi kohtalainen, koska kunnissa on jo nyt voimassa monia liikenneturvallisuuden parantamiseksi solmittuja sopimuksia. Selkeiden pysäköintialueiden arvioidaan parantavan sähköpotkulautojen pysäköintikäytäntöjä ja liikenteen esteettömyyttä.

Päihtyneenä ajaminen

Liikennejuopumussääntelyyn liittyvillä muutoksilla arvioidaan olevan huomattavia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja eri tienkäyttäjryhmien turvallisuuden tunteeseen. Sääntelyllä ja sen noudattamatta jättämisestä seuraavalla sanktiolla on ennalta ehkäisevä, yleisestävä vaikutus tienkäyttäjiin. Promillerajan asettaminen vähentäisi päihtyneenä pyörimistä moottorilla varustetuilla polkupyörillä ja sähköpotkulautailua. Promilleraja vähentäisi tapaturmia ja parantaisi liikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi terveydenhuollon kuormitusta sekä tapaturmista aiheutuvia sairauslomia ja kustannuksia. Suuren osan mikroliikkuja arvioidaan noudattavan promillerajaa joko lainkuuliaisuuden tai sanktiouhan takia. Sääntely ei kuitenkaan kokonaan estä päihtyneenä ajamista. Promillerajan vaikuttavuuden arvioidaan myös lisääntyvän ajan kuluessa, mikäli valvonta on riittävää. Vaikutuksia tulekin tehostaa valvonnalla, tiedottamisella ja kampanjoilla.

Mikroliikenteen liikennejuopumuksiin liittyvillä rajoilla annettaisiin selvä yhteiskunnallinen viesti, jonka mukaan ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ei ole hyväksyttävää. Päihteettömyys kuuluu myös pyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan velvollisuuksiin ajoneuvon kuljettajana nykyisin voimassa olevan lainsäädännön perusteella. Yksiselitteinen raja päihtymykselle olisi selkeä ja ymmärrettävä sekä kansalaisille että viranomaisille. Ennalta ehkäisevästä näkökulmasta keskeistä onkin lain selkeys, kiinnijäämisriski ja sanktio. Yksiselitteiset rajat tekisivät poliisin puuttumisen päihtyneenä mikroliikkumiseen selvästi tehokkaammaksi verrattuna nykytilanteeseen. Päihtyneenä ajamisen väheneminen johtaisi siihen, että erilaiset liikenne rikkomukset ja -rikokset sekä pysäköintivirheet vähenevät liikenteessä.

Liikennejuopumussääntelyn noudattamiseen vaikuttaa muun muassa se, miten laista viestitään, miten sitä valvotaan ja millaisia seuraamuksia sen rikkomisesta aiheutuu. Tutkimustiedon valossa on selvää, että tietty määrä poliisin valvontaa on välttämätön edellytys sille, että veren alkoholirajoituksilla on vaikutusta ja että tämä vaikutus jatkuu ajan myötä. Promillerajojen osalta on havaittu selvä merkitys myös sillä, onko poliisilla oikeus puhalluttaa kuljettaja seurlonta-alkometrillä. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa amerikkalaisissa ja eurooppalaisissa tutkimuksissa vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskevat lait ovat edellytys sille, että veren alkoholipitoisuuden alentamisella olisi positiivinen vaikutus onnettomuuksien määrään. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallusoikeutta, ei ole todettu olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

Liikennejuopumussääntelyn täydentäminen vaikuttaa myös yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajiin. Tämä on tärkeää, koska yksityisomisteisten sähköajoneuvojen, moottorilla varustettujen polkupyörien ja sähköpyörien, määrät ovat jatkuvassa kasvussa. Yksityisomisteisten ajoneuvojen päihtyneenä ajamisen vähentämiseksi on vaikea löytää muuta tehokasta liikenneturvallisuustoimenpidettä kuin yksiselitteisen rajan asettaminen päihtyneenä ajamiselle. Yleisesti ottaen on vaikea tunnistaa muuta tehokasta keinoa ehkäistä päihtyneenä pyörimä tai sähköpotkulautailua, joten esitettyjä keinoja voidaan pitää viimesijaisina.

Mikroliikenteen liikennevirhemaksut

On vaikea arvioida, missä määrin ehdotettu liikennevirhemaksun korottaminen ehkäisisi liikennevirhemaksuilla sanktioitavaa toimintaa. Kriminologisen tutkimuksen mukaan rikoslainsäädännön ennaltaehkäisevä vaikutus riippuu rangaistusten ankaruutta enemmän kiinnijäämisriskistä ja rankaisemisen todennäköisyydestä. Rangaistusten kiristäminen saattaa vaikuttaa rikoskäyttäytymiseen lähinnä silloin, kun kiinnijäämisriski on korkea. Voidaan arvioida, että myös hallinnollisen sanktion ennaltaehkäisevä vaikutus paranee enemmän, jos puuttumiskynnystä lainvastaiseen toimintaan madalletaan.

Suuri osa mikroliikenteen onnettomuuksista ja muista liikenneturvallisuushaasteista johtuu siitä, että tienkäyttäjät eivät noudata jo olemassa olevaa lainsäädäntöä. Sanktion korotuksella voi näin olla vaikutusta erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta, jos se kannustaa liikennesääntöjen noudattamiseen. Tällöin myös onnettomuudet ja niiden kustannukset vähenevät. Ehdotettava muutos liikennevirhemaksuun on taloudellisesti suhteellisen pieni. On todennäköistä, että tällä toimenpiteellä on yksinään ilman valvonnan lisäämistä vain pienet liikenneturvallisuusvaikutukset.

Jalankulkijaa koskevat liikennesäännöt

Nykyisin sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Näiden käyttämisestä koskevat myös eri liikennesäännöt. Kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava polkupyöräilijän liikennesääntöjä ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän jalankulkijan liikennesääntöjä. Liikennesääntöjen yhdenmukaistaminen selkeyttäisi kokonaistilannetta ja parantaisi näin liikenneturvallisuutta.

4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen

Mikroliikennelupa ja kuntien mahdollisuus asettaa mikroliikennelupaan lupaehtoja eivät itsessään vaikuttaisi saavutettavuuteen. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehdyt matkat ovat keskimäärin lyhyitä, 1,8 kilometriä pitkiä, ja kesto hieman alle yhdeksän minuuttia. Ehdotetun sääntelyn vaikutus on liikennejärjestelmän näkökulmasta erittäin pieni. Toteutuessaan erilaiset rajoitukset voivat vaikuttaa negatiivisesti saavutettavuuteen, jos kunnat asettavat rajoituksia enemmän kuin on asetettu nykyisissä vapaaehtoisissa sopimuksissa ja jos palvelujen kysyntä ja palvelutarjonta vähenee merkittävästi yksittäisen kunnan alueella uuden sääntelyn vuoksi. Liikennevirhemaksuilla, liikennevirhemaksujen tiedoksiannolla tai ajoneuvolain muutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia saavutettavuuteen.

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä ei ole tunnistettu vuokrattavien tai yksityisten sähköpotkulautojen käyttökustannuksia merkittävästi muuttavia vaikutuksia. On mahdollista, että mikroliikennelupa koskeva sääntely lisääisi yritysten toimintakustannuksia hieman, mutta yhteiskäytössä lisäkustannuksia jaetaan laajan asiakaskunnan kesken. Palvelujen hintojen ei arvioida nousevan niin, että se vähentäisi merkittävästi matkustamista tai siirtäisi sitä muihin kulkutapoihin.

Vaikutuksia mikroliikenteen markkinaan voisi periaatteessa syntyä silloin, jos uusi katutilan käytön sääntely vaikuttaisi vuokrattavien lautojen tarjolla oloon ja käytettävyyteen kuluttajien näkökulmasta heikentävästi ja kysyntää vähentäen. Vaikutuksia ei kuitenkaan voida nyt arvioida määrällisesti. Markkina kehittyä edelleen kuntakohtaisin eroin. Uusi liikennevakuutuslain säädäntö on vaikuttanut markkinaan jo ennen kuin nyt esitetty lainsäädäntö tulisi voimaan.

Sanktioiden korottaminen voisi lisätä tienkäyttäjien kustannuksia, mutta sanktioilta on mahdollista välttyä liikennesääntöjä noudattamalla. Sääntöjen rikkomisen sanktioinnista seuraavia kustannuksia ei yleensä käsitellä liikenteen kustannuksia ja kysyntää arvioitaessa.

Esitetyt toimenpiteet vähentäisivät sähköpotkulaudoilla tapahtuvaa matkustamista kaupallisten palvelujen ääreen enintään marginaalisesti. Sähköpotkulautojen käytöllä ja kaupallisten palvelujen tuloilla on voimakkaampi yhteys sesonkivuodenaikana. Niitä ovat vähittäiskauppa sekä ravintola- ja viihdepalvelut, joiden kuluttaminen ei edellytä kantamuksia. Esitetyt toimenpiteet eivät estä palveluihin pääsyä, vaikka matkat pitenisivät hieman ajallisesti. Toisaalta selkeämmät katutilan käytön säännöt sekä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden paraneminen voivat kannustaa matkustamista ja tuoda kaupallisille palveluille tuloja.

Promillerajan asettamisella ja sen noudattamisen laiminlyöntiin liittyvällä sanktioinnilla olisi mahdollisesti yhteys alkoholin ja ravintolapalvelujen myyntiin. Päihtyneenä ajamisen aiheuttamien riskien ja haittakustannusten torjuminen on kuitenkin katsottu muissakin liikenteeseen liittyvissä tapauksissa tavoiteltavaksi asiaksi kulutuskäyttäytymisen muutosten ylitse.

Sääntelyn kehittäminen parantaisi liikenneturvallisuutta ja se vaikuttaisi myönteisesti kuntien terveydenhuollon kustannuksiin. Esitetyillä toimenpiteillä kyettäisiin vähentämään katuverkolla ja muualla julkisessa kaupunkitilassa tapahtuvia mikroliikenteen ja jalankulkijoiden onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia henkilö- ja materiaalihinkoja kustannuksineen. Näistä kustannuksista osa on jo siirtynyt korvattavaksi liikennevakuutusjärjestelmän piirissä, joten toimenpiteillä hillitään myös vakuutusmaksujen tasoa. Onnettomuuksien torjuminen on tavoiteltavaa myös terveydenhuollon resurssikuormituksen vähentämiseksi sekä sellaisten kustannusseuraamusten ehkäisemiseksi, joita ei korvata vakuutusjärjestelmän piirissä. Niitä ovat muun muassa loukkaantuneiden tai kuolleiden ihmisten taloudellisen tuotantopanoksen ja inhimillisen hyvinvoinnin menetykset. Esitettyjen toimenpiteiden määrällisiä vaikutuksia vakavuudeltaan erilaisten henkilövahinkojen vähenemisiin ei kuitenkaan ole voitu nyt arvioida.

4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Sähköpotkulautoihin liittyvät viranomaismenot vähenisivät laissa asetetun menettelyn eli mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn myötä nykyiseen vapaaehtoiseen menettelyyn verrattuna. Mikroliikenneluvan käyttöönoton yhteydessä kuntien tulee määritellä luvan lupaehdot, mutta vakiintumisen myötä resurssitarve vähentyy pidemmällä aikavälillä. Valvonnan tarve vähene selvästi, mutta ei kuitenkaan kokonaan poistu mikroliikenneluvan myötä. Kunnat voivat päätöksellään hinnoitella mikroliikenneluvan myöntämisen viranomaismaksuna ja kattaa käsittelymenoja. Mahdollisuuden hyödyntämistä ja maksun suuruutta ei ole arvioitu.

Mikroliikenneluvalla arvioidaan olevan vaikutuksia poliisin ja kunnallisen pysäköinninvalvonnan resursseihin. Kun yritykset geoaitaavat pysäköintialueita ja nopeusalueita teknisesti sovelluksen kautta, ei yksittäinen tienkäyttäjä voi toimia vastoin virtuaalisia rajoituksia. Tämä vähentää viranomaisten valvonnan tarvetta, jolloin valvontaa voidaan kohdistaa muihin liikenne-rikoksiin ja -rikkomuksiin. Menettely vähentää myös kuntien tarvetta jatkuvaan valvontaan, muistutuksiin ja yhteydenottoihin.

Mikroliikennelupa ja mahdollisuus ohjata pysäköintiä mikroliikenneluvan lupaehtojen kautta ilman liikennemerkkejä vaikuttaisi erityisesti pysäköinnin järjestämisen kustannuksiin. Jatkossa pysäköintialueita voitaisiin toteuttaa ja suunnitella virtuaalisina, jolloin liikennemerkkikustannukset vähenevät. Kunnille koituisi kuitenkin toimenpiteitä ja menoja uusien tiemerkin-
töjen ja lisäkilpien asettamisesta, jos kunnat ottaisivat näitä käyttöön. Menot lisääntyisivät

sähköpotkulautojen suosion kehittymisen mukaisesti niissä kunnissa, joissa vuokrattavia sähköpotkulautoja tarjotaan palveluna tai käytetään merkittävässä määrin yksityisesti. Lisämenojen määrää ei ole voitu arvioida. Vähentynyt tarve käyttää liikennemerkkejä laskisi kuitenkin suunnitteluun ja toteutukseen käytettyjä kustannuksia.

Päihtyneenä ajamisen valvonta lisäisi viranomaismenoja ja sanktiointi lisäisi sanktiotuloja. Liikennevirhemaksun korottaminen ja soveltamisalan laajentaminen lisäisivät valtion tuloja marginaalisesti. Vaikutukset riippuvat käytännössä valvonnan resursseista ja siitä, miten paljon toimenpiteillä vaikutetaan tienkäyttäjien toimintaan. Valvonnan ja liikennevirhemaksujen keskeinen tarkoitus ei ole tulojen tavoittelu tai viranomaismenojen kattaminen, vaan sääntelyn tehokas toimeenpano ja liikennetrikomusten ja -rikosten estäminen ennalta.

Poliisin yhtenä tehtävänä on jo nykyisin puuttua muita vaarantavaan liikennekäyttäytymiseen ja liikennejuopumuksiin. Kiinteiden päihderajojen arvioidaan helpottavan poliisin valvontatyötä, koska rangaistavuuteen liittyvä tulkinnanvaraisuus vähenee. Toisaalta poliisin työmäärä todennäköisesti lisääntyy ja tehtäväsidonnaisuus pitenee. Liikennejuopumustapausten käsittely vie aina aikaa ja resursseja, koska epäilty pitää kuljettaa poliisiasemalle tarkkuusalkometrikokeeseen, jos poliisiautossa ei ole tarkkuusalkometrilaitetta. Tarkkuusalkometrien määrät poliisiautoissa ovat kasvussa.

Jos liikennejuopumuksesta epäilty henkilö kieltäytyy puhaltamasta, olisi hänet kuljetettava harkinnan mukaan verikokeisiin, mikä työllistää terveydenhuoltoa. Merkittävä osa mikroliiikenteen päihdeonnettomuuksista ja päihtyneenä ajamisesta tapahtuu kesäkuukausien viikonloppuoina, jolloin poliisin ja terveydenhuollon henkilöstön tehtävämäärät ovat muutenkin suuria. Promillerajan asettaminen 0,5 promilleen lisää viranomaisten valvontaan liittyviä tehtäviä enemmän kuin rajan asettaminen korkeammalle.

Suurimmat vaikutukset terveydenhuollon ja pelastustoimen resursseihin saadaan liikennejuopumussääntelyn ja mikroliiikenneluvan yhdistelmällä. Kiinteän promillerajan ja sen valvonnan arvioidaan vähentävän liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia merkittävästi. Mikroliiikennelupa taas antaa kunnille mahdollisuudet asettaa nopeusrajoitusalueet ja pysäköintialueet sellaisiksi, että onnettomuuksien määrät vähenevät, seuraukset lieventyvät ja liikenteen esteettömyys paranee. Lisäksi mikroliiikennelupa antaa kunnille mahdollisuuden asettaa käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja, mikä on todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää onnettomuuksia muun muassa Helsingissä ja Oslissa tehdyissä tarkasteluissa. Vaikutukset riippuvat siitä, millä tavalla uuden sääntelyn noudattamista valvotaan ja millaisia lupaehtoja kunnat asettavat mikroliiikennelupa. Vaikutusten suuruus vaihtelee kunnittain ja on riippuvainen siitä, miten mikroliiikenteen käyttöaste ja mikroliiikennepalvelut kehittyvät tulevaisuudessa.

Tavallisen tiedoksiannon mahdollistaminen myös mikroliiikkujen sekä jalankulkijoiden rikkomuksista määrättävissä liikennevirhemaksuissa nopeuttaisi valvonnan kulkua huomattavasti, koska yksittäinen poliisimies voisi hoitaa asian virkamatkapuhelimellaan, eikä hän tarvitsisi tiedoksiantoon erillistä tulostinta. Nykyisin liikennevirhemaksut tulostetaan asiakkaalle tavallisesti partioautossa tai poliisiasemalla. Tällä toimenpiteellä on näin ollen poliisin resurssitarvetta vähentävä vaikutus.

Kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittävä vaikutus suurten ja keskisuurten kaupunkien liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen. Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantuminen vähentää poliisin ja muiden viranomaisten tehtäviä. Lisäksi kokonaisuuden arvioidaan vähentävän terveydenhuollon kuormitusta erityisesti kesäviikonloppuina. Kokonaisuuden tehokkaan valvonnan arvioidaan vaativan poliisilta vähäisiä lisäresursseja liikennevalvontaan tai valvonnan muotojen uudelleentarkastelua. Uudistukset sanktioihin vaativat pieniä

tietojärjestelmäuudistuksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Siirtolakiin ehdotettavan mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvoja koskevan säännöksen perusteella voidaan tehostaa kuntien mahdollisuuksia siirtää yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja, jotka on pysäköity lupaehtojen vastaisesti tai kokonaan ilman mikroliikennelupaa kunnan alueelle. Tällä voidaan varmistaa se, että yritykset noudattavat pysäköinnin lupaehtoja tehokkaasti. On myös epätodennäköistä, että yritys toisi ajoneuvoja kunnan alueelle ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa. Poliisille ei esitetä uusia toimivaltuuksia ajoneuvojen siirtämiseen, koska siirtolain toimivaltuudet on arvioitu jo nykyisellään kattaviksi.

4.2.6 Ekologinen kestävyys

Sähköpotkulautapalveluiden kestävyys kaupunkiliikenteessä vaikuttaa merkittävästi se, minkä kulkumuodon ne korvaavat. Aalto-yliopiston tekemän tutkimuksen mukaan yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat korvaavat eniten bussi- ja raitiovaunuliikennettä, kävelyä ja muita liikkumispalveluita kuten kaupunkipyöriä, mutta myös taksimatkustamista. Yksityisillä sähköpotkulaudoilla korvataan puolestaan enemmän yksityistä autoilua erityisesti pidemmällä sähköpotkulaudoille soveliailla matkoilla.

Ehdotettavat toimenpiteet voivat siirtää matkustamista hieman muihin kestäviin kulkutapoihin, mutta siirtymää autoiluun ei todennäköisesti juurikaan tapahdu. Taksien käyttö voisi tosin lisääntyä liikennejuopumussääntelyn myötä. Mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn arvioidaan voivan vähentää hieman sähköpotkulautoihin kohdistuvaa ilkeävaltaa ja väärinkäyttöä, mikä voi pidentää sähköpotkulautojen käyttöaikaa kestävyyskannalta myönteisesti.

