

Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Esityksen mukaan liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin säännökset mikroliikenneluvasta ja siihen liitettävistä lupaehdoista. Tavoitteena on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Tieliikennelakiin lisättäisiin hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu säännös liikennejuopumuksesta moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla sekä sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Lisäksi tieliikennelakiin ja ajoneuvolakiin tehtäisiin liikenneturvallisuutta parantavia tarkennuksia.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mikroliikkumisen sääntelyä ja liikenneturvallisuuden parantamista koskeviin kirjauksiin.

Ehdotetut 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	8
2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa	10
2.1.4 Kuntien mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä	10
2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa	12
2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne	14
2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi	14
2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet	15
2.2.3 Päihteet onnettomuuksissa	17
2.3 Mikroliikenteen liikennesäännöt ja valvonta	18
2.3.1 Liikenneturvallisuus ja sanktiot	18
2.3.2 Tieliikennelaki, ajoneuvolaki ja rikoslaki	19
2.4 Liikennevalvonta	24
2.4.1 Poliisin liikennevalvonta	24
2.4.2 Esitutkinta ja pakkokeinot	25
2.4.3 Sanktiot liikennetrikkeleistä ja -rikoksista	26
2.4.4 Pysäköinninvalvonta	26
2.4.5 Ajoneuvojen siirtäminen	27
2.5 Liikenneturvallisuusstrategia	28
2.5.1 Mikroliikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa	28
2.5.2 Selvitys mikroliikkumisen promillirajasta	29
2.6 Aiheen aikaisempi käsittely eduskunnassa	30
2.7 Liikennevakuuttaminen	31
3 Tavoitteet	32
3.1 Johdanto	32
3.2 Kuntien työkalut ja mikroliikenteen liikenteenohjaus	33
3.3 Liikennejuopumussääntely	33
3.4 Muut korjaustarpeet	34
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	34
4.1 Keskeiset ehdotukset	34
4.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut	34
4.1.2 Liikennejuopumus	35
4.1.3 Muut korjaustarpeet	36
4.2 Pääasialliset vaikutukset	37
4.2.1 Yleistä vaikutuksista ja toimintaympäristön kehityksestä	37
4.2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen	40
4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen	44

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset	44
4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan	46
4.2.6 Ekologinen kestävyys	48
4.2.7 Sosiaalinen kestävyys ja esteettömyys	48
4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan	49
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	50
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	50
5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut	50
5.1.2 Liikennejuopumussäntely	52
5.1.3 Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen	54
5.1.4 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen	55
5.1.5 Kevyiden sähköajoneuvojen ikäsääntely ja suojakypäräpakko	56
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	56
5.2.1 Ruotsi	56
5.2.2 Norja	57
5.2.3 Viro	59
5.2.4 Puola	60
5.2.5 Tanska	61
5.2.6 Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajat Euroopassa	62
5.2.7 Kansainvälisen vertailun vaikutukset esitykseen	63
6 Lausuntopalaute	63
6.1 Esityksen lausuntopalaute	63
6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto	66
7 Säännöskohtaiset perustelut	66
7.1 Liikennepalvelulaki	66
7.2 Tieliikennelaki	72
7.3 Ajoneuvolaki	79
7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä	81
8 Voimaantulo	82
9 Toimeenpano ja seuranta	82
10 Suhde muihin esityksiin	82
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	82
11.1 Johdanto	82
11.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset	83
11.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste	83
11.2.2 Syyksiluettavuus	84
11.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määraamistä koskeva menettely	84
11.2.4 Oikeusturva	85
11.2.5 Liikennevirhemaksun hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena	85
11.2.6 Liikennevirhemaksun oikeasuhtaisuudesta	88
11.3 Mikroliikennevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen ja ajon keskeyttäminen	90
11.4 Mikroliikennelupa ja siihen liittyvä sääntely	94
LAKIEHDOTUKSET	100
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	100

2. Laki tieliikennelain muuttamisesta	103
SÄÄDÖSLIITE	106
3