4.2.7 Sosiaalinen kestävyys

Esteettömän liikkumisen mahdollisuus perustuu YK:n vammaisyleissopimukseen, jonka mukaan vammaisilla ihmisillä tulee olla yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön ja kuljetukseen ja mahdollisuus mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen. Liikenteen hallinnonala on sitoutunut liikenteen esteettömyysvisioon, jonka perustavanlaatuisena tavoitteena on taata sujuva matkustaminen jokaiselle.

Kunnat ohjaavat pysäköintiä tienpitäjinä. Pysäköinnin ohjaus vähentää väärin pysäköityjen sähköpotkulautojen määrää. Kuntien tienpitäjinä asettamat pysäköintialueet, pysäköintikieltoalueet ja nopeusrajoitusalueet parantavat liikenteen esteettömyyttä ja turvallisuutta.

Mikroliikennelupa-asetetuilla ehdoilla kunnilla on mahdollisuus esimerkiksi kieltää pysäköinti alueilla, jotka ovat ahtaita tai esteettömyyden näkökulmasta ongelmallisia. Pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueiden määrittäminen vähentäisi sähköpotkulautojen määrää esimerkiksi ruuhkaisimmilla alueilla ja hidastaisi sähköpotkulautojen vauhtia, mikä parantaisi esteettömyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Myös promillerajan asettaminen vähentäisi riskialtista käytäytymistä ja parantaisi esteettömyyttä.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat pitkälti siitä, millaisia lupaehtoja kunnat lupaan asettavat. Mikroliikenneluvalla ja uusilla liikenteenohjauslaitteilla arvioidaan olevan oikein hyödynnettynä merkittäviä vaikutuksia liikenteen esteettömyyteen. Esimerkiksi Helsingissä vaikutukset jäävät pienemmiksi, koska Helsingissä on jo toteutettu varsin pitkälle meneviä pysäköintijärjestelyjä sopimusehdoin.

Mikroliikennelupa ja promilleraja ovat tärkeitä myös koetun turvallisuuden kannalta. Koettu turvallisuus on tärkeää kestävän liikkumisen edistämisen sekä eri-ikäisten ja eri tavoin liikkuvien näkökulmasta. Liikennesääntöjen yhtenäistäminen voi osaltaan selkeyttää liikennekulttuuria ja helpottaa näin liikkumista. Liikennesääntöjen yhtenäistämällä on pieniä vaikutuksia myös koettuun turvallisuudentunteeseen, koska kävelynopeutta nopeammin kulkevat ajoneuvot siirtyvät pois kävelyteiltä.

Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtämiseen ei ehdoteta merkittäviä helpotuksia, koska toimivaltuudet ovat jo nykyisin erittäin kattavat. Väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien siirtäminen helpottuu kuitenkin niissä tapauksissa, joissa yritykseltä puuttuu mikroliikennelupa tai yrityksen ajoneuvoja pysäköidään lupaehtojen vastaisesti. Näin pyritään varmistamaan se, etteivät lupaehtojen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot vaaranna esteettömyyttä.

4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan

Esityksen keskeisimmät yrityksiin suoraan kohdistuvat sääntelytaakkavaikutukset seuraisivat kuntien mikroliikenneluvasta ja sen tarkemmista lupaehtoista. Tällä hetkellä toimialaan ei kohdistu lakisääteistä erityissääntelyä. Luvan ehdot voisivat koskea kunnan oman harkinnan mukaan ajoneuvojen käyttöä ja lukumääriä sekä vuokrattavien välineiden käyttöä koskevien tietojen jakamista kunnalle. Käytännössä nykyiset vapaaehtoiset sopimukset sisältävät jo samoja ohjauskeinoja, eikä uusi lailla asetettu menettely lisäisi sääntelytaakkaa kaikissa kunnissa. Toisaalta mikroliikennelupa edellyttäisi palveluntarjoajilta toimia useammassa kunnassa kuin nykyisin.

On mahdollista, että pysäköintirajoitukset lisäisivät lautojen siirtelyn kustannuksia. Tietoteknisesti toteutetut toimenpiteet ja tietojen jakaminen eivät oletettavasti lisäisi yritysten kustannuksia merkittävästi. Mahdolliset lupaehtojen kuntakohtaiset erot voivat kohdella yrityksiä eri tavalla eri toiminta-alueilla. Luvan tarkemmat ehdot sekä näiden vaikutukset riippuisivat myös paikallisista olosuhde-eroista. Yrityksiin kohdistuvaa hallinnollista sääntelytaakkaa ei ole nyt voitu arvioida määrällisesti, kuin ei myöskään mahdollisen kunnan perimän lupamaksun suuruutta.

Yritysten toiminnan kannattavuuteen ja markkinoille tulon houkuttelevuuteen voi kohdistua vaikutuksia palvelujen kysynnän muutosten kautta. Esimerkiksi pysäköinnin tai palvelun käyttöajankohtien rajoittaminen voivat muuttaa palvelun käytettävyyttä. Ajonopeuden alentaminen voidaan mieltää palvelun laadun heikentymisenä, joka ehkä myös vähentäisi laitteiden kysyntää. Kysyntävaikutusten arviointiin ei kuitenkaan ollut nyt käytettävissä riittäviä lähtötietoja. Markkinakatsauksen mukaan sähköpotkulautoapalvelujen suosio mahdollisesti saavutti vuosina 2023 ja 2024 lakipisteen jo ennen esitettyjen toimenpiteiden mahdollista käyttöönottoa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Säädöshankepäätöksessä työryhmän tehtäväksi linjattiin tarkastella keinoja, joilla kuntien mahdollisuuksia ohjata mikroliikkumista parannetaan muun muassa mahdollistamalla uusia

mikroliikkumisen ohjaamiseen paremmin soveltuvia liikenteenohjauslaitteita, mukaan lukien älykkäät liikenteenohjauslaitteet ja geoaitaus, sekä tehostamalla kuntien keinoja ohjata pysäköintiä alueellaan.

Säädöshankepäätöksen mukaan hankkeessa ei ole tarkoitus luoda kunnille toimivaltaa mikroliikennepalveluiden kilpailuttamista varten. Säädöshankepäätöksessä tehdyn rajauksen mukaisesti hankkeen aikana ei arvioitu mikroliikennepalveluiden kilpailutusmallin toimivuutta Suomessa. Kilpailutusmallia ei katsottu myöskään arviomuistiovaiheessa tarkoituksenmukaiseksi ratkaisuvaihtoehdoksi, koska Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Olemassa oleville markkinoille on tullut uusia toimijoita, ja markkinoilta on myös poistunut toimijoita. Alalla toimivat yritykset ovat suhteellisen uusia, ja markkinan arvioitiin edelleen kehittyvän tulevien vuosien aikana. Luvanvaraisuuden ja määrä sääntelyn katsottiin soveltuvan heikosti alkuvaiheessa olevan, kehittyvän palvelun markkinoiden sääntelyyn.

Arviomuistiossa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista esitettiin yhtenä ratkaisuna mallia, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kielletäisiin kokonaan. Tällä tavalla kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti ehdotettiin ohjattavan ajoradalle jalkakäytävän ja pyörätien sijaan. Pysäköinti olisi kuitenkin ollut ajoradan sijaan sallittua jalkakäytävällä ja pyörätiellä, jos kunta olisi liikenteenohjauksen keinoin osoittanut pysäköintiä varten erillisiä pysäköintipaikkoja. Ratkaisuehdotuksella arvioitiin olevan huomattavia vaikutuksia liikenteen esteettömyyteen, mutta samalla se olisi edellyttänyt täysin uusien pysäköintijärjestelyjen toteuttamista. Vaihtoehdosta luovuttiin lausuntokierroksella saatujen lausuntojen perusteella.

Vaihtoehdona esityksessä ehdotetulle mikroliikennelupaa koskevalle sääntelylle on arvioitu mahdollisuutta antaa kunnille oikeus antaa kunnallisia määräyksiä pysäköintikieltoalueista ja nopeusrajoitusalueista. Kunnalliset määräykset olisivat koskeneet ainoastaan elinkeinonharjoittajia, jolloin tieto määräyksistä olisi ollut helppo antaa näille tiedoksi. Kunnallisten määräysten avulla kunnat olisivat voineet ohjata yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä ilman uusia liikenteenohjauslaitteita tai lupajärjestelmää. Kunnallisella säädösvalalla on ollut Suomessa pitkät perinteet. Toimivalta järjestyssääntöjen antamiseen kumottiin kuitenkin säättämällä järjestyslaki (612/2003) ja samalla korjattiin kunnallisiin järjestyssääntöihin liittyvät laillisuusongelmat, jotka liittyivät keskeisesti siihen, millä säädöstasolla järjestyssääntöjen vastaisesta menettelystä tuli säättää. Perustuslain 8 §:ssä säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan sekä rikoksen että rangaistuksen tulee perustua lakiin. Vaihtoehdosta luovuttiin valmistelun aikana, koska sääntelymalli olisi pitänyt sisällään monia sellaisia yhteisneuväisyyksiä järjestyssääntöjen kanssa, jotka on koettu juridisesti ongelmallisiksi. Liikennettä koskevat säännöt on keskitetty nykyisin tieliikennelakiin sen sijaan, että kunnilla olisi toimivalta antaa kunnallisia järjestyssääntöjä vastaavia määräyksiä tieliikenteestä. Tienkäyttäjien kannalta on selvää ja ennakoitavaa, kun liikkumista koskevat säännöt on koottu yhteen lakiin ja ne ovat kaikkialla samanlaisia.

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa perinteisen, tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauslaitteen voisi korvata osittain digitaalisilla liikenteenohjauslaiteilla, joiden sisältämät määräykset palveluntarjoajan tulisi viedä sovellukseensa. Tämä ratkaisuvaihtoehto arvioitiin kuitenkin toteuttamiskelvottomaksi muun muassa siksi, että kansainväliset tieliikenne- ja liikennemerkkisopimukset eivät nykyisin tunnista tämän kaltaisia liikenteenohjauslaitteita.

Valmistelun aikana arvioitiin myös vaihtoehtoa, jonka mukaan kaupungeille ja kunnille annettaisiin työkalut mikroliikkumisen hallintaan pelkästään uusilla, mikroliikenteen liikenteenoh-

jaukseen paremmin soveltuvilla liikenteenohjauslaitteilla, joista ehdotetaan nyt lisättävän säännökset tieliikennelakiin. Ratkaisuvaihtoehtoa ei kuitenkaan katsottu riittäväksi kuntien liikenteenohjauksen eikä myöskään liikenneturvallisuuden ja katutilan esteettömyyden näkökulmasta. Lisäksi vaihtoehto aiheuttaisi kunnille huomattavasti työtä ja kustannuksia. Esitetty mikroliikennelupa mahdollistaa kunnille mikroliikennepalvelujen ohjaamisen huomattavasti tehokkaammin kuin tieliikennelain mukaisen liikenteenohjauksen keinoin. Mikroliikenneluvan mahdollistamalla keinoilla vaikutetaan välillisesti myös tienkäyttäjien liikennesääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen sitä lisäävästi. Tällä voidaan vaikuttaa myös liikenneturvallisuuden kehitykseen positiivisesti. Jos mikroliikenteen liikenteenohjaus tapahtuisi vain perinteisen liikenteenohjauksen keinoin, jäisi liikennesääntöjen noudattaminen pelkästään tienkäyttäjän omalle vastuulle, mikä voisi heikentää liikenneturvallisuutta ja katutilan esteettömyyttä.

5.1.2 Liikennejuopumus

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jonka mukaan moottorittomalla ajoneuvolla tapahtuvan liikennejuopumuksen promilleaja olisi nyt ehdotettavan 0,5 promillen sijaan 1,0 promillea. Suomessa kuolemaan johtaneissa polkupyöräonnettomuuksissa polkupyöräilijän päihtymys on tavallisesti varsin korkea, yli 1,2 promillea. Myös esimerkiksi Saksassa tehdyn selvityksen mukaan päihtyneenä pyöräilyonnettomuuteen joutuneista 83 prosenttia puhalsi 1,1 promillea tai enemmän. On kuitenkin kiistatonta, että jo pienillä veren alkoholipitoisuuksilla ihmisen havainnointikenttä supistuu, reaktionopeus hidastuu, riskinotto kasvaa ja liikkuvan kohteen seuraaminen vaikeutuu. On kuitenkin toinen kysymys, milloin onnettomuusriskitaso kasvaa niin paljon, että asiaan on syytä puuttua lainsäädännön keinoin, eikä tähän ole yksiselitteistä vastausta. On kuitenkin tieteellistä näyttöä siitä, että jo 0.5 promillen päihtymystila lisää riskiä liikenneonnettomuudelle. Korkeammalle asetettu promilleraja nostaisi viranomaisten puuttumiskynnystä, jolloin poliisin ja terveydenhuollon resurssit voisi kohdistaa muuhun toimintaan.

Yhtenä kysymyksenä valmistelun aikana tarkasteltiin sitä, tulisiko polkupyöräilylle ja sähköavusteiselle polkupyörälle asettaa promilleraja. Päihtyneenä polkupyöräilyssä kuolee ja loukkaantuu nykyisin huomattavasti enemmän ihmisiä kuin kevyillä sähköajoneuvoilla. Sähköavusteiset polkupyörät ovat myös lisääntyneet liikenteessä, jolloin ajonopeudet ovat usein korkeampia ja tapahtuneet onnettomuudet vakavampia. Polkupyörien onnettomuusriski on kuitenkin huomattavasti kevyitä sähköajoneuvoja pienempi. Polkupyörällä liikkuminen edellyttää polkemista, joten päihtynyt henkilö ei saa kiihdytettyä polkupyörää yhtä helposti yli 20 kilometrin tuntinopeuteen. Näistä syistä pyöräilyyn ei esitetä promillerajaa. Päihtynyt pyöräilijä voi kuitenkin edelleen syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla, mikäli hän aiheuttaa päihtyneenä abstraktia tai konkreettista vaaraa muulle liikenteelle. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikennettä ja päihteitä ei yhdistetä toisiinsa. Myös vakuutusyhtiöiden korvauskäytännössä on pidetty merkittävänä päihtymystilana - ja yhtenä seikkana osoituksena törkeästä huolimattomuudesta - vähintään 1,2 promillen veren alkoholipitoisuutta.

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa kevyiden sähköajoneuvojen promillerajasta säädettäisiin rikoslaissa, kuten muistakin liikenteen promillerajoista tällä hetkellä säädetään. Kevyt sähköajoneuvo on sähkömoottorilla toimiva ajoneuvo, jonka ajamisesta päihtyneenä voi aiheutua selvää vaaraa muille tienkäyttäjille. Tekoa ei kuitenkaan voida pitää yhtä vaarallisena tai tuomittavana kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tapahtuvaa rattijuopumusta, vaikka nämä teot onkin rinnastettu toisiinsa monissa muissa EU-maissa. Kun otetaan huomioon ultima ratio-periaate, toiminnasta aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit, menettelyn keventämiseen liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat ja päihtyneenä ajamisen yleinen moitittavuus, voidaan päätyä siihen, että pelkkä ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä näillä ajoneuvotyypeillä tulisi voida käsitellä hallinnollisella seuraamusmaksulla. Abstrakti tai

konkreettinen vaarantaminen tulevat näissäkkin tilanteissa erikseen arvioitavaksi rikoslain sääntelyn kautta.

Valmistelun aikana arvioitiin myös mahdollisuutta säätää tieliikennelakiin promillerajasääntelyn rikkomista koskeva sakkorangaistuksen uhkainen rangaistussäännös. Tieliikennelaissa ei nykyisin ole sakkorangaistuksen uhkaisia säännöksiä, koska ne muutettiin liikennevirhemaksuiksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Näin ollen vaihtoehtoa ei katsottu taroituksenmukaiseksi. Liikennevirhemaksulla sanktioitavan liikennejuopumuksen katsotaan täydentävän nykyistä rikoslain sääntelyä.

Promillerajalle vaihtoehtoisena ratkaisuna harkittiin myös kevyitä sähköajoneuvoja koskevan yöaikaisen ajokiellon säätämistä tieliikennelaissa. Vaihtoehdon mukaan promillerajan sijaan tieliikennelakiin lisättäisiin säännös yöaikaisesta ajokiellosta, joka koskisi kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista yöaikaan. Suomessa on havaittu, että sähköpotkulautaanottomuuksia voidaan vähentää asettamalla aikaan perustuvia laajoja käyttörajoituksia vuokrattaville sähköpotkulaudoille. 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 vain riskikuljettajiin. Kielto arvioitiin kohtuuttomaksi öisin sääntöjen mukaan liikkuville ja esimerkiksi työmatkalaisille. Lailla säädetty ajokielto rajoittaisi elinkeinovapautta kohtuuttomasti. Lisäksi on selvää, että päihtyneenä ajamista tapahtuu runsaasti myös päiväsaikaan ja arkisin, joten tällaisella sääntelyllä ei saavutettaisi toivottuja liikenneturvallisuuksia.

Myös nykytilan säilyttämistä harkittiin vaihtoehtona promillerajasta säätämiselle. Tieliikennelain 17 §:n mukaan polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa ajaa, jos kuljettajalta päihtymyksen vuoksi puuttuu ajamiseen tarvittavat edellytykset. Jos menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, voidaan kuljettajalle tuomita rangaistus rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Lisäksi rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Niin sanottuun tankojuopumukseen syyllistyy se, joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Tunnuksmerkistön täyttyminen edellyttää konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Poliisi ei voi tällä hetkellä puhalluttaa polkupyöräilijää tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa, koska pakkokeinolaki mahdollistaa vain moottorikäyttöisten ajoneuvon kuljettajan puhalluttamisen. Myös tieliikennelain 183 §:ssä säädetty ajon estäminen päihtymyksen vuoksi on mahdollista kohdistaa vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaan, koska se on kytketty viranomaisen puhallusoikeuteen. Valistusta ja valvontaa lisäämällä myös nykyisillä keinoilla voisi vähentää päihtyneenä ajamista. Turvallisuustilanteen parantaminen näillä keinoin edellyttäisi kuitenkin huomattavia lisäresursseja viranomaisille.

Nykyinen sääntely ei ole riittävän ennaltaestävää, koska se mahdollistaa päihtyneenä ajamiseen puuttumisen vasta silloin, kun liikenneturvallisuuksia vaarantava teko on jo tapahtunut. Promillerajan asettamisella tavoitellaan sitä, että kuljettaja ei edes lähtisi ajamaan päihtyneenä. Yksiselitteisten päihtymysrajojen ymmärtäminen on tavalliselle tienkäyttäjälle huomattavasti selkeämpää kuin sen arvioiminen, tuleeko hän aiheuttamaan vaaraa ajonsa aikana päihtymystilastaan johtuen.

5.1.3 Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen

Ennen esityksen valmistelua laaditussa arviomuistiossa esitettiin, että siirtolakia muutettaisiin siten, että väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen olisi mahdollista välittömästi nykyisen 48 tunnin sijaan, mikä helpottaisi väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtämistä. Esityksen valmistelun aikana edellä mainittu siirtolain muuttaminen todettiin kuitenkin tarpeettomaksi, koska viranomaisten nykyiset keinot ajoneuvojen siirtämiseen arvioitiin riittäviksi. Poliisi on jo tällä hetkellä siirtolain mukaan velvollinen siirtämään ajoneuvon, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tämän lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon välittömästi, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle.

Ajoneuvon siirtämisestä annetun lain esitöissä on todettu, että laissa käytetty huomattavan haitan käsite vastaa sitä, josta aiemmin säädettiin vanhan tieliikennelain (267/1981) 27 §:n 1 momentissa (HE 78/2008 vp, s. 20/I). Vanhan tieliikennelain 27 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy. Nykyisin voimassa olevan tieliikennelain 37 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Säännökset vastaavat sisällöllisesti toisiaan. Lisäksi nykytilanteessa kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi siirtää ajoneuvon, joka on jätetty tielle siten, että ajoneuvosta aiheutuu vaaraa tai haittaa liikenteelle tieliikennelain 12 §:ssä säädetyn mukaisesti. Säännös mahdollistaa ajoneuvon siirtämisen lähisiirtona sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Siirron tarkoituksena on poistaa tielle jätetystä ajoneuvosta aiheutuva haitta tai vaara.

Edellä mainituilla perusteilla viranomaisilla on jo tällä hetkellä varsin kattavat keinot väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen. Huomattavana häirtana voidaan pitää esimerkiksi sitä, että pyörätuolia käyttävän henkilön liikkuminen estyy jalkakäytävälle väärin pysäköidyn ajoneuvon vuoksi. Pysäköiminen voi aiheuttaa myös vaaraa, jos tienkäyttäjät joutuvat väistämään väärin pysäköityä ajoneuvoa ajoradalle.

Valmistelussa on myös arvioitu, että esityksellä ehdotettavat muut muutokset, kuten mikroliikennelupa ja uudet liikenteenohjauslaitteet, tulevat vähentämään kevyiden sähköajoneuvojen virheellistä pysäköintiä ja siten parantamaan katutilan esteettömyyttä. Kuntien asettamalla lupaehtoilla voidaan ohjata näiden ajoneuvojen pysäköintiä tehokkaasti. Lisäksi kunnille lisättäisiin siirtolakiin oikeus siirtää mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot. Jo nyt on tunnistettu, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintipaikkojen osoittaminen kokeiluvuorin käytössä olevalla tiemerkinällä on parantanut kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintitilannetta. Siirtolain muuttaminen siten, että väärin pysäköity kevyt sähköajoneuvo tulisi siirtää välittömästi, voisi lisätä pysäköintiä valvovien viranomaisten työtä kohtuuttomasti ja samalla se asettaisi eri ajoneuvoluokat eriarvioiseen asemaan tavalla, jota ei voida pitää tarkoituksenmukaisena.

5.1.4 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistämiseksi arvioitiin myös vaihtoehtoisia keinoja. Yhtenä vaihtoehtona arvioitiin tieliikennelain 52 §:n muuttamista siten, että myös jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän tulisi noudattaa polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Tätä vaihtoehtoa ehdotettiin myös esitystä edeltäneessä arviomuistiossa. Ehdotettava ajo-

neuvolain soveltamisalan rajausta koskevan pykälän muuttaminen katsottiin kuitenkin tarkoituksenmukaisemmaksi vaihtoehdoksi, koska ajoneuvolain muutoksella voitaisiin yhdenmukaistaa kansallinen ajoneuvosääntely EU-sääntelyn kanssa. Myös liikkumisesteisten liikkumisvälineiden rajaaminen esitetyn muutoksen ulkopuolelle koettiin selkeämmäksi ajoneuvolain muutoksella.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Ruotsi

Ruotsissa ajoneuvoluokat on määritelty tieliikennemääritelmistä annetussa laissa (Lag om vägtrafikdefinitioner). Lain mukaisesti sähköiset ajoneuvot, jossa sähköavuste tekee työn, kuten sähköpotkulaudat sekä sähköavusteiset polkupyörät kuuluvat polkupyöräkategorian alle. Sähköavusteisessa polkupyörässä sähköavustuksen tulee olla rajoitettu 25 kilometrin tuntinopeuteen ja teho saa olla korkeintaan 250 wattia. Sähköisissä ajoneuvoissa, joissa sähköavuste tekee työn, sähköavusteen tulee olla rajoitettu enimmillään 20 kilometrin tuntinopeuteen ja sen suurin sallittu teho saa olla 250 wattia.

Ruotsissa sähköpotkulautailuun ei ole ikävaatimuksia. Alle-15 vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Kävelytiellä ajaminen ei ole sallittua. Ruotsissa polkupyöräilylle ja mikroluokan liikkumiselle ei ole asetettu promillerajaa. Ruotsin tieliikenneasetuksessa (trafikförordning) on kuitenkin vastaava säännös kuin Suomessa, jonka mukaan ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu turvalliseen ajamiseen tarvittavat edellytykset. Ruotsissa poliisilla on myös velvollisuus keskeyttää ajo, jos matkan jatkamisesta aiheutuu huomattavaa haittaa liikenneturvallisuudelle tai muuta olennaista haittaa.

Ruotsissa on tulkittu, että sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten toimintaa voidaan säädellä järjestyslain (Ordningsslag) ja julkisista hankinnoista annetun lain (Lag om offentlig upphandling) perusteella. Ruotsissa toimitaan siis sellaisten lakien perusteella, jotka olivat voimassa jo ennen kevyiden sähköajoneuvojen markkinoille tuloa. Ruotsissa kunnat voivat antaa myös paikallisia järjestysmääräyksiä, joilla voidaan vaikuttaa muun muassa sähköpotkulautojen vuokraamiseen.

Järjestyslain mukaan sähköpotkulautoja vuokraavan yrityksen on haettava järjestyslain mukainen lupa, jos yritys haluaa säilyttää sähköpotkulautoja kunnan yleisillä alueilla. Lupa haetaan poliisilta ja poliisin on hankittava kunnalta lausunto ennen luvan antamista. Lupaan voidaan liittää yksittäisiä lupaehtoja, joita elinkeinonharjoittajien on noudatettava. Jos elinkeinonharjoittaja ei noudata lupaehtoja, voidaan lupa perua tai elinkeinonharjoittaja voi joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Ruotsin oikeusjärjestyksen yhtenä perusperiaatteena on elinkeinovapaus. Jos kilpailu todetaan vahingolliseksi kuluttajalle, voidaan elinkeinonvapautta kuitenkin rajoittaa. Nykyisen tulkin mukaan kunnassa olevien sähköpotkulautojen määrää voidaan rajoittaa ja jakaamaa eri yrityksille voidaan painottaa eri perustein. Kunnat voivat myös hankkia kunnan alueelle mikroluokan liikennepalveluita, jolloin kunnat voivat tehdä sopimuksen vuokrattavista mikroluokan liikennepalveluista yhden tai useamman elinkeinonharjoittajan kanssa.

Paikallisista järjestysmääräyksistä johtuen kunnille on kehittynyt erilaisia tapoja hallita mikroliikkumista alueellaan. Muun muassa Göteborg on asettanut yrityksille täydellisen vuokrauskiellon viikonloppuöiksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tukholmassa edellytetään sovellusta, josta sähköpotkulautojen sijainteja voidaan seurata. Tukholmassa katutilan käytöstä peritään myös kiinteähintainen maksu per sähköpotkulauta.

Ruotsin tieliikenneasetukseen lisättiin syksyllä 2022 uusi säännös sähköpotkulautojen pysäköinnistä. Asetuksen mukaan sähköpotkulaudan pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle on nykyisin kielletty lukuun ottamatta pyörätelineitä tai muita erikseen osoitettuja pysäköintipaikkoja. Esimerkiksi vuonna 2022 Tukholman alueella oli 75 telineellistä paikkaa vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköintiin. Jo ennen muutoksen voimaantuloa oli kiellettyä pysäköidä ajoneuvo sellaiseen paikkaan tai sellaisella tavalla, että siitä aiheutuu vaaraa tai tarpeetonta haittaa liikenteelle.

Väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat voidaan lähi- ja varastosiirtää. Esimerkiksi Tukholmassa varastosiirrot maksavat 500 kruunua ja lähisiirrot 250 kruunua. Ajoneuvojen siirtämistä säädetään laissa ajoneuvojen siirtämisestä tietyissä tilanteissa (Lag om flyttning av fordon i vissa fall). Lain mukaan väärin pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää, jos se on ollut väärin pysäköitynä vähintään kolme päivää. Tonteilta tai yksityisiltä alueilta ajoneuvo saadaan siirtää maanomistajan pyynnöstä vasta kuukauden kuluttua, ellei ajoneuvon omistajaan saada yhteyttä.

5.2.2 Norja

Norjassa kevyet sähköiset ajoneuvot muodostavat oman ajoneuvoluokan. Kevyet sähköajoneuvot on rekisteröitävä. Polkupyörille on käytössä oma ajoneuvoluokka, joka on ensimmäisen kerran lainsäädännössä määritetty vuonna 1971. Polkupyöriin luetaan myös sähköavusteiset ja moottorivusteiset polkupyörät, joiden teho ei kuitenkaan ylitä 250 wattia, ja joiden sähköavustin on rajoitettu 25 kilometriin tunnissa. Lainsäädännössä on määritetty, että sähköpotkulautojen nopeus voi olla enintään 20 kilometriä tunnissa.

Norjassa sähköpotkulautilun ikäraja on 12 vuotta. Alle 15-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Sähköpotkulaudalla saa ajaa jalkakäytävällä jalankulkijan nopeudella, jos jalankulkijoiden määrä on vähäinen eikä liikkuminen aiheuta vaaraa tai haittaa jalankulkijoille. Jalankulkijan ohitustilanteessa suurin sallittu nopeus on kuusi kilometriä tunnissa. Jos jalankulkijoita on paljon, ei jalkakäytävällä saa ajaa. Sähköpotkulaudalla ajo ajoradalla on sallittua, paitsi moottoriteillä ja teillä, joilla pyöräily on kielletty. Ajoradalla ajettaessa on pysyttävä oikeassa reunassa ja noudatettava pyöräilyn liikennesääntöjä.

Norjassa kevyillä sähköisillä ajoneuvoilla liikuttaessa alkoholin promilleraja on sama kuin autoliikenteellä käytössä oleva 0,2 promillea. Kevyille sähköisille ajoneuvoille promilleraja asetettiin vuonna 2022 (Lov om vegtrafikk). Liikenneministeriö on lisäksi antanut säännöksen nojalla määräyksen muun päihdyttävän tai huumausaineen veren pitoisuusrajoista (forskrift om faste grenser). Poliisi voi puhalluttaa kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennevalvontatilanteissa ja esimerkiksi onnettomuuspaikoilla. Jos testitulokset tai muut seikat antavat aiheita epäillä kuljettajan ajaneen päihdyneenä, poliisi voi määrätä kuljettajan tarkempiin tutkimuksiin, kuten verikokeeseen. Tutkimuksia tehdään yleensä myös tilanteissa, jossa kuljettaja kiellettyä puhalluskokeesta. Polkupyöräilylle ei ole määritetty tarkkaa promillerajaa. Norjan lainsäädännön mukaan vaaraa aiheuttava pyöräily ei ole sallittua.

Norjassa tuli voimaan kesäkuussa 2021 säädetty laki (lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn) koskien sähköajoneuvojen vuokraamista yleisillä alueilla. Lain tarkoituksena on edistää esteettömyyttä, turvallisuutta, kestävyyttä ja hyvää ympäristöä. Laissa annetaan kunnille mahdollisuus antaa määräyksiä kevyiden sähköajoneuvojen vuokrauksesta kunnan alueella. Vuokrattavien sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen osalta kunnalla on oikeus määrätä muun muassa niistä paikoista ja alueista, joille ajoneuvoja saa pysäköidä, ajoneuvojen nopeusrajoituksista ja käyttökielloista sekä ajankohdista, jolloin vuokraaminen on sallittua. Lisäksi kunnat voivat antaa yksittäisiä määräyksiä ajoneuvojen teknisestä ja käyttäjätietojen saamisesta.

Kunnalla on myös mahdollisuus määrätä, että vuokraustoiminta kunnan alueella on luvanvaraista. Kunnan antama määräys voi sisältää säännöksiä liikennöintiluvan kestosta, kunnan alueella vuokrattavana olevien ajoneuvojen enimmäismäärästä ja muista luvan ehdoista. Kunnalla on myös oikeus perua lupa, jos kunnan määräyksiä tai ehtoja rikotaan toistuvasti tai vakavasti. Kunnalla on myös oikeus periä maksuja lupien hallinnointiin ja vuokraustoiminnan valvontaan liittyen. Laki antaa kunnalle oikeuden siirtää väärin pysäköidyt tai muuten lupaehdoja rikkovat ajoneuvot ajoneuvon omistajan kustannuksella.

Norjassa päihytyneenä ajoa pyritään estämään paitsi huomattavien sakkojen avulla, myös ajoneuvon käyttöönoton yhteydessä suoritettavalla motoriikkatehtävällä. Matkustajien kuljettamista pyritään estämään mittaamalla laudan päällä olevaa painoa ja sen vaihtelua. Liikennesääntöjen noudattamista seurataan ajokameralla sekä sähköpotkulautaoperaattorien omilla lisäsovelluksilla, jotka voivat muun muassa keskeyttää ajon, jos liikennesääntöjä ei noudateta. Näitä teknisiä ominaisuuksia on vain osassa Norjassa vuokrattavista laudoista.

Esimerkiksi Oslo on määrännyt vuokraustoiminnan luvanvaraiseksi ja vuokrattavana olevien ajoneuvojen enimmäismääräksi 8000. Liikennöintilupa myönnetään hakemuksesta kolmelle sähköpotkulautaoperaattorille, joiden kesken ajoneuvojen määrä jaetaan. Vähimmäisvaatimuksina luvan saamiseksi on, että yritys on rekisteröity yritysrekisteriin ja että yritys esittää dokumentaation siitä, että sillä on tarvittava, kunnan tarkemmin määrittämä teknologia tiedonjaon ja geotaitusten toteuttamiseksi. Liikennöintiluvat ovat voimassa yhden vuoden. Oslossa yrityksille oli asetettu vuokrauskielto 23.00-05.00 väliselle ajalle, mutta tästä luovuttiin keuhalla 2024.

Norjassa polkupyöriä koskevat liikennemerkkit koskevat myös sähköpotkulautoja. Lisäksi vuonna 2021 Norjan liikennemerkkiohjeiden (Skiltforskriften) 8 §:ään lisättiin erityisiä sähköpotkulautasymbolilla varustettuja liikennemerkkejä, joita voidaan käyttää vain kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen. Liikennemerkkien avulla voidaan osoittaa muun muassa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintikieltoalue tai nopeusrajoitusalue. Liikennemerkkiohjeissa ei sen sijaan ole sähköpotkulautojen pysäköintialuetta koskevaa tiemerkintää.

Laki antaa kunnalle oikeuden siirtää ja ottaa haltuunsa väärin pysäköidyt tai muuten lupaehdoja rikkovat ajoneuvot. Ajoneuvon siirron tai haltuunoton on oltava lain mukaan tarpeen (Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn). Ajoneuvon haltuunotosta tulee ilmoittaa omistajalle, jolla on oikeus noutaa ajoneuvo tietyn määräajan kuluessa. Kunta voi myydä ajoneuvon, jos sitä ei noudeta määrätyssä ajassa. Esimerkiksi Oslossa ajoneuvon omistajan tulee maksaa siirrosta 4460 kruunua (noin 387 euroa).

5.2.3 Viro

Virossa polkupyörän määritelmän alle lukeutuvat vähintään kaksipyöräiset ajoneuvot, jotka toimivat lihasvoimalla tai ovat varustettuja 250 watin tehoisella avustavalla sähkömoottorilla, joka ei avusta nopeuden ylittäessä 25 kilometriä tunnissa (Liiklusseadus). Sähköpotkulaudat kuuluvat omaan kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoluokkaan, johon kuuluvat yhden henkilön kuljettamiseen tarkoitetut sähkökäyttöiset ajoneuvot, joiden suurin sallittu ajonopeus on 25 kilometriä tunnissa ja korkein sallittu moottorin teho on 1000 wattia. Virossa 2024 voimaan tulleen tieliikennelain muutoksen myötä kunnille annetaan nykyisin oikeus määrätä alueellaan tätä alemmista nopeusrajoituksista. Virossa sähköpotkulautailun ikäraja on 12 vuotta. Vuokrattavia sähköpotkulautoja voi vuokrata 16 vuoden iästä alkaen. Alle 16-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää.

Virossa kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevat liikennesäännöt vastaavat suurelta osin polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä. Kevyttä sähköajoneuvoa saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Lain mukaan kevyen ajoneuvon kuljettajan tulee ohittaa jalankulkija sellaisella nopeudella, joka ei olennaisesti poikkea jalankulkijan nopeudesta ja mahdollistaa jalankulkijan turvallisen ohittamisen. Virossa ei ole erityisiä liikennemerkkejä sähköpotkulaudoille tai kevyille sähköajoneuvoille. Kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee noudattaa jalankulkijoille osoitettuja liikennevaloja kävelyteillä ajaessa ja muuten pyöräilijöille osoitettuja liikennevaloja. Vastaavasti kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee noudattaa pyörille ja/tai jalankulkijoille osoitettuja liikennemerkkejä ajoväylästä riippuen.

Virossa polkupyörää tai sähköpotkulautaa ei saa ajaa päihtyneenä. Aikaisemmin päihtyneenä ajamiselle ei oltu asetettu promillerajaa. Viron tieliikennelakiin on kuitenkin tehty muutos, jolla polkupyöräilylle ja sähköpotkulautailulle on asetettu 0,5 promillen raja. Muutos tuli voimaan 9.7.2024. Muutoksella tieliikennelain 69 §:ää täydennetään 3 kohdalla, jonka mukaan pyöräilijän, kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ja minimopon kuljettajan (pisimopeedijuhi) veressä ei saa olla alkoholia 0,5 promillea tai enemmän, tai 0,25 milligrammaa tai enemmän litrassa uloshengitysilmaa. Tähän asti poliisin on tullut arvioida päihtymys ulkoisesti havaittavissa olevien merkkien perusteella, johon tarkan promillerajan asettaminen toi nyt muutoksen. Poliisilla on oikeus alkoholipäihtymystilan tarkistamiseksi suorittaa puhalluskoe kuljettajalle, jos hän havaitsee kuljettajassa päihtymyksen merkkejä ja puhalluttaminen on tarpeen esimerkiksi liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Mikäli kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta, päihtymys todetaan pakollisen verikokeen avulla (Korvakaitseadus).

Tieliikennelakia myös täydennettiin 224 §:llä, jonka perusteella päihtyneenä ajamisesta pyörällä, sähköpotkulaudalla tai minimopolla seuraa hallinnollinen seuraamusmaksu, joka on enintään 50 sakkoyksikköä (200 euroa). Huumaavan tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajamisen osalta sovelletaan taas huumausainelain mukaista sääntelyä. Sen mukaan huumaavan aineen käytöstä tai sen hallussapidosta seuraa rangaistuksena sakkoa enintään 300 sakkoyksikköä (1200 euroa) tai vankeutta.

Poliisilla ja kunnalla on oikeus Viron tieliikennelain perusteella varastosiirtää sähköpotkulautaa tai polkupyörä muun muassa silloin, jos se on pysäköity siten, että se vaarantaa muita tienkäyttäjiä tai merkittävästi häiritsee liikennettä. Siirrosta aiheutuneista kustannuksista vastaa ajoneuvon kuljettaja, omistaja tai haltija. Sähköpotkulaudan siirto taajama-alueella maksaa enintään 75 euroa. Lisäksi laudan säilyttäminen varastossa maksaa enintään 25 euroa ensimmäiseltä ja 5 euroa sitä seuraavilta päiviltä, kuitenkin kuukaudessa enintään 100 euroa.

5.2.4 Puola

Puolassa tuli vuonna 2021 voimaan uusi laki mikroliikkumisvälineistä. Sääntely jakaa ajoneuvot kolmeen eri luokkaan 1) henkilökohtaiset liikkumisvälineet 2) liikkumista avustavat laitteet ja 3) sähköpotkulaudat. Henkilökohtaisten liikkumisvälineiden ja sähköpotkulautojen käyttöön säädettiin ikärajat. Alle 10 vuotias ei kuljettaa sähkökäyttöisiä ajoneuvoja yleisillä teillä. Yli 18 vuotiailta ei edellytetä erillistä lupaa sähköajoneuvojen kuljettamiseen. Alle 15-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää.

Puolassa pyöräkortti on asiakirja, jolla vahvistetaan alle 10-18 vuotiaan oikeus ajaa polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa. Pyöräkortin voi saada 10 vuotta täytettyään, mikäli on suorittanut pyöräkorttikokeen. Tällaiset kokeet suoritetaan tavallisesti peruskoulussa ja asiakirjan myöntävä taho on peruskoulun rehtori. Peruskoulun päättäneelle kortin myöntää lääninhallituksen tieliikennekeskuksen johtaja. Kortti on maksuton ja toistaiseksi voimassa oleva. Yli 18-vuotiailta henkilöiltä ei vaadita pyöräilyyn tai skootteriin oikeuttavaa asiakirjaa.

Kevyitä sähköajoneuvoja saa kuljettaa maksimissaan 20 kilometrin tuntinopeudella. Sähköpotkulautojen rakenteellinen huippunopeus on rajoitettu 20 kilometriin tunnissa. Kuljettajan on käytettävä pyöräkaistaa, jos sellainen on saatavilla. Myös jalkakäytävällä saa ajaa, jos auto-kaistalla nopeusrajoitus on yli 30 kilometriä tunnissa. Jalkakäytävällä saa ajaa maksimissaan 5 kilometriä tunnissa. Kiellettyä on toisen ihmisen tai eläimen kuljettaminen kevyellä sähköajoneuvolla. Kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää matkapuhelinta.

Vuonna 2021 voimaan tulleiden uusien säännösten perusteella polkupyörät ja sähköpotkulaudat saadaan pysäköidä lähtökohtaisesti vain merkityille pysäköintipaikoille kävelytiellä (Prawo o ruchu drogowym). Monet Puolan kaupungeista ovatkin tienpitäjinä merkinneet sähköpotkulaudoille ja pyörille yhteisiä pysäköintipaikkoja kävelyteille. Esimerkiksi Varsovassa on pysäköintialueiden yhteyteen lisätty sähköpotkulaudan symboli osoittamaan, että pysäköintipaikka on tarkoitettu nykyisin myös sähköpotkulaudoille.

Puolassa sähköpotkulaudalla liikuttaessa promilleraja on 0,2, mikä on vastaava kuin autoliikenteessä. Poikkeuksellisissa tilanteissa seurauksena voi olla jopa vankeusrangaistus. Puolan liikennelain mukaan liikenneturvallisuuden ja -järjestyksen valvonta kuuluu poliisin tehtäviin. Poliisilla on oikeus näitä tehtäviä hoitaessaan vaatia, että ajoneuvon (kuten sähköpotkulaudan) kuljettaja alistuu tutkimukseen alkoholin tai muun päihdyttävän aineen selvittämiseksi elimistössä (Prawo o ruchu drogowym).

Kunta tai poliisi voi siirättää kevyen sähköajoneuvon muun muassa silloin, jos ajoneuvo on jätetty paikkaan, jossa pysäköinti on kielletty ja se estää liikennettä tai muutoin vaarantaa turvallisuutta. Korkeimmillaan laudan siirtämisestä veloitetaan 123 zlotya (noin 29 euroa) ja jokaiselta säilytyspäivältä 23 zlotya (noin 5 euroa).

5.2.5 Tanska

Sähköpotkulautille ja muille kevyille sähköajoneuvoille on Tanskassa omat lainsäädännöt. Ajoneuvot luokitellaan joko moottorisoiduiksi potkulaudoiksi, itsetasapainottuviksi ajoneuvoiksi tai moottorisoiduiksi rullalaudoiksi. Riippumatta ajoneuvomääritelmästä, on ajoneuvot rajoitettava 20 kilometrin tuntinopeuteen ja niiden käytön alaikärajaksi on asetettu 15 vuotta. Polkupyörät lukeutuvat Tanskassa omaksi ajoneuvoluokakseen. Polkupyöräluokkaan kuuluvat

myös sähköavusteiset polkupyörät, joiden sähköavuste on rajoitettu ajonopeuteen 25 kilometriä tunnissa. Sähköpotkulautojen rakenteellinen huippunopeus on rajoitettu 20 kilometriin tunnissa. Kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Kävelytiellä ajaminen ei ole sallittua.

Tanskassa on käytössä lupamalli, jossa kustakin sähköpotkulaudasta maksetaan tietty summa kunnalle. Tanskassa kunnille on annettu 1.1.2021 alkaen lainsäädännöllä valtuudet määrätä vuokrapyörien ja tiettyjen muiden vuokra-ajoneuvojen (ml. sähköpotkulaudat) pysäköinnistä. Lakimuutoksessa lisättiin selvästi kuntien hallinnollista toimivaltaa sähköpotkulautojen vuokraustoimintaan liittyen. Kunnalla on lain perusteella oikeus siirtää väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat pois kaduilta. Siirrosta tulee ilmoittaa sähköpotkulaudan omistajalle, jolla on oikeus noutaa ajoneuvo tietyn ajan sisällä. Jos ajoneuvoa ei noudeta annetussa ajassa, voi kunta myydä sen. Kunta voi myös periä valvontamaksua ja pysäköinti-infran ylläpitomaksua sähköpotkulautooperaattoreilta ja rajoittaa sähköpotkulautojen määrää, jos niillä ei ole kiinteää pysäköintipaikkaa. Sen sijaan vuokrapyörien osalta kunta ei voi rajoittaa ajoneuvojen määrää.

Kööpenhaminassa sähköpotkulautoja ei missään saa pysäköidä kaduille, vaan ainoastaan merkityille pysäköintipaikoille. Jos pysäköinti on tarpeen ydinkeskustassa, täytyy laudan taksa-mittari jättää päälle, mikä tekee pysäköinnistä käyttäjälle erittäin kallista. Väärin pysäköidystä sähköpotkulaudasta annetaan sähköpotkulautooperaattorille 340 kruunun (noin 45 euron) sakko, jonka operaattori voi halutessaan periä käyttäjältä.

Tanskassa sähköpotkulaudalla ajaessa tulee noudattaa pyöräilijöille osoitettuja liikennemerkkejä ja liikennevaloja. Tanskassa on säädetty sähköpotkulaudan pysäköintipaikkaa osoittavasta tiemerkinnästä. Merkintänä on kapealla yhtenäisellä viivalla merkitty kenttä, johon on aina merkittävä sähköpotkulautasymboli (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning).

Tanskassa sähköpotkulautilun promilleraja 0,5 on vastaava kuin mitä tahansa muutakin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa. Poliisi tekee puhalluskokeen, jos poliisimies epäilee sähköpotkulautilijaa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Jos kokeen tulos ylittää 0,5 promillen rajan, otetaan verinäyte tuloksen vahvistamiseksi. Päähtyneenä ajamisesta seuraa sakko. Ensimmäistä kertaa päähtyneenä ajamisesta kiinni jäädessä poliisi määrää 2000,00 DKK (noin 268 euroa) sakon. Toisesta rikkomuksesta sakko on kaksinkertainen 4.000,00 DKK (noin 536 euroa). Kolmannesta rikkomuksesta uhkana on vankeusrangaistus. Samat seuraamukset koskevat ajamista muidenkin laittomien päihdyttävien aineiden vaikutuksen alaisena. Huumeiden ja muiden päihdyttävien aineiden osalta käytössä on nollaraja. Pyöräilylle ei ole Tanskassa asetettu promillerajaa. Pyöräily ei ole kuitenkaan sallittua, jos polkupyöräilijä ei pysty ajamaan turvallisesti (Færdselsloven).

Tanskassa kunnalla on oikeus siirtää väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat pois kaduilta. Siirrosta tulee ilmoittaa laudan omistajalle, jolla on oikeus noutaa kulkuvälineensä tietyn ajan sisällä. Jos ajoneuvoa ei haeta annetussa ajassa, voi kunta myydä sen. Tanskassa kunnalla on lain mukaan oikeus periä maksu siirtämästään ajoneuvosta (Lov om offentlige veje).

5.2.6 Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promilleraajat Euroopassa

Alla olevassa taulukossa on esitetty polkupyöräilyn ja sähköpotkulautailun promillerajoja Euroopan maissa.

Valtio	Promilleraja / polkupyörä	Promilleraja / kevyt sähköajoneuvo
Alankomaat	0,5 promillea	0,5 promillea
Belgia	0,5 promillea	0,5 promillea
Bulgaria	0,5 promillea	0,5 promillea
Espanja	0,5 promillea	0,5 promillea
Irlanti	-	-
Italia	0,5 promillea	0,5 promillea
Itävalta	0,8 promillea	0,8 promillea
Kreikka	-	-
Kroatia	0,5 promillea	0,5 promillea
Kypros	0,5 promillea	0,5 promillea
Latvia	0,5 promillea	0,5 promillea
Liettua	0,4 promillea	0,4 promillea
Luxembourg	0,5 promillea	0,5 promillea
Malta	-	-
Portugali	0,5 promillea	0,5 promillea
Puola	0,2 promillea	0,2 promillea
Ranska	0,5 promillea	0,5 promillea
Romania	0 promillea	0 promillea
Ruotsi	-	-
Saksa	1,6 promillea	0,5 promillea
Slovakia	0 promillea	0 promillea
Slovenia	0,5 promillea	0,5 promillea
Sveitsi	0,5 promillea	0,5 promillea
Tanska	-	0,5 promillea
Tsekki	0 promillea	0 promillea
Viro	0,5 promillea	0,5 promillea

6 Lausuntopalaute

6.1 Esityksen lausuntopalaute

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennepalvelulaki

2 a luku. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen.

Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi mikroliikennepalvelun tarjoamista koskeva 2 a luku. Lukuun lisättäisiin uusi 18 b – 18 f §, joissa säädettäisiin mikroliikenneluvasta.

18 b §. Mikroliikennelupa. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 b §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvasta. Pykälän ensimmäisen momentin mukaan yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Voimassa oleva mikroliikennelupa olisi edellytys pykälässä mainittujen ajoneuvojen vuokralle tarjoamiseen kunnan hallinnoimalla alueella.

Yhteiskäyttöisillä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisilla ajoneuvoilla tarkoitetaan sellaisia polkupyöriä, sähköavusteisia polkupyöriä, moottorikäyttöisiä polkupyöriä ja kevyitä sähköajoneuvoja, joita kuluttajat voivat ottaa käyttöönsä katutilasta esimerkiksi mobiilisovellusta käyttämällä. Mikroliikennelupaa ei edellytettäisi sellaiselta toimijalta, joka vuokraa ajoneuvoja henkilökohtaiseen pitkäaikaiskäyttöön leasing-palveluna tai joka vuokraa kevyitä sähköajoneuvoja kivijalkaliikkeestä esimerkiksi turisteille. Ammattimaisuuden vaatimuksilla rajattaisiin ulos esimerkiksi taloyhtiöt tai vastaavat toimijat, jotka tarjoavat muutamia ajoneuvoja lainaksi pienelle valikoidulle ryhmälle ihmisiä.

Jatkossa kaikki sähköpotkulautoja ja muita yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä vuokralle tarjoavat palveluntarjoajat tarvitsisivat mikroliikenneluvan siihen, että voivat käyttää kunnan hallinnoimaa katutilaa liiketoimintansa harjoittamiseen. Palveluntarjoajan tulisi hakea mikroliikennelupaa kunnalta ennen vuokraustoiminnan aloittamista.

Nykyisin mikroliikennepalveluita tarjotaan noin 40 kunnassa ja palvelut ovat tavallisesti joko sähköpotkulautojen tai sähköpyörien lyhytaikaista vuokrausta. Yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja on Suomessa tällä hetkellä noin 50 000. Koska liiketoimintaa harjoitetaan sijoittamalla mikroliikkumisvälineitä kunnan hallinnoimaan katutilaan, on tärkeää, että kunnilla on riittävät työkalut sen varmistamiseksi, ettei vuokraustoiminnasta aiheudu vaaraa tienkäyttäjille taikka haittaa esteettömyydelle tai katujen puhtaana- ja kunnossapidolle. Mikroliikennelupaan 18 e

§:n mukaisesti liitettävien lupaehtojen avulla kunnat voivat ohjata palveluntarjoajien toimintaa hallinnoimillaan alueilla.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta ei kuitenkaan tarvitsisi mikroliikennelupaa 1 momentissa mainittujen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen vuokralle tarjoamiseen hallinnoimallaan alueella. Esitetty poikkeus estää sellaisen tilanteen syntymisen, jossa kunta joutuisi hakemaan mikroliikennelupaa itseltään. Vaikka kunta ei olekaan velvollinen hakemaan mikroliikennelupaa hallinnoimansa alueen käyttöön, on kunnan noudatettava toiminnassaan samoja lupaehtoja, joita palveluntarjoajille on asetettu liikennepalvelulain uuden 18 e §:n perusteella. Liikenneturvallisuuden tai liikenteen esteettömyyden parantamiseksi asetetut ehdot ovat sellaisia, joita jokaisen palveluntarjoajan on yhtäläisesti noudatettava, vaikka kyseessä olisi kunnan tuottama palvelu.

Pykälän 3 momentin mukaan mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle. Kunnalla on parhaat edellytykset mikroliikenneluvan lupaehtojen valvonnan suorittamiseksi kunnan alueella. Kunnilla on lisäksi mahdollisuus asettaa mikroliikennelupa-alueen ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi uuden 18 §:n 3 momentin mukaisesti.

Kunnan viranomaisen tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

18 c §. Mikroliikenneluvan hakeminen. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 c §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan hakemisesta. Pykälän 1 momentissa eriteltäisiin mikroliikennelupaa koskevassa hakemuksessa tarvittavat tiedot. Lupamenettelyn on tarkoitus olla yrityksille ja kunnille mahdollisimman kevyt, minkä vuoksi lupahakemukseen tulisi liittää vain välttämättömät tiedot, eli tiedot palveluntarjoajasta, vuokrattavista ajoneuvoista ja toiminta-alueesta. Kunta ei voisi vaatia palveluntarjoajalta muita tietoja, jotta luvan hakeminen ja hakemuksen käsittely säilyisivät mahdollisimman yksinkertaisina.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, miten palveluntarjoajan tulee toimia, jos palveluntarjoajan yhteystiedoissa tapahtuu muutoksia. On tärkeää, että yhteystiedot ovat aina ajan tasalla, joten palveluntarjoajan on ilmoitettava muutoksista välittömästi kunnalle. Näin kunnalla on aina mahdollisuus ottaa yhteyttä palveluntarjoajaan esimerkiksi ajoneuvon siirtämisen liittyvissä tilanteissa.

18 d §. Mikroliikenneluvan myöntäminen. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 d §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan myöntämisestä. Pykälän 1 momentin mukaan mikroliikenneluvan myöntäisi se kunta, jonka alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan alueella tarkoitetaan tässä momentissa niitä alueita, jotka ovat kunnan hallinnassa. Kunnilla voi olla erilaisia sopimusjärjestelyjä esimerkiksi valtion kanssa, jolloin valtion omistuksessa olevia maa-alueita on siirretty kunnan hallintaan. Tällöin kunta myös vastaa tavallisesti näiden alueiden puhtaana- ja kunnossapidosta. On välttämätöntä, että kunta voi päättää mikroliikenneluvan lupaehtoista myös näillä alueilla.

Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä. Hakemus tulisi ratkaista viipymättä sen jälkeen, kun hakija on toimittanut kunnalle hakemuksen käsittelyä varten 18 c §:ssä mainitut tiedot. Mikroliikennelupa tulisi

myöntää kaikille hakijoille tasapuolisesti ilman erityistä harkintaa. Mikroliikennelupa myönnettäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se olisi voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella. Jos mikroliikenteen palveluntarjoaja harjoittaa toimintaa usean eri kunnan alueella, tulee sen hakea mikroliikennelupa jokaiselta näiltä kunnalta erikseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kunta voi olla myöntämättä lupaa vain silloin, jos luvan hakijan mikroliikennelupa samassa kunnassa on peruttu viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana. Säännöksen tavoitteena on estää tilanteet, joissa mikroliikenteen palveluntarjoaja hakisi uutta lupaa välittömästi edellisen luvan peruuttamisen jälkeen. Vuoden aikarajaa on pidettävä sellaisena, että palveluntarjoaja ehtii tässä ajassa korjata ne puutteet, joista johtuen tämän mikroliikennelupa on peruttu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kunnan perimästä maksusta. Kunnan lupaviranomainen voisi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voisi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §. Mikroliikenneluvan lupaehdot. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 e §, jossa säädettäisiin lupaehtojen liittamisestä mikroliikennelupaan. Pykälän 1 momentin mukaan kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehdot, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Lupaehdot voisivat koskea esimerkiksi ajoneuvojen pysäköintiä ja ajonopeuksia. Merkittävä osa yhteiskäyttöisen mikroliikenteen ongelmista on arvioitu johtuvan pysäköintivirheistä ja ajonopeuksista, jotka vaikuttavat onnettomuuksien syntyyn ja niiden seurauksiin. Tästä syystä on tärkeää, että kunnilla on tehokkaat työkalut ohjata ajoneuvojen käyttöä yleisillä alueilla erityisesti nopeusrajoitusalueiden ja pysäköintialueiden muodossa. Lisäksi kuntien tehtävänä on huolehtia katualueensa puhtaana- ja kunnossapidosta, jolloin on tärkeää, että kunnat voivat asettaa ajoneuvojen pysäköintiä koskevia rajoituksia alueille, joissa se on välttämätöntä puhtaana- tai kunnossapitotöiden suorittamiseksi.

Mikroliikennelupaan liitettävät lupaehdot on tarkoitettu välineeksi, jolla kunnat voivat velvoittaa palveluntarjoajia luomaan muun muassa pysäköintialueita ja nopeusalueita käyttösovellukseensa. Teknisesti geoidatut alueet ovat tehokas tapa ohjata yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä, koska yksittäisillä tienkäyttäjillä ei ole mahdollisuutta rikkoa näitä palveluntarjoajan sovellukseen asettamia teknisiä rajoituksia. Liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan saada lasquemalla yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden ajonopeuksia sellaisilla alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, paljon risteyksiä tai muuten kohonnut onnettomuusriskitaso. Myös pysäköintijärjestelyt selkeytyvät ja liikenteen esteettömyys paranee, jos kunnat määrittelevät lupaehdoissa selkeät pysäköintipaikat yhteiskäyttöisille ajoneuvoille. Näin voidaan myös estää pysäköinti sellaisissa paikoissa, joissa se selvästi haittaa tai vaarantaa muuta liikennettä, kuten silloilla ja alikulkutunneleissa.

Ajonopeuksiin liittyvät lupaehdot voivat pitää sisällään ehtoja kunnan hallinnoimalla alueella olevista nopeusrajoitusalueista. Nopeusrajoitusalueet voivat kattaa yksittäisiä katuja tai ne voivat kattaa koko kaupungin. Nopeusrajoitusalueet voivat olla myös aikaan sidottuja, jos se on liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltua. Nopeuksia voidaan laskea esimerkiksi aikoina, jolloin liikenne on keskustassa vilkkaimmillaan tai talvisin, jolloin tien pinta on liukas ja ajoväylät usein kapeampia. Alle 10 kilometriä tunnissa nopeusrajoituksia tulisi kuitenkin käyttää vain erityistilanteissa, joissa näin matalilla nopeusrajoituksilla voidaan arvioida olevan selviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Pysäköintiin liittyvät ehdot voivat olla osittain monipuolisempia kuin nopeuksiin liittyvät lupaehdot. Pysäköintiin liittyvät lupaehdot voivat pitää sisällään ehtoja pysäköintikieltoalueista, pysäköintialueista ja niiden käytöstä. Kunta voi määritellä alueita, joilla yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköiminen on kiellettyä. Kielto voi liikenneturvallisuus- ja esteettömyysnäkökulmien lisäksi perustua siihen, että alueella tehdään puhtaanapito- tai kunnossapitotöitä. Kunta voi asettaa myös muita sellaisia yhteiskäyttöisten ajoneuvojen pysäköintiin liittyviä lupaehtoja, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta tai liikenteen esteettömyyttä. Lupaehdoissa voidaan esimerkiksi määritellä, miten yritykselle voidaan ilmoittaa väärin pysäköidyistä ajoneuvoista. Lupaehdoissa voidaan myös määritellä pysäköintikäytäntöjä isojen yleisötilaisuuksien ajaksi. Pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi pitää sisällään ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta.

Ajoneuvojen käyttöä koskevat lupaehdot voisivat lisäksi pitää sisällään esimerkiksi ajoneuvojen käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja. Käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Helsingin kaupungissa käytössä olleet nykyiset vapaaehtoisuuteen perustuvat aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta. Samoihin liikenneturvallisuushyötyihin on päästy myös esimerkiksi Oslossa, jossa mikroliikennepalveluiden käyttö on ollut kiellettyä tiettyinä kellonaikoina viikonloppuisin. Ajoneuvojen käyttöön liittyvät lupaehdot voisivat pitää sisällään myös palvelun tarjoamiseen liittyviä kuljettajia koskevia ikävaatimuksia.

Ajoneuvojen lukumääriä koskevat lupaehdot voisivat pitää sisällään kunnan hallinnoimalla alueella vuokralle tarjottavien ajoneuvojen lukumäärän rajoittamista alueen pysäköintikapasiteetin ja liikenteen esteettömyyden varmistamiseksi. Kunnan alueelle voitaisiin määritellä yhteiskäyttöisten ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka perusteella kunta antaisi jokiselle palveluntarjoajalle mahdollisuuden sijoittaa yhtä suuren määrän ajoneuvoja kunnan katutilaan.

Lupaehtojen suunnittelu edellyttää kunnalta sen tarkastelua, millä nopeuksilla ja missä on turvallista ajaa mikroliikennevälineillä eri aikoina. Lisäksi kuntien on samalla arvioitava, missä pysäköiminen on turvallista ja missä se haittaa liikenteen esteettömyyttä. Lupaehtojen on kaikissa tilanteissa perustuttava liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden parantamiseen tai siihen, että katualueella tehdään kunnossa- tai puhtaanapitotöitä. Lupaehtojen on oltava tasapuoliset ja oikeasuhteiset. Lupamenettelyllä ei saa asettaa eri palveluntarjoajia eriarvoiseen asemaan, eikä palveluntarjoajille kohtuuttomia lupaehtoja tule asettaa.

Kunnilla on jo nykyisin mahdollisuus tienpitäjänä ohjata pysäköintiä, ajonopeuksia ja ajoneuvojen muuta käyttöä katuverkollaan tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauksen keinoin. Mikroliikenneluvalla voidaan yksinkertaistaa ja tehostaa tienpitäjän mahdollisuuksia ohjata mikroliikenteen palveluntarjoajia, mutta se ei kuitenkaan poista liikenteenohjauslaitteiden merkitystä tai käyttötarvetta. Liikenteenohjauslaitteilla toteutetut ohjaustoimet koskevat kaikkia mikroliikkuja tasapuolisesti. Mikroliikenneluvan avulla ei voida lainkaan ohjata yksityisomisteisten mikroliikennevälineiden käyttöä, vaan ainoastaan antaa mikroliikenteen palveluntarjoajia velvoittavia lupaehtoja.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta voisi luvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä. Lupaehtoja tulee voida tarkastella uudelleen esimerkiksi alueella järjestettävän yleisötilaisuuden tai kadulla olevan rakennustyömaan vuoksi. Lisäksi rajoitusalueita tulee muuttaa, jos ne osoittautuvat liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden kannalta väärin rajatuiksi.

Pykälän 3 momentin mukaan kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi. Nykyisin on yleisesti käytäntönä, että mikroliikenteen palveluntarjoajat antavat kunnille tarpeellista tietoa yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden käytöstä. Tiedon avulla kunnat voivat seurata muun maussa ajoneuvojen lukumääriä ja niiden pysäköintiä kunnan alueella. Anonymisointi tarkoittaa henkilötietojen käsittelyä niin, että henkilöä ei enää voida tunnistaa niistä.

18 f §. Mikroliikenneluvan peruuttaminen. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 f §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan peruuttamisesta. Pykälän mukaan kunta voisi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseksi määräajassa, jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja ehtoja. Puutteena voidaan pitää esimerkiksi sitä, että palveluntarjoaja ei toteuta teknisesti niitä rajoituksia, jotka on liitetty mikroliikenneluvan lupaehtoihin. Mikroliikenneluvan peruuttaminen on viimesijainen keino, johon voidaan ryhtyä vain silloin, jos luvanhaltija ei määräajassa korjaa niitä puutteita, jotka tätä kehoitetaan korjaamaan.

7.2 Tieliikennelaki

2 §. Määritelmät. Tieliikennelain 2 §:n 3 kohdan jalankulkijan määritelmää tarkennettaisiin siten, että jalankulkijalla tarkoitettaisiin myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän taluttajaa. Lisäys on tekninen, koska molempia pidetään jo nykyisin yleisesti jalankulkijoina. Lisäyksen tarkoituksena on selvittää nykytilaa ja poistaa mahdollisia tulkinta-epäselvyyksiä.

17 a §. Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla. Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 17 a §, jonka 1 momentin mukaan moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saisi kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Pykälän 2 momentin mukaan moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saisi kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovellettaisi, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien käyttö on lisääntynyt huomattavasti viime vuosina. Samalla sairaalatilastot osoittavat, että päihtyneenä ajamisesta aiheutuvien onnettomuuksien määrä on kasvanut. Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien painot ovat jatkaneet kasvuaan ja ajoneuvojen nopeudet ovat tavallisesti yli 20 kilometriä tunnissa. Nykyiset moottorittomien ajoneuvojen liikennejuopumusta koskevat rangaistussäännökset ovat johtaneet epätarkoituksenmukaiseen soveltamiskäytäntöön. Nykyinen sääntely on johtanut siihen, että suuri osa liikenneturvallisuutta vaarantavista liikennejuopumuksista jää rikosoikeudellisen järjestelmän ulkopuolelle ja rangaistuksetta.

Tieliikennelaissa säädettäisiin yksiselitteisistä liikennejuopumusrajoista moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Promilleraja olisi 0,5 promillea. Konkreettiset rajat parantaisivat liikenneturvallisuutta ja vähentäisivät kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien päihdeonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia, vammautumisia ja terveydenhuollon kuormitusta sekä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Promilleraja ennaltaestäisi päih-

tyneenä ajamista tehokkaammin kuin nykyiset päihtyneenä moottorittoman ajoneuvon kuljettamista koskevat säännökset, koska promilleraja on selkeämpi tienkäyttäjille. Yksiselitteiset rajat helpottaisivat myös liikennejuopumusten valvontaa ja mahdollistaisivat puuttumisen päihtyneenä ajamiseen jo ennen kuin teosta aiheutuu konkreettista vaaraa muille tienkäyttäjille. Puutumiskynnyksen madaltuminen lisäisi sääntelyn ennaltaestävyyttä.

Promillerajasta säätäminen on tarpeellista, koska tieliikenteessä liikutaan usein ympäristössä, jossa muuta liikennettä on paljon. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä muista liikenteeseen osallistuvista kuin liikennesääntöjä rikkovasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Ei ole muiden tienkäyttäjien turvallisuuden näkökulmasta ongelmatonta, että moottorittoman ajoneuvoliikenteessä ei nykyisin ole selkeitä rajoja päihtyneenä ajamiselle. Uusi säännös täydentäisi rikoslain 23 luvun 1 ja 9 §:n mukaista sääntelyä.

Veren tai hengitysilman päihdepitoisuus on yksiselitteisin päihtymystilan mittari. Päihteiden aiheuttamien käyttäytymishäiriöiden kuten puheen epäselvyyden ja liikkeiden epätarkkuuden arviointi riippuu paljolti arvioijan subjektiivisista käsityksistä. Lisäksi häiriöt ilmenevät eri henkilöillä eri lailla, eikä ole selvää, miten ne suhtautuvat liikenteen edellyttämiin monimutkaisiin suorituksiin. Lähes kaikissa Euroopan maissa on omaksuttu lainsäädäntöön yksiselitteiset promillerajat moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen. Promilleraja rangaistavuuden rajana soveltuu hyvin liikennerekossääntelyssä omaksuttuun vaarantamisajatteluun. Tämän ajattelun mukaan liikennettä varten on pyrittävä luomaan mahdollisimman selkeät säännöt sellaisen liikennekäyttäjien kieltämiseksi, joka keskimääräisarvion perusteella heikentää liikenneturvallisuutta.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta keskeistä on pyrkiä vähentämään päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuuksista suuri osa tapahtuu päihtyneille kuljettajille, vuorokauden ajasta riippumatta. Päihtyneenä ajava vaarantaa usein itsensä, mutta koska mikroliikennevälineitä käytetään usein alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, vaarantaa kuljettaja myös muut tienkäyttäjät, jos hän ei hallitse omaa ajoneuvoaan turvallisesti. Päihtynyt kuljettaja vaarantaa aina myös mahdollisen kyydissä olevan matkustajansa. Mikroliikennevälineitä käytetään usein päihtyneenä juuri taa-jamissa ja niillä liikutaan esimerkiksi yleisötilaisuuksiin, jolloin liikennemäärät ovat suuria. Näin myös riskit yhteentörmäyksiin muiden tienkäyttäjien kanssa kasvavat merkittävästi. Mikroliikkumisen vaarat kohdistuvat erityisesti liikenteen suojattomiin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin. Lainsäädännöllä tuleekin turvata erityisesti liikkumisesteisten, näkövammaisten, vanhusten ja lasten turvallista liikkumista.

Päihteistä aiheutuu suuri määrä mikroliikenneonnettomuuksia vuositasolla, mikä kuvaa hyvin päihtyneiden kuljettajien alentunutta kykyä hallita ajoneuvoaan liikenteessä. Vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polku-pyörätapatumapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20–30 prosenttia, mikä tarkoittaisi 2000–3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu LVM:n arviomuistion liitteenä olleen promilleraselvityksen mukaan vuosittain 1 600 ja osastohoitoon johtaneita 160. Päihtyneiden osuus on jopa 45–50 prosenttia eli noin 640–800 alkoholitapaturmaa vuosittain. Tapaturmista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta. Puutteet virallisessa tilastoinnissa jättävät mittavat liikennejuopumusongelmat usein huomiotta.

Alkoholi ja huumausaineet heikentävät psykomotorisia taitoja, joita tarvitaan pyöräilyssä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisessa. Autoliikenteen puolelta useiden tutkimusten perus-

teella tiedetään, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa eksponentiaalisesti veren alkoholipitoisuuden noustessa. Mikroliikenteessä ajoneuvojen nopeudet ja painot ovat pienempiä kuin autoliikenteessä, joten myöskään vaara toisten turvallisuudelle ei ole samaa luokkaa. Kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät kulkevat kuitenkin sähkömoottorilla 25 kilometriä tunnissa ja ajoneuvot painavat yleisesti 20 – 80 kilogrammaa. Tällaisilla ajoneuvoilla voidaan aiheuttaa huomattavaa vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille, jos päihtyneen kuljettajan kyky ajoneuvon hallintaan on päihtymyksen vuoksi laskenut. Onkin selvää, että selvästi päihtyneenä ajaminen kaupungin keskustassa täyttää usein liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Nopeasti kulkevat moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot lisäävät päihdeonnettomuuksien riskiä liikenteessä. Moottorilla varustetut polkupyörät eivät eroa juurikaan kevyistä sähköajoneuvoista. Molemmilla ajoneuvoilla liikuttaessa nopeus nousee helposti nopeasti painamalla 25 kilometriin tunnissa. Onnettomuustilanteessa uhrille voi aiheutua vakaviakin vammoja tällaisilla nopeuksilla. Yhteentörmäykset voivat johtaa pahimmassa tapauksessa toisen osapuolen menehtymiseen. Päihtynyt sähkömoottorilla varustetun ajoneuvon kuljettaja voi törmätessään aiheuttaa vakavia seurauksia erityisesti lapsille ja vanhuksille, mutta myös muille suojattomille tienkäyttäjille, kuten toisille mikroliikkuville.

Vaikka alkoholin vaikutukset ovat yksilöllisiä, on kiistatonta, että alkoholi vaikuttaa ihmisten toiminta- ja suorituskykyyn. Esimerkiksi Saksassa on lääketieteellisesti arvioitu, että polkupyörän ajaminen muuttuu mahdottomaksi, kun veren alkoholipitoisuus on yli 1,6 promillea. Veren alkoholipitoisuuden kasvaessa ihmisen havaintokenttä supistuu, reaktionopeus hidastuu, riskinotto kasvaa ja liikkuvan kohteen seuraaminen vaikeutuu. Alkoholia nauttineen tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä alkaa ilmetä veren alkoholipitoisuuden kohotessa. Siitä, kuinka paljon promillemäärät korottavat onnettomuusriskiä, ei ole yksiselitteistä tutkimustietoa eri konteksteissa, mutta tutkimuksissa on todettu, että jo 0.5 promillen humalatila lisää onnettomuusriskiä. Myös erilaisten huumausaineiden ja väsyttävien lääkkeiden käyttö saattaa moninkertaistaa onnettomuusriskin. Rangaistavuutta on vaikea perustella vain tilastollisilla riskikertomilla. Suomessa kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tutkittaessa on havaittu, että yli 1,2 promillen humalatila merkitsee huomattavan korkeaa vakavan liikenneonnettomuuden todennäköisyyttä.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyy myös koetun turvallisuuden parantaminen. Pelon tunne voi vaikuttaa esimerkiksi iäkkäiden, liikkumisrajoitteisten tai näkövammaisten ihmisten mahdollisuuteen liikkua, mistä aiheutuu haittaa näiden ihmisten tavalliseen elämään. Sähköpotkulautojen turvallisuudesta vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan joka neljäs vastaaja kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen jalankulkijana sähköpotkulautilijan takia. Pyörällä vaaratilanteeseen joutumisesta kertoi 21 prosenttia vastanneista ja autolla taas 24 prosenttia. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan jotkut jalankulkijat, erityisesti vanhukset, kävelevät vähemmän tai valitsevat muita reittejä välttääkseen sähköpotkulaudoista aiheutuvia riskejä.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät välillisesti ne vahingot yhteiskunnalle, jotka aiheutuvat liikenneturvallisuuden pettämisestä eli liikenneonnettomuuksista. Tällaisina voidaan pitää onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia sekä terveydenhuollon kuormitusta. Lisäksi kokonaisuuteen kytkeytyy vahvasti yleinen ajatus liikenteen päihitteettömyydestä. Tällä on selvä vaikutus siihen, miten yhteiskunnassa päihteet ja liikenne linkittyvät toisiinsa. Vaikka asia on lähinnä periaatteellinen, voi sillä olla pitkällä tähtäimellä vaikutuksia ihmisten asenteisiin myös muiden liikennemuotojen osalta, jolloin sillä on myös liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Päihtyneenä ajamisen ehkäisemisen näkökulmasta on keskeistä, että moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiselle asetetaan selkeä ja yksiselitteinen

promilleraja. Sillä, tulkitaanko teko rikokseksi vai ei, ei ole yhtä merkittävää vaikutusta kuljettajien käytökseen. Esimerkiksi kaupungin keskustassa on tavallisesti paljon muuta liikennettä, jolloin päihtyneen pyöräilijän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan aiheuttama vaara muille tienkäyttäjille korostuu ja teko tulee useammin arvioitavaksi rikoksena. Kaupunkien keskuksissa liikennettä on tavallisesti myös ympäri vuorokauden, joten ajankohdalla ei ole merkittävää vaikutusta teon vaarallisuuden arvioinnissa. Ajoneuvon koko ja rakenteellinen huippunopeus vaikuttavat teon vaarallisuuden arviointiin.

Esimerkiksi sähköpotkulaudan tai moottorilla varustetun polkupyörän, jonka rakenteellinen nopeus on yli 15 kilometriä tunnissa, kuljettaminen kovassa humalatilassa keskustassa on aina tyypillisesti sellaista, josta voi aiheutua vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille. Korkein oikeus on vuonna 2011 arvioinut, että 20 kilometriä tunnissa kulkevalla Segwaylla ajaminen päihtyneenä (2,02 promillea) yleisellä tiellä täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Kyseisessä tapauksessa pidettiin kiistattomana sitä, että tällainen toiminta on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle (KKO 2011:28). Jatkossa konkreettista vaaraa aiheuttanut päihtynyt kuljettaja voitaisiin edelleen tuomita liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla joko sakkoihin tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi. Toisaalta kuljettaja voitaisiin tuomita liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, mikäli tämä rikkoo tieliikennelakia tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle,

52 §. *Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen.* Tieliikennelain 52 §:n 2 momentista poistettaisiin itsestään tasapainottuvan kevyen sähköajoneuvon jalkakäytävällä ajamista koskeva poikkeus. Jatkossa tällaista ajoneuvoa tulisi kuljettaa siellä missä muutakin kevyttä sähköajoneuvoa. Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saisi jatkossakin ajaa myös jalkakäytävällä.

164 §. *Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset.* Tieliikennelain 164 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että siinä säädettyä moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomuksista määrättävää liikennevirhemaksua korotettaisiin 40 eurosta 60 euroon. Moottorittoman ajoneuvon tai eläimen kuljettajalle voitaisiin määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu.

Tieliikennelain 164 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu. Riittävää liikennevirhemaksun määräämiselle olisi pelkkä promillerajan ylittyminen, eli abstraktin tai konkreettisen vaaran aiheuttamista ei edellytettäisi. Muutoksella annettaisiin liikenteenvalvojalle mahdollisuus määrätä liikennevirhemaksu tieliikennelain uuden 17 a §:n säännösten rikkomisesta. Liikennevirhemaksu ei ole sakko, vaan hallinnollinen seuraamus lainvastaisuudesta menettelystä. Kuljettajat tulot eivät vaikuta liikennevirhemaksun suuruuteen. Liikennevirhemaksun suuruus olisi sama riippumatta kuljettajan päihtymyksen tasosta. Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla säädetään rikoslaisissa. Kyseisiä rikoslain säännöksiä sovelletaan tilanteissa, joissa päihtynyt kuljettaja aiheuttaa vähintään abstraktia vaaraa muulle liikenteelle, kuten usein tapahtuu vilkasliikenteisillä keskusta-alueilla.

174 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.* Liikennevirhemaksun tiedoksiantoa koskevaa tieliikennelain 174 §:ää muutettaisiin. Pykälän 2 momentin säännöstä, jonka mukaan liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu, muutettaisiin siten, että momentista poistettaisiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva

rajaus. Jatkossa liikennevirhemaksua koskeva päätös voitaisiin lähettää tavallisena tiedoksiantona, jos liikennevirhemaksun syyslystynen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Muutos mahdollistaisi liikennevirhemaksun antamisen tavallisena tiedoksiantona mihin tahansa tienkäyttäjryhmään kuuluvalle tienkäyttäjälle.

183 §. *Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.* Pykälässä säädetään tällä hetkellä ajon kieltämisestä ja estämisestä päihtymyksen vuoksi tilanteissa, joissa ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan syyslystynen rattijuopumukseen. Ajo voidaan estää tällä hetkellä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalta. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädetäisiin polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ajon estämisestä. Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikkoneen tieliikennelain 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Jatkossa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja estää ajamasta ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kuljettajan ei kuitenkaan katsota rikkoneen 17 a §:n säännöksiä ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Ajo voitaisiin estää siihen saakka, kunnes kuljettajan elimistössä ei enää olisi havaittavaa määrää alkoholia tai se ei enää vaikuttaisi kuljettajan ajokykyyn. Muutoksella ei laajennettaisi ajon estämisen mahdollisuutta kaikkien ajoneuvojen kuljettajiin, koska päihtymyksen toteaminen edellyttää nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävää puhallutuskoetta.

183 a §. *Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.* Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 183 a §, jossa säädetäisiin kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Pykälän tarkoituksena olisi mahdollistaa myös muun kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunnon selvittäminen luotettavasti tieliikenteessä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi sääntely mahdollistaisi ehdotetussa 17 a §:ssä säädetyn moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajan noudattamisen valvonnan.

Pykälän 1 momentin mukaan poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe olisi tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle. Puhallutusoikeus mahdollistaisi viranomaisten suorittaman päihtymysvalvonnan ja kuljettajan päihtymyksen luotettavan toteamisen. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi selkeyttäisi näytön arviointia liikennejuopumustapauksissa, koska koe on ainoa varma tapa päihtymystilan mittaamiseksi.

Tutkimustiedon valossa on selvää, että tietty määrä liikennevalvontaa on välttämätön edellytys sille, että liikenteen päihderajoituksilla on vaikutusta ja että tämä vaikutus jatkuu ajan myötä. Promillerajojen osalta on havaittu selvä merkitys myös sillä, onko poliisilla oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa amerikkalaisissa ja eurooppalaisissa tutkimuksissa vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään laskevasti. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskevat lait ovat välttämätön edellytys sille, että veren alkoholipitoisuuden alentamisella olisi positiivinen vaikutus onnettomuuksien määriin. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallusoireutta, ei olisi merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

183 b §. Henkilönkatsastus. Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 183 b §, jossa säädettäisiin henkilönkatsastuksesta. Pykälän 1 momentin mukaan moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan saataisiin kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi, jos on todennäköisiä syitä epäillä, että kuljettaja on rikkonut tieliikennelain 17 a §:n promillerajaa koskevia säännöksiä. Henkilönkatsastus voisi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Nykyisin henkilönkatsastus voidaan suorittaa rattijuopumuksesta, vesiliikennejuopumuksesta tai huumausaineen käyttörikoksesta epäillylle pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n perusteella. Kyseinen säännös ei kuitenkaan sovellu moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan henkilönkatsastukseen, koska nämä ajoneuvot eivät ole sähkömoottoristaan huolimatta rikoslain tarkoittamia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Tästä syystä tieliikennelakiin lisättäisiin oma pykälä henkilönkatsastuksen toimittamisesta. Moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle tehtävä koe vastaisi sitä, mikä nykyisin on yleisenä käytäntönä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan osalta, ja mikä vielä vuoteen 2015 asti oli käytäntönä myös kevyiden sähköajoneuvojen osalta.

Muutoksella selkeytettäisiin nykytilaa ja varmistettaisiin, että liikenteenvalvoja pystyy valvomaan mikrol liikenteen promillerajaa tehokkaasti ja oikeusturvanäkökulmat huomioiden. Promillerajan uskottava valvonta vaikuttaa tutkimusten mukaan promillerajan tehoon. Tarkkuusalkometrikoe ja verikoe ovat nykyisin ainoita luotettavia tapoja arvioida tarkkoja promillemääriä tai huumausaineiden käyttöä. Henkilönkatsastus on lisäksi tarpeellinen tilanteissa, joissa kuljettaja kieltäytyy puhalluskokeesta, vaikka muista seikoista voidaan epäillä häntä päihtyneeksi. Oikeus henkilönkatsastuksen suorittamiseen selkeyttäisi näytön arviointia liikennejuopumustapauksissa. Tienkäyttäjän oikeusturvan näkökulmasta olisi monin tavoin ongelmallista, jos viranomaisten tulisi päätellä henkilön päihtymystila muilla keinoin, esimerkiksi henkilön ulkoisesta olemuksesta.

Kokeen ottaminen edellyttää aina todennäköisiä syitä epäillä, että henkilö on kuljettanut päihtyneenä moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa. Liikenteenvalvojalla olisi näin valvontatilanteessa oltava joko seulonta-alkometrin tai huumausainepikatestin tulos, joka osoittaa kuljettajan ylittävän ne raja-arvot, jotka tieliikennelain 17 a §:ään ehdotetaan säädettävän. Poikkeuksena tähän olisi tilanne, jossa kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta seulonta-alkometriin tai huumausainepikatestistä. Pelkkä kieltäytyminen kokeesta tai testistä ei kuitenkaan yksinään olisi riittävä peruste viedä kuljettajaa verikokeeseen, mikäli kuljettaja muuten vaikuttaa ajokuntoiselta. Liikenteenvalvojan tulee aina arvioida tilanne kokonaisuutena.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättäisi poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies. Käytäntö vastaisi sitä, miten nykyisin toimitaan liikennejuopumusepäilyjen pakkokeinolain mukaisissa henkilönkatsastuksissa.

Pykälän 3 momentin mukaan verinäytteen saisi ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saisi myöskään aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa. Henkilölle, jota epäillään todennäköisin syin päihtyneenä ajamisesta, suoritetaan ensisijaisesti tarkkuusalkometrikoe tapahtumapaikalla poliisiautossa. Mikäli poliisiautossa ei ole tarkkuusalkometriä, kuljetetaan henkilö poliisiasemalle tarkkuusalkometrikoea varten. Verikokeen ottaminen on toissijainen toimintatapa, johon joudutaan kuitenkin turvautumaan, mikäli kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta tai hänen tilansa on sellainen, ettei hänen ole mahdollista puhaltaa tarkkuusalkometrilaitteeseen. Huumausaine-epäilyt voidaan selvittää vain verikokeella, koska tähän ei ole Suomessa käytössä muita luotettavia keinoja.

Liite 3.8. Tieliikennelain lisäkilpiä koskevaan liitteeseen 3.8 lisättäisiin ajoneuvoryhmää osoittaviin lisäkilpiin (H12) uusi kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi H12.14. Kevyen sähköajoneuvon ajoneuvoryhmää osoittaisi lisäkilvessä oleva sähköpotkulautasymboli. Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä osoitettu kielto, rajoitus, määräys tai sääntö koskee vain lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa. Jos kielto, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa, lisäkilvessä käytetään tekstiä "Ei koske". Uusi lisäkilpi mahdollistaisi kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyöristä.

Liitteeseen 3.8. lisättäisiin myös uusi niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää merkin B5 tai B6 yhteydessä. Liikennemerkkiyhdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmiin puolin madalletulla reunatuella. Merkkiyhdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämismisvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Väistämismisvelvollisuudesta jalkakäytävää ajoneuvolla ylitettäessä säädetään tieliikennelain 24 §:n 3 momentissa. Merkkiyhdistelmä selvittäisi väistämismisvelvollisuutta erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla risteykseen jäävän lumen ja jään vuoksi huono.

Liite 4.3. Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnät) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo – tiemerkintä M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka. Tiemerkintää voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

7.3 Ajoneuvolaki

1 a §. Soveltamisalan rajaukset. Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että ajoneuvolakia ei jatkossa sovellettaisi pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 4 kohta, jonka mukaan ajoneuvolakia ei myöskään sovellettaisi muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja.

Muutoksella yhtenäistettäisiin sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt siten, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Nykytilanteessa sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen sovelletaan tällä hetkellä polkupyöräilijän liikennesääntöjä, kun taas jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen kuljettamiseen sovelletaan jalankulkijan liikennesääntöjä. Tämä voi aiheuttaa epäselvyyttä ja mahdollisia tulkintaongelmia esimerkiksi väistämistilanteissa.

Muutos olisi perusteltu ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kannalta. Jalankulkua avustavalle tai korvaavalle liikkumisvälineelle tällä hetkellä määritelty suurin rakenteellinen nopeus 15 kilometriä tunnissa ei vastaa jalankulun todellista nopeutta. Nopeuden laskeminen parantaisi jalankulkijoiden turvallisuutta ja parantaisi jalkakäytävällä liikkuvien mahdollisuuksia ennakoida

toisten tienkäyttäjien toimintaa sekä liikenteen esteettömyyttä. Rakenteellisen nopeuden laske-
misen puolesta puhuu myös L-luokan ajoneuvojen eurooppalainen puitesääntely. L-luokan ajo-
neuvojen puiteasetuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan puiteasetusta ei sovelleta ajo-
neuvoihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

195 §. Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu. Ajoneuvolain 195 §:n 1 mo-
menttia muutettaisiin siten, että myös polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai ke-
vyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväle haltijalle voidaan määrätä 40 euron
liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain rakennetta,
varusteita tai kuntoa koskevia määräyksiä. Pykälän 1 momentin toisesta virkkeestä poistettaisiin
moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva raja. Pykälän 1 momentin kolmatta virkettä muutetta-
isiin siten, että 40 euron liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä mopoilijan, mopon omistajan tai
pysyvän haltijan lisäksi polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajo-
neuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväle haltijalle.

7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä

Siirtolakiin lisättäisiin mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirtämistä koskeva uusi 5 a §.
Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on
pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliiken-
nelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voisi suorit-
taa lähi- tai varastosiiirron välittömästi. Siirtolain 2 §:n mukaan lähisiirrolla tarkoitetaan ajo-
neuvon siirtämistä sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Varastosiiirrolla tarkoitetaan ajo-
neuvon siirtämistä kunnan osoittamaan varastoon. Se, kumpi siirto ajoneuvolle tehdään, jää
siirron suorittavan viranomaisen harkintavaltaan.

Liikennepalvelulakiin ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn pääasiallisena tar-
koituksena on parantaa kuntien keinoja mikroliikenteen ohjauksessa ja siten parantaa liikenne-
turvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Mikroliikennelupa mahdollistaa myös tehokkaan
tavan ohjata yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköintiä katujen puhtaana- ja kun-
nossapitotöiden aikana. Mikroliikenteen palveluntarjoajat voivat rajata teknisesti palvelunsa
käyttösovelluksesta ne pysäköintialueet, jotka kunta on määritellyt mikroliikenneluvan lupa-
ehdoissa. Mikroliikennelupaan liitettävien pysäköintiä koskevien lupaehtojen asettaminen voi
vähentää mikroliikennevälineiden virheellistä pysäköintiä. Palveluntarjoajien tulee pyrkiä oh-
jaamaan palvelunsa käyttäjiä pysäköimään tieliikennelain ja mikroliikenneluvan lupaehtojen
mukaisesti. Jos palveluntarjoaja kuitenkin rikkoo mikroliikennelupaan liittyviä pysäköintiä
koskevia lupaehtoja, olisi kunnalla tai kunnallisella pysäköinninvalvojalla oikeus siirtää tällai-
set ajoneuvot välittömästi turvalliseen paikkaan, jossa ne eivät vaaranna liikenteen esteettö-
myyttä.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2025.

9 Toimeenpano ja seuranta

Liikennepalvelulain 179 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumis-
palveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi
Liikenne- ja viestintävirasto arvioi liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, arvioi liikennepal-
velulain vaikutuksia sekä raportoi niistä säännöllisesti.

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmä seuraa liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

11.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tieliikennelakia, siirtolakia, liikennepalvelulakia ja ajoneuvolakia. Esitetyillä muutoksilla tavoitellaan merkittäviä parannuksia suojattomien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen esteettömyyteen. Sääntelykokonaisuuden kaikki toimenpiteet täydentävät toisiaan ja niiden yhteisvaikutus liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden näkökulmasta on arvioitu merkittäväksi. Suomen liikenneturvallisuusvisiona on, että kukaan ei enää kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä vuonna 2050.

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:ssä turvattu yhdenvertaisuus, 7 §:ssä turvattu oikeus elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 15 §:ssä turvattu omaisuuden suoja sekä 21 §:ssä turvattu oikeusturva. Lisäksi ehdotettavalla lainsäädännöllä lisätään kuntien toimivaltuuksia ohjata mikroliiikenteen palveluntarjoajien toimintaa, mikä on merkityksellistä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden ja 121 §:n kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen.

11.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset

12.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ään sisältyisi lain rikkomisesta määrättävä uusi hallinnollinen maksusanktio lain rikkomisen seuraamuksena. Tunnusmerkistön lisäksi 164 §:n 2 momentissa olisi säädetty sanktion rahamäärästä. Lisäksi hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaista maksusanktiota korotettaisiin ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen maksusanktion soveltamisalaa laajennettaisiin kevyisiin sähköajoneuvoihin, polkupyöriin ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa lausuntokäytännössä on katsottu, että perustuslain 8 §:ssä tarkoitettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei ulota vaikutustaan suoraan hallinnollisiin seuraamuksiin. Alun perin asiaan on kiinnitetty huomiota täsmällisyysvaatimuksen kannalta (PeVL 74/2002 vp, s. 5/I). Sittemmin valiokunta on säännönmukaisesti toistanut tämän tarkkuuden yleistä vaatimusta koskevan maininnan hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia ehdotuksia tarkastellessaan (esim. PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 17/2012 vp, s. 6/I, PeVL 15/2014 vp, s. 2/I, PeVL 28/2014 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7,

PeVL 15/2016 vp, s. 4–5, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 9/2018 vp, s. 3, PeVL 12/2019 vp, s. 8, 13/2019 vp, s. 8, PeVL 21/2020 vp, s. 2 ja PeVL 46/2021 vp, 13 kohta.)

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin myös katsonut, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn on täytettävä riittävät sääntelyn täsmällisyyttä ja selkeyttä koskevat vaatimukset. Vaikka valiokunta on nimenomaisesti tässä suhteessa katsonut, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, se on kuitenkin katsonut, että tarkkuuden yleistä vaatimusta ei hallinnollisen seuraamussääntelyn suhteen voida sivuuttaa (Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 2/I). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista 42 (esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, 12 kohta).

Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ssä ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:ssä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sitä tekotyypistä, joka olisi sanktioitu rikkomuksena.

12.2.2 Syyksiluettavuus

Syyttömyysoletama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Periaatteen mukaan todistustaakka rikosasioissa kuuluu aina syyttäjälle. Syyttömyysoletama tulee lähtökohtaisesti noudatettavaksi myös rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastuvan hallinnollisen sanktion määräämisessä. Keskeinen oikeusvaltiollinen vaatimus siten on, että hallinnollinen sanktio tulee kohdistaa nimenomaan rikkomuksen tekijään ja viranomaisen on esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi. Tässä esityksessä perustana on perustuslakivaliokunnan uuden tieliikennelain eduskuntakäsittelyn yhteydessä omaksuma kanta, jossa korostettiin sanktoidun käyttäytymisen kytkeä tahallisuuteen tai tuottamukseen.

Tämän vuoksi näitä käsitteitä on tulkittava rikoslain 3 luvun 6 §:n tahallisuutta koskeva säännös ja 7 §:n tuottamusta koskeva säännös huomioon ottaen. Tulkintaa voidaan puoltaa sillä, että perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (esim. PeVL 46/2021 vp, 12 kohta, PeVL 21/2020 vp, s. 2, PeVL 9/2018 vp, s. 2–3, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5 ja PeVL 14/2013 vp, s. 2/I).

Mikroliikenteen juopumusääntely on kytketty rikoslain liikennejuopumussääntelyn tavoin vain teon tahallisuuteen. Teon huolimattomuus tulee kysymykseen vain delikteissä, jotka edellyttävät jonkinlaista kausaalisuhdetta. Siten sellaiset rikostyypit kuten rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus eivät kuulu teon huolimattomuuden soveltamisalaan. Tämän vuoksi myös tieliikennelain mukainen ajoneuvolla ajaminen sanktoidulla tavalla päihtyneenä tulee sanktioitavaksi vain tahallisenä tekona.

12.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely

Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia. Tätä on pidetty tärkeänä hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian

riittävästä ja asianmukaisesti selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset (viranomaisen selvittämisvelvollisuus). Perustuslakivaliokunnan lausunkäytännön mukaan mainittu hallintolain säännös lähtökohtaisesti merkitsee, että hallinnollisten seuraamusmaksujen määrääminen ei ole käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa (PeVL 32/2005 vp, s. 3/II ja PeVL 9/2018 vp, s. 6.). Hallintolaki muodostaa muutenkin oikeusturvan kannalta riittävän perustan myös ehdotettavia liikennevirhemaksuja määrättäessä.

Toimivalta määrätä sanktiomaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n mukaisen liikennevirhemaksun määräisi poliisimies, rajavartiomies tai tullimies. Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä. Poliisilla hallinnoi lisäksi tietojärjestelmää, jossa liikennevirhemaksut jo tällä hetkellä hallinnoidaan. Myös Tulli ja Rajavartiolaitos hyödyntävät poliisin tietojärjestelmää. Poliisin toimivaltaa voidaan perustella erityisesti maksusanktioiden syyksilukemiseen ja mittaamiseen liittyvällä päätöksenteolla, jotka molemmat edellyttävät asiantuntemusta seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevista seikoista ja siitä aineellisesta alasta, jota seuraamusmaksun määräämistä koskeva lainsäädäntö koskee.

12.2.4 Oikeusturva

Hallinnollisen sanktiomaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Tämän tulee perustuslakivaliokunnan mukaan käydä selkeästi ilmi asiaa koskevasta lainsäädännöstä (ks. PeVL 28/2014 vp, PeVL 9/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp.). Vaatimus täyttyy ehdotuksessa, koska seuraamusmaksuihin voi hakea muutosta. Muutosta on ensin haettava oikaisuvaatimuksella päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätökseen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitettulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

12.2.5 Liikennevirhemaksun hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoitus-edellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyyksivaatimukset asettamat edellytykset (PeVM 25/1994 vp, s. 5/I). Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyyksivaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojamiseksi. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Esityksen 2. lakiehdotuksessa ehdotettava hallinnollinen maksusanktio on osa tieliikennelakiin ehdotettavan liikennejuopumussääntelyn valvontajärjestelmää. Laissa ehdotettavalla sanktiomaksu-uhalla pyritään vaikuttamaan siihen, että kevyellä sähköajoneuvolla ja moottorilla varustetulla polkupyörällä toimittaisiin lain säännösten mukaisesti, eikä ajoneuvoja käytettäisi päihtyneenä. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen maksusanktion soveltamisalan laajentamisella pyritään vaikuttamaan siihen, että tiellä käytettäisiin vain sellaisia ajoneuvoja,

jotka ovat turvallisia. Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten noudattaminen on keskeistä liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Ehdotettavien sanktiontien tärkein tarkoitusperä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että liikenneturvallisuusperusteista sääntelyä noudatetaan.

Selvää näkemystä ei ole siitä, mikä on hallinnollisten seuraamusmaksujen itsenäinen tavoite. Usein hallinnollisten seuraamusmaksujen säätämisen yhteydessä viitataan seuraamusmaksujen ennaltaehkäisevään tehoon tai tarkemmin seuraamusmaksujen yleis- ja erityispreventiiviseen luonteeseen (esim. TaVM 7/2017 vp, s. 12 ja HaVM 18/2021 vp, s. 12). Näin on myös asian laita tässä hallituksen esityksessä. Tällöin hallinnollisten seuraamusmaksujen tavoitteet lähestyvät rikosoikeudellisen rangaistuksen tavoitteita. Koska perustuslakivaliokunta on käytännössä rinnastanut rangaistusluonteiset taloudelliset seuraamukset rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 46/2021 vp, 12 kohta), on luontevaa, että myös tämän esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet kytetään liikenneturvallisuuteen sekä vahingollisen toiminnan ennaltaehkäisyyn eli preventioon.

Ehdotettavat sanktiomaksut (liikennevirhemaksut) ehdotetaan säädettäväksi liikenneturvallisuuden kannalta ei-toivottavan käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Liikennevirhemaksuilla pyritään vaikuttamaan tienkäyttäjien toimintaan ja näin parantamaan liikenneturvallisuutta. Ennaltaehkäisy tavoite on tällöin sekä rikkomuksen tekijän tulevaan käyttäytymiseen suuntautuva että laajemmin muihin potentiaaliin rikkomusentekijöihin suuntautuva. Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen arvioidaan olevan riittävä tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä sakonuhkaisten rikkomussäännösten sijaan. Tieliikennelain rikkomusten kontrollissa hallinnollisiin sanktioihin siirtymisellä ei ole arvioitu olevan vaikutusta ei toivotun käyttäytymisen kannalta, mikä puoltaa ehdottavaa sanktiomaksua myös mikroliikenteen juopumustausten sanktioinnissa.

Oikeudesta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen säädetään perustuslain 7 §:ssä. Oikeudella henkilökohtaiseen turvallisuuteen korostetaan julkisen vallan positiivisia toimintavelvoitteita ihmisten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta (PeVL 44/1998 vp). Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien perusoikeuksia luomalla mahdollisimman turvallinen liikenneympäristö. Tieliikenteessä korostuu nykyisin entistä voimakkaammin tarve suojella suojattomia tienkäyttäjiä muiden tienkäyttäjien aiheuttamalta riskiltä.

Noin puoleen mikroliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista liittyvät päihitteet. Päihtyneen kuljettajan kyky kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti heikkenee muun muassa ajovirheiden lisääntymisen ja harkintakyvyn heikkenemisen vuoksi. Nopeiden moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen yleistyessä turvallisuusriskit ovat jatkuvassa kasvussa. Liikenneturvallisuuteen kiinnittyvä suojeluvetoite muodostaa sellaisen painavan yhteiskunnallisen tarpeen, joka on aukottomasti hyväksyttävä peruste tässä hallituksen esityksessä ehdotettavalle sanktiosääntelylle.

Selviytyminen liikenteessä edellyttää hyvää havainto-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyä. Alkoholin nauttiminen huonontaa näitä toimintoja, ja tienkäyttäjän riski joutua liikenneonnettomuuteen kasvaa huomattavasti veren alkoholipitoisuuden lisääntyessä. Samankaltainen vaikutus on myös monilla lääkkeillä sekä varsinkin huumausaineilla, joiden vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti keskushermostoon. Kansallisessa ja kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu jo 0,5 promillen humalan lisäävän tienkäyttäjien riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Autoliikenteessä 0,5-0,8 promillen humalan on todettu kasvattavan kuoleman

tai vakavan loukkaantumisen riskin noin kuusinkertaiseksi verrattuna päihteettömään kuljettajaan. Myös jo vähäiset määrät huumausaineita tai alkoholin ja lääkkeiden yhteiskäyttö lisää riskiä joutua liikenneonnettomuuteen.

Lainvalmistelukäytännöstä löytyy melko niukasti kannanottoja siihen, millä edellytyksillä ja perusteilla valinta hallinnollisten seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisen sääntelyn välillä on tehtävä. Hallinnollisten seuraamusten käyttöala lainsäädännössä on lisääntynyt, ja niiden on katsottu soveltuvan ennen kaikkea tilanteisiin, joissa on kysymys vähäisistä rikkomuksista tai laiminlyönneistä ja joissa maksun määrääminen voi tapahtua verraten yksinkertaisessa menettelyssä hallintoviranomaisessa (PeVL 9/2018 vp). Rikosoikeudellinen rangaistavaksi säätäminen on perinteisesti katsottu perustelluksi, mikäli sääntely-ympäristö on monimutkaista ja epäilyllä subjektiiviseen syyllisyyteen liittyvien näkökohtien sekä muihin epäiltyyn tekoon liittyvien olennaisten seikkojen selvittäminen edellyttää muuta kuin kirjallista selvittämistä, koska edellä mainitut seikat soveltuvat paremmin rikosprosessuaalisessa järjestyksessä selvitetäviksi. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus (PeVL 9/2018 vp).

Lähtökohdaksi on lainsäädäntökäytännössä asetettu, että rikosoikeudellisen järjestelmän keinoin toteutettu rangaistavaksi säätäminen on viimesijaista ja sen tulee kohdistua moitittavimpina pidettyihin tekoihin. Mikäli tavoite on saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin kriminalisoinnilla, on tätä ensisijaisesti käytettävä. Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettamista päihtyneenä ei voida pitää vähäisenä rikkomuksena siitä aiheutuvien liikenneturvallisuushaittojen näkökulmasta. Tekoa ei kuitenkaan voida pitää yhtä vaarallisena tai tuomittavana kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tapahtuvaa rattijuopumusta. Kun otetaan huomioon ultima ratio-periaate, toiminnasta aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit, menettelyn keventämiseen liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat ja päihtyneenä ajamisen yleinen moitittavuus, voidaan päätyä siihen, että pelkkä ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä näillä ajoneuvotyypeillä tulisi voida käsitellä hallinnollisella seuraamusmaksulla.

Hallinnollisen seuraamusmaksun käyttöä tässä tapauksessa puoltaa myös se, että hallinnollisen ohjauksen keinojen tai rikkomuksen johdosta määrättäviä muita hallinnollisia seuraamuksia ei voida pitää tarkoituksenmukaisina, mutta rikkomusten laatu ei tässä tapauksessa myöskään ehdottomasti edellytä rikosoikeudellisen järjestelmän käyttöä. Seuraamussääntelylle on poliisin suorittaman valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Liikennevirhemaksua on seuraamuksena pidettävä kohtuullisena ja oikeasuhtaisena mikroliikenteen yksiselitteisen promillerajan ylityksestä. Samoja tavoitteita ei voida saavuttaa esimerkiksi muilla hallinnollisilla seuraamuksilla, joten hallinnollisen seuraamusmaksun käyttö on kokonaisuutena arvostellen perusteltua.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamista ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen liikennevirhemaksun soveltamisalan laajentamista on molempia pidettävä oikeasuhtaisina toimina mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikennevirhemaksujärjestelmä ja liikennevirhemaksun korottaminen on nykyisessä tilanteessa arvioitu liikennevalvonnan lisäämisen lisäksi parhaaksi keinoksi puuttua mikroliikenteen liikenne rikkomuksiin kuten tieliikennelain vastaiseen matkustajan kuljettamiseen, jalkakäytävällä ajamiseen ja väistämisvelvollisuuden laiminlyönteihin. Liikennevirhemaksulla voidaan vaikuttaa myös siihen, että liikenteessä käytetyt ajoneuvot ovat turvallisia ja ajoneuvolain vaatimusten mukaisia.

Fiskaaliset tavoitteet eivät ole hyväksyttäviä perusteita seuraamussääntelylle. Seuraamusmaksujen korotukselle onkin esitettävä hyväksyttävyyden suhteen kunnolliset perustelut, joissa ehdotus on kytketty perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. Sanktiojärjestelmän tunnustettuna tavoitteena on rikkomusten ehkäiseminen eri vaikutusmekanismeilla sekä rikkomusten ja liikennetikosten aiheuttamien kärsimysten ja kustannusten minimoiminen ja niiden oikeudenmukainen jakaminen eri osapuolten kesken. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tämänkaltaisia näkökohtia ja tavoitteita perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä perusteina sakkojen korotukselle. (PeVL 9/2016 vp, s. 5) Nykyisin merkittävä osa mikroliiikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista johtuu tienkäyttäjien liikennesääntöjen vastaisesta toiminnasta. Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamisen tavoitteena on toimia ennaltaehkäisevästi siten, että moottorittomien ajoneuvojen käyttöön liittyvät rikkeet vähenisivät ja liikenneturvallisuus parane.

12.2.6 Liikennevirhemaksun oikeasuhtaisuudesta

Perustuslakivaliokunta edellyttää, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeva sääntely täyttää oikeasuhtaisuuden vaatimukset. Oikeasuhtaisuuden vaatimus on johdettu perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluvasta suhteellisuusvaatimuksesta, jonka mukaan perusoikeusrajoitusten on oltava välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja perusoikeusrajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Lisäksi edellytetään, että rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään (PeVM 25/1994 vp, s. 5).

Hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää ensinnäkin, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Yhdistettynä seuraamussääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevaan vaatimukseen tämä tarkoittaa, että sanktiomaksujen enimmäis- ja vähimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistu seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Oikeasuhtaisuuden ja lailla säätämisen vaatimuksen kannalta olennaista tämän vuoksi on, että seuraamusmaksun määrästä säädetään riittävän yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti laissa. Käytännössä tämä merkitsee ennen muuta seuraamuksen enimmäismäärän, mutta tarvittaessa myös vähimmäismäärän määrittelyä laintasoisessa säännöksessä.

Oikeasuhtaisuuden vaatimus edellyttää seuraamuksen ankaruustason määrittämistä, joka on luonnollisesti yhteydessä sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota säänteleyllä pyritään suojaamaan. Mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi tulla kysymykseen. Jos kysymys on laajasta sääntelykokonaisuudesta, jonka rikkomisen voi tapahtua moitittavuudeltaan eriasteisin tavoin ja jos tarkoitus on sanktioida monenlaista lainvastaista toimintaa, rahamäärää on syytä porrastaa. Perustuslakivaliokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisistä rikkomuksista määrättävän seuraamusmaksun vähimmäismäärä oli 500 euroa. (ks. PeVL 58/2010 vp s. 6/I)

Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ssä olisi säädetty liikennevirhemaksun kiinteä rahamäärä. Esityksen mukaan moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisuudesta 200 euron liikennevirhemaksu. Maksun määrä olisi tällöin saman suuruinen kuin nopeusrajoituksen ylityksestä 15-20 kilometrillä tunnissa (nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 kilometriä tunnissa) henkilöauton kuljettajalle määrättävä liikennevirhemaksu. Sanktiomaksun suuruus on arvioitu kohtuulliseksi ja oikeasuhtaiseksi, kun on otettu huomioon päihtyneenä ajamisesta aiheutuvat vaaratilanteet ja

onnettomuudet. Seuraamusmaksun rahamäärällä tulee olla riittävää ennalta estävyyttä, jotta tienkäyttäjät noudattavat asetettuja rajoja, eivätkä lähde päihtyneenä ajamaan sähkömoottorilla varustettuja ajoneuvoja.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä koskeva sääntely on muotoiltava tavalla, joka ilmentää sidottua harkintaa. Sääntely on toisin sanoen muotoiltava siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täytyessä (PeVL 39/2017 vp, s. 4, PeVL 49/2017, s. 5–6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta). Oikeasuhtaisuuden kannalta välttämätöntä on myös, että seuraamusmaksun määräämättä jättämisestä koskeva sääntely pitää sisällään mahdollisuuden jättää seuraamusmaksu määräämättä, jos sen määrääminen olisi erityisestä syystä kohtuutonta (PeVL 49/2017 vp, s. 6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 5). Liikennevirhemaksun määräämisestä, liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisällöstä ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään kattavasti tieliikennelain 6 luvussa. Tieliikennelain 160 §:n 5 momentin mukaan seuraamus on jätettävä määräämättä, jos liikennevirhe on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta. Ehdotettava sääntely vastaisi näin perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntöä ja olisi oikeasuhtaista.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamista ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen liikennevirhemaksun soveltamisalan laajentamista on molempia pidettävä oikeasuhtaisina toimina mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Rahamäärältään maltilliset muutokset liikennevirhemaksuihin on arvioitu kohtuullisiksi ja oikeasuhtaisiksi, ottaen huomioon mikroliikenteessä tapahtuneet onnettomuudet ja niiden seuraukset.

11.3 Mikroliikennevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen

Esityksen 2. lakiehdotuksen 183 a §:ssä säädettäisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja mikroliikenteen juopumussääntelyn vaikuttavuuden lisäämiseksi välttämättömät toimivaltasäännökset, joiden perusteella poliisi voi puhalluttaa tai suorittaa huumausainepikatestin polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle. Esityksen 2. lakiehdotuksen 183 b §:ään lisättäisiin henkilönkatsastusta koskeva tarkkarajainen säännös, jotta promillerajan mahdollinen ylitys voidaan todentaa varmalla tavalla yksilön oikeusturvänäkökulmat huomioiden. Tällainen toimenpide merkitsee vakavaa puuttumista tarkastettavan henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, sillä katsastus voi käsittää puhalluskokeen ja verinäytteen ottamisen (PeVL 34/2001 vp, 4, PeVL 20/2005 vp ja PeVL 5/2006 vp). Perustuslain 7 §:ssä turvattu oikeuden elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen lisäksi on tärkeä kiinnittää huomiota perustuslain 21 §:ssä turvattuun oikeusturvaan.

Henkilönkatsastus on perinteisesti katsottu pakkokeinoksi, jonka voi suorittaa rikoksesta epäillylle henkilölle rikoksen selvittämiseksi. Ei ole kuitenkaan täysin poikkeuksellista, että henkilönkatsastus voitaisiin tehdä myös muissa tilanteissa. Vuoden 2011 pakkokeinolain uudistuksen yhteydessä mahdollistettiin henkilönkatsastuksen tekeminen muulle kuin rikoksesta epäillylle tietyn tarkoin rajatuin edellytyksin (HE 222/2010 vp). Lisäksi lastensuojelulaki pitää sisällään toimivaltanormit, joiden perusteella lapseen voidaan kohdistaa henkilönkatsastus, joka voi käsittää puhalluskokeen suorittamisen tai veri-, hius-, virtsa- tai sylkinäytteen ottamisen, mikäli on perusteltu syytä epäillä lapsen käyttäneen päihteitä sijaishuollossa (HE 225/2004 vp). Lisäksi henkilönkatsastukseen toimittamisesta on säädetty mielenterveyslain 22 i §:ssä ja vankeuslain 16 luvun 6 §:ssä. Henkilönkatsastusta onkin tarkasteltu useissa perustuslakivaliokunnan lausunnossa (mm. PeVL 34/2001 vp, PeVL 20/2005 vp ja PeVL 5/2006 vp).

Nykyisin pakkokeinolaki pitää sisällään säännökset moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan määräämiseksi kokeeseen, joka tehdään kuljettajan mahdollisesti nauttiman päihteen toteamiseksi. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi ei edellytä epäilyä rikoksesta, vaan säännös on tarkoitettu kuljettajien ajokyvyn yleiseen massaluonteiseen testaamiseen. Pakkokeinolaissa on perinteisesti säädetty rikoksen esitutkinnasta ja joissakin tapauksissa myös sen jälkeen käytettävistä pakkokeinoista, joten yleinen massaluonteinen kuljettajien ajokyvyn testaaminen ei ongelmitta sovi kyseiseen säädökseen. Tästä syystä vastaava mikroliikennettä koskeva säännös lisättäisiin pakkokeinolain sijasta tieliikennelakiin. Massaluonteisen testaamisen mahdollistamisella varmistetaan poliisin mahdollisuudet puuttua muita vaarantavaan päihtyneenä ajamiseen ja sen on myös todettu lisäävän sanktioinnin vaikuttavuutta.

Perusoikeuden rajoitusperusteena voi olla esimerkiksi pyrkimys suojata jonkin muun kuin rajoituksen kohteena olevan perusoikeuden toteutumista tai saavuttaa jokin muu sellainen päämäärä, joka on perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta objektiivisin perustein arvioituna hyväksyttävä. (PeVL 35/2014 vp, s. 3, PeVL 3/2014 vp, s. 2–3, PeVL 38/2013 vp, s. 3/II) Liikenneturvallisuuden, eli tässä tapauksessa erityisesti liikenteeseen osallistuvien suojattomien tienkäyttäjien hengen ja terveyden suojeleminen on tärkeä ja merkittävä tavoite. Perustusvaliokunta on aikaisemmin katsonut, että liikennevalvonnan tarpeet ja pyrkimys liikenneturvallisuuden edistämiseen ovat sellaisia painavia yhteiskunnallisia syitä, joiden vuoksi henkilökohtaiseen koskemattomuuteen on hyväksyttävää puuttua henkilöntarkastuksen muodossa. (PeVL 6/1998 vp, 3) Lisäksi perustuslakivaliokunta on katsonut liikenneturvallisuuden ylläpitämisen ja parantamisen olevan hyväksyttävä ja yhteiskunnallisesti tärkeä peruste säätää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle velvollisuus alistua puhalluskokeeseen (PeVL 4/1986 vp). Sähkömoottorilla toimivat kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät eivät kuitenkaan ole rikoslain tarkoittamia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

Poliisin puhallutusoikeudella on kansainvälisissä tutkimuksissa havaittu olevan selvä vaikutus päihteiden käytön vähenemiseen liikenteessä ja sitä kautta myös päihtyneenä aiheutettujen onnettomuuksien määriin. Esitetyt muutokset ovat välttämättömyys muille vaaralliseen päihtyneenä ajoon puuttumiseksi ennalta tieliikenteessä. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi on voitava tehdä myös polkupyörien, moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajille, jotta kyseisiä liikennemuotoja koskevia kuljettajan ajonkuntoon liittyviä säännöksiä voidaan valvoa tehokkaasti ja oikeusturvanäkökulmat huomioiden.

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Julkisen vallan käyttäjällä tulee viime kädessä olla eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste. Lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista (PeVL 26/2013 vp, s. 3–4) sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perusoikeusrajoituksen tulee olla laissa tarkkarajainen ja riittävän täsmällisesti määritetty. Sääntelyn tarkkuuden ja täsmällisyyden kannalta on tärkeää, että laista ilmenee riittävän selkeästi, kuka on oikeutettu käyttämään rajoitusvaltuuksia, mitä valtuuksia käytettäessä saadaan tehdä ja miten silloin on meneteltävä. (PeVL 21/2006 vp, s. 3, PeVL 20/2005 vp, s. 4, PeVL 12/1998 vp, s. 3 ja 6) Täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimuksen noudattaminen edellyttää myös sitä, että laissa käytetyt ilmaisut ja sanonnat ovat täsmällisiä (PeVL 40/2013 vp, s. 3, PeVL 54/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, s. 3).

Oikeus henkilönkatsastukseen on nähtävä perus- ja ihmisoikeusherkäksi sääntelykohteeksi, jossa on sovitettava yhteen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamia seikkoja kielletyn teon selvittämisen ja muiden painavien yhteiskunnallisten intressien kanssa ja jossa korostuvat vaati-

mukset sääntelyn tarkkarajaisuudesta ja täsmällisyydestä, välttämättömyydestä sekä oikeusturvasta (PeVL 98/2022 vp, s. 2). Nyt ehdotettava sääntely vastaa pääosin sisällöllisesti pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n ja 8 luvun 32 §:n 1 momentin sääntelyä, jotka on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella.

Esityksessä ehdotetulla sääntelyllä annetaan liikennevalvontaa tekeville poliisimiehille oikeus suorittaa koe polkupyörän, moottorikäyttöisen polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle. Kokeella tarkoitetaan puhalluskoetta seulonta-alkometrillä tai huumausainepikatestin suorittamista kuljettajalle. Kokeeseen voidaan määrätä ilman epäilyä promillerajasääntelyn noudattamisen rikkomisesta niin sanotusti ratsialuonteisesti. Vastaava menettely on jo nykyisin käytössä moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien osalta. Kokeesta kieltäytymisen tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voitaisiin toimittaa myös henkilönkatsastus, johon ei tarvita pidättämiseen oikeutetun virkamiehen päätöstä. Jatkotoimenpiteitä voidaan kohdistaa vain sellaiseen kuljettajaan, jota voidaan todennäköisin syin epäillä tieliikennelain 17 a §:n säännösten rikkomisesta.

Pääsääntönä on, että tieliikennelain 17 a §:n rikkomisesta epäilty kuljettajalle tehdään tarkkuusalkometrikoe, jolla voidaan saada luotettava koetulos kuljettajan päihtymyksestä. Rajatapauksissa on henkilön oikeusturvaankin liittyvistä syistä perusteltua, että tutkimus voidaan suorittaa luotettavalla henkilönkatsastusmenetelmällä (kts. esim. LaVM 44/2010 vp). Viranomaisilla tulee olla luotettava näyttö henkilön päihtymystilasta, jos hänelle määrätään asiassa liikennevirhemaksu tai häntä epäillään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla.

Nykyisin tarkkuusalkometrejä on käytössä jo useissa poliisiautoissa, joten kuljettajaa ei aina tarvitse viedä poliisiasemalle kokeen suorittamista varten. Tarkkuusalkometrikokeen suorittaminen ei edellytä sitä, että henkilön liikkumista tai vapautta olisi rajoitettava kohtuuttoman pitkiä aikoja. Kuljettaja voidaan tietyissä tilanteissa joutua viemään myös verinäytteen ottoon. Tällainen tilanne voi tulla kyseeseen neljässä eri tilanteessa: kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta tarkkuusalkometriin, kuljettaja ei pysty puhaltamaan tarkkuusalkometriin esimerkiksi päihtymystilastaan johtuen tai kuljettajaa epäillään huumausaineiden käytöstä taikka jälkinäuttimisestä. Verinäytteen saa lain mukaan ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö.

Jos henkilö todettaisiin seulontakokeessa päihtyneeksi tai henkilö kieltäytyisi kokeesta, voitaisiin henkilö joutua ottamaan hetkellisesti kiinni tarkkuusalkometrikokeen tai verikokeen suorittamiseksi. Verikokeen ottamisen edellytyksenä on todennäköinen epäily, joka syntyy useimmiten epävarmasta ajotyylistä tai kuljettajan poikkeavasta käyttäytymisestä sekä valvontaviranomaisen tekemästä seulonta- tai pikatestistä. Kokeesta kieltäytyminen ei näin suoraan tarkoittaisi sitä, että henkilö otettaisiin kiinni ja toimitettaisiin henkilönkatsastukseen. Henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ei saa puuttua mielivaltaisesti eikä ilman laissa säädettyä perustetta. Esitetty sääntely asettaa tarkat rajat henkilönkatsastuksen suorittamiselle.

Tarkkuusalkometrikokeen tekeminen tai verinäytteen ottaminen ovat viranomaisten keinoja valvoa tässä esityksessä ehdotettavien päihtymystilaan liittyvien raja-arvojen noudattamista. Perusoikeusrajoitusten tulee olla välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukaisia. (PeVL 3/2014 vp, s. 3, PeVL 38/2013 vp, s. 4–5, PeVL 16/2013 vp, s. 2/1, PeVL 8/2013 vp, s. 3/I.) Poliisin toimivaltuuksia kuljettajan päihtymyksen selvittämiseksi on pidettävä välttämättöminä päihtyneenä aiheutuneiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tavoitetta ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Oikeusturvanäkökulmat huomioiden ei ole mahdollista luotettavasti selvittää kuljettajan päihtymystä pelkästään seulontakokeiden perusteella, jolloin kuljettajalle ei tarvitsi suorittaa lainkaan tarkkuusalkometrikoe tai verikoea.

Rajoitus ei myöskään mene pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Mahdollisuus juopumus- ja liikenneturvallisuuden valvontaan lisää liikenneturvallisuutta lisäävän sääntelyn vaikuttavuutta. Muutoksella laajennetaan viranomaisten toimivaltuuksia vain siten kuin on välttämätöntä päihtyneen ajamisesta aiheutuvien liikenneturvallisuusriskien ehkäisemiseksi ja niiden selvittämiseksi. On myös tärkeää, että poliisi voi estää sellaisen päihtyneen kuljettajan ajamisen, jonka ajoon päihtymys selvästi vaikuttaa.

Poliisin on liikennevalvontaan liittyviä tehtäviä hoitaessaan aina noudatettava poliisilaissa (872/2011) säädettyä suhteellisuusperiaatetta, vähimmän haitan periaatetta ja tarkoituksellisuuden periaatetta. Poliisin on tehtävä henkilönkatsastuksesta kirjallinen päätös. Liikennejuopumusvalvonnassa ei ole valtiosääntöoikeudellisesta näkökulmasta kysymys sellaisesta yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista koskevista päätöksistä, jotka olisi voitava saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi. Puhallus- tai verikoe on voitava tehdä mahdollisimman nopeasti luotettavan koetuloksen saamiseksi. Jos henkilöltä on otettava verikoe, ei kyse ole enää samalla tavalla nopeasta sanktion määräämisestä, mikä liittyy muihin tieliikennelaissa säädettyjen virhemaksujen määräämiseen. Sillä, johon henkilönkatsastus on kohdistunut, on oikeus kannella toimenpiteestä, mikäli kokee viranomaisen toimineen lainvastaisesti.

11.4 Mikroliikennelupa

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 18 b-18 f §:ään ehdotettavalla mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä puututaan mikroliikennepalvelun tarjoajien perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti lausuntokäytännössään pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla ja laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Lisäksi viranomaisen toimivallan liittyy lupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin (muun muassa PeVL 13/2014 vp, PeVL 69/2014 vp s. 2/I).

Mikroliikenneluvan vaatimiselle on esittää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy. Perusoikeusuudistuksen esitöissä tyypillisenä tapauksena tilanteesta, jossa elinkeinon luvanvaraisuus voi edelleen olla perusteltua, mainitaan terveyden ja turvallisuuden suojaamistarpeeseen liittyvä luvanvaraisuus (ks. HE 309/1993 vp, s. 67). Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta luomalla mahdollisimman turvallinen ja esteetön liikenneympäristö. Esityksessä ehdotetulla mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä pyritään rajoittamaan elinkeinovapautta mahdollisimman vähän, mutta samalla niin, että se antaa kunnille riittävästi työkaluja liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi hallinnoimillaan alueilla.

Sallitun elinkeinon kokonaan kieltäminen on pidettävä elinkeinon luvanvaraistamiseen tai elinkeinon toimintaedellytysten tosiasialliseen vähenemiseen verrattuna huomattavasti pidemmälle menevänä puuttumisena elinkeinovapauteen (PeVL 18/2013 vp). Mikroliikenneluvan saamiseksi ei asetettaisi esityksessä merkittäviä ehtoja. Esityksen mukaan kunta voisi olla myöntämättä lupaa vain silloin, jos hakijan mikroliikennelupa on peruutettu viimeisen 12 kuukauden aikana. Luvan peruuttaminen on viimesijainen keino lupaehtojen rikkomiseen puuttumiseksi.

Ennen luvan peruuttamista on palveluntarjoajalle annettava mahdollisuus virheiden korjaamiseen.

Erilaisten ajallisten ja määrällisten rajoitusten asettaminen ajoneuvojen vuokraustoiminnalle on kansallisesti uutta sääntelyä. Perustuslakivaliokunta on katsonut määrälliset rajoitukset elinkeinovapauden kannalta lähtökohtaisesti ongelmallisiksi (PeVL 46/2016 vp). Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinonharjoittajien toiminnan määrä sääntelyä ongelmallisena, koska määrä sääntelyllä rajoitetaan perustuslaissa turvattua elinkeinovapautta (PeVL 31/2018 vp ja PeVL 69/2014 vp). Esityksessä ehdotettu sääntely ei antaisi kunnille mahdollisuutta rajoittaa palveluntarjoajien määrää kunnan alueella. Kunnilla ei ole jatkossakaan mahdollista esimerkiksi kilpailuttaa toimijoita tai rajata katutilaa vain tietyille yrityksille mikroliikenneluvalla.

Itse mikroliikennepalvelun tarjoamiseen ei liity samanlaisia turvallisuusriskejä kuin esimerkiksi apteekkitoimintaan, lääkkeiden tukkukauppaan tai ampuratatoimintaan, jotka ovat luvanvaraisia elinkeinoja. Mikroliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvät haitat – pysäköintivirheet, liikennerikkomukset, liikenneonnettapot ja muut lainvastaiset teot – ovat usein välillisiä suhteissa palvelun tarjoamiseen. Kunnan kaduilla olevan pysäköintikapasiteetin ja liikenteen esteettömyyden näkökulmasta on kuitenkin katsottu välttämättömäksi, että ajoneuvojen määrää voidaan rajoittaa kunnan alueella. Ajoneuvojen määrien rajoittaminen lisää liikenneympäristön turvallisuutta ja viihtyvyyttä. Esitettävien mikroliikennelupa- ja liitettävien lupa- ja ehtojen on aina perustuttava liikenneturvallisuuden tai liikenteen esteettömyyden parantamiseen taikka katujen kunnossapitoon.

Mikroliikennelupa- ja ehtojen asettavat lupaehdot vastaavat osittain niitä liikenteenohjauksen keinoja, joita kunnan on jo nykyisin tienpitäjänä mahdollista tehdä tieliikennelain 4 luvun liikenteenohjausta koskevien säännösten perusteella. Kunnilla on jo nykyisin oikeus rajoittaa muun muassa ajoneuvojen pysäköintiä ja ajonopeuksia kunnan alueella. Lisäksi kunnat voivat liikenteenohjauksen keinoin esimerkiksi kieltää kokonaan ajoneuvojen käytön tietyillä kunnan alueilla. Kunnilla on laaja päätösvalta kunnan katutilan käyttöön liittyen ja kunnille kuuluu myös kadunpidon järjestäminen.

Mikroliikennelupa- ja ehtojen liitettävät lupaehdot rajattaisiin koskemaan vuokrattavien ajoneuvojen käyttöä ja lukumäärää. Muita lupa- ja ehtoja lupa- ja ehtojen ei voisi asettaa. Mikroliikennepalveluiden vuokrattavien ajoneuvojen nopeudet, pysäköinti ja käyttöajat ovat osa-alueita, joita rajaamalla on arvioitu saavutettavan eniten liikenneturvallisuus- ja esteettömyyshyötyjä. Ajonopeuksiin liittyvillä lupa- ja ehtojen kunnat voisivat varmistaa, että yhteiskäyttöisten mikroliikenneluvallien ajonopeudet pysyvät turvallisella tasolla alueilla, joilla on esimerkiksi paljon muuta liikennettä. Ajoneuvojen pysäköintiin liittyvillä lupa- ja ehtojen voitaisiin vaikuttaa pysäköintiin liittyviin esteettömyys- ja turvallisuusongelmiin. Kunta voisi asettaa mikroliikennelupa- ja ehtojen myös sellaisia lupa- ja ehtoja, joilla pyritään varmistamaan alueiden kunnossa- ja puhtaanapitotöiden suorittaminen. Käyttöaikoihin liittyvillä lupa- ja ehtojen kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Esimerkiksi Helsingissä ja Oslissa toteutetut ajoneuvojen käyttöön liittyvät aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta. Kunta ei voisi asettaa mikroliikennelupa- ja ehtojen tarpeettomia tai kohuttomia lupa- ja ehtoja. Lupa- ja ehtojen tulee olla myös tasapuolisia kaikille palveluntarjoajille.

Mikroliikennelupa mahdollistaisi kustannustehokkaat ja selkeät toimivaltuudet mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen. Tienkäyttäjät eivät voi rikkoa sellaisia teknisesti asetettuja rajoituksia, jotka on asetettu palveluntarjoajan sovellukseen. Tällöin liikenteen turvallisuus ja esteettömyys paranevat tehokkaammin kuin liikenteenohjauksella tehtävällä liikenteenohjauksella, jota ei aina noudateta. Lupa- ja ehtojen voidaan ohjata mikroliikennepalvelun tarjoajia toimimaan entistä

turvallisemmin ja samalla vähentää liikennevalvonnan tarvetta. On arvioitu, että mikroliikennepalvelun kaltaisessa liikkumismuodossa sääntely on tehokkaampaa kohdistaa ennemmin palvelua tarjoavaan yritykseen kuin yksittäisiin tienkäyttäjiin.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen (ks. esim. PeVL 31/2006 vp, s. 2, PeVL 8/2006 vp, s. 3/II, PeVL 48/2005 vp, s. 2/I). Elinkeinonharjoittajalle myönnettävä mikroliikennelupa voitaisiin peruuttaa vain erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa. Ehdotetun sääntelyn mukaan luvan peruuttamista edeltää aina huomautus ja kehoitus havaittujen olennaisten puutteiden korjaamiseen määräajassa.

Arvioitaessa vaihtoehtoisia keinoja mikroliikkumista ohjaavan lainsäädännön luomiseksi ja työkalujen antamiseksi kaupungeille ja kunnille mikroliikkumisen hallintaan ei ole löydetty sellaisia keinoja, jotka olisivat kohtuullisin kustannuksin toteutettavissa ja joiden tehokkuus olisi edes lähellä sitä tasoa, joka mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä arvioidaan olevan. Esitettyjä tavoitteita ei ole sellaisina saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä. Hallitus pitää kuitenkin suotavana, että perustuslakivaliokunta antaisi asiasta lausunnon.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 2 a luku seuraavasti:

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

18 b §

Mikroliikennelupa

Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua lupaa ei kuitenkaan tarvita, jos kunta tarjoaa vuokralle 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka ovat voimassa kunnan hallinnoimalla alueella.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle.

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) palveluntarjoajan nimi ja yhteystiedot,
- 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä,
- 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa; ja
- 4) toiminnan alkamisajankohta.

Jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, on muutoksista ilmoitettava viipymättä mikroliikenneluvan myöntäneelle kunnalle.

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää se kunta, jonka hallinnoimalla alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä.

Lupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se on voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella.

Kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Kunnan lupaviranomainen voi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia.

Kunta voi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä.

Kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonyymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi.

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta ja puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 1 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohta, 3 luvun 52 §:n 2 momentti, 6 luvun 164 §, 6 luvun 174 §:n 2 momentti ja 7 luvun 183 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 luvun 52 §:n 2 momentti laissa 496/2023 sekä 6 luvun 164 § laissa 1040/2020, sekä *lisätään* 3 lukuun uusi 17 a §, 7 lukuun uusi 183 a ja 183 b § sekä liitteeseen 3.8 kohta H12.14 ja H27 sekä liitteeseen 4.3 kohta M20 seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) jalankulkijalla jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon tai mopon taluttajaa;

17 a §

Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

52 §

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

- 1) 18–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
- 2) 74, 77–80, 82 tai 84–87 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;
- 3) 94 tai 95 §:ssä säädettyä turva- tai suojalaitteen käyttöä ajon aikana koskevaa velvollisuutta; tai
- 4) 107–110, 112, 128, 147 tai 149 §:ssä säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisuudesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos liikenne rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikkoneen 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

183 a §

Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi

Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe on tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

183 b §

Henkilönkatsastus

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut 17 a §:n säännöksiä, häneen saadaan kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi. Henkilönkatsastus voi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättää poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies.

Verinäytteen saa ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saa aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 1 luvun 1 a §:n 1 momentin 3 kohta ja 10 luvun 195 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 493/2023, sekä
lisätään 1 luvun 1 a §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, uusi 4 kohta seuraavasti

1 a §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

-
- 3) pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
- 4) muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa.
-

195 §

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopon, polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

lisätään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin (1508/2019) uusi 5 a § seuraavasti:

5 a §

Mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Liite

Säädöslite

Liite 3.8.
Lisäkilvet

H12.14 Kevyt sähköajoneuvo



H12.14

H27 Ylijatkettu jalkakäytävä



H27

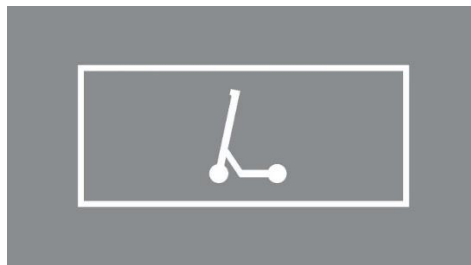
Lisäkilvellä H27 osoitetaan ylijatkettu jalkakäytävä. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä.

Liite

Säädöslite

Liite 4.3
Muut tiemerkinnot

M20 Kevyt sähköajoneuvo



M20

Valkoista kevyt sähköajoneuvo –merkintää voidaan käyttää kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettulla pysäköintipaikalla. Pysäköintiruutuja voi asettaa riveittäin tai useampaan riviin, jolloin ruutujen väliin jätetään yksi reunaviiva. Merkintää voidaan käyttää ilman liikennemerkkiä.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

(uusi)

18 b §

Mikroliikennelupa

Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua lupaa ei kuitenkaan tarvita, jos kunta tarjoaa vuokralle 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka ovat voimassa kunnan hallinnoimalla alueella.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle.

(uusi)

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) palveluntarjoajan nimi ja yhteystiedot,
- 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä,
- 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa; ja
- 4) toiminnan alkamisajankohta.

Jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, on muutoksista ilmoitettava viipymättä mikroliikenneluvan myöntäneelle kunnalle.

(uusi)

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää se kunta, jonka hallinnoimalla alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä. Lupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se on voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella.

Kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Kunnan lupaviranomainen voi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

(uusi)

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehdot, jotka ovat liikenneturvallisuu-den, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia.

Kunta voi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehdot, jos muutokset ovat liikenneturvallisuu-den, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehtoon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi

(uusi)

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta ja puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

2 §

Määritelmät

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

Tässä laissa tarkoitetaan:

3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa;

3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän, *moottorilla varustetun polkupyörän*, *kevyen sähköajoneuvon* tai mopon taluttajaa;

(uusi)

17 a §

Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

52 §

52 §

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa sekä ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

164 §

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

(uusi)

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

174 §

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos liikennerikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

(uusi)

(uusi)

(uusi)

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikokseen 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

183 a §

Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi

Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe on tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta häiriötä tutkittavalle.

183 b §

Henkilönkatsastus

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut 17 a §:n säännöksiä, häneen saadaan kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen

Voimassa oleva laki

Ehdotus

vuoksi. Henkilönkatsastus voi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättää poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies.

Verinäytteen saa ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saa aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 a §

1 a §

Soveltamisalan rajaukset

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:

Tätä lakia ei sovelleta:

3) pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

3) pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;

4) muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa.

195 §

195 §

Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään *moottorikäyttöisen* ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopojalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. *Mopon, polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle* voidaan määrätä tässä momentissa

Voimassa oleva laki

tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Ehdotus

tarkoitettusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi)

5 a §

Mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiiirron välittömästi

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
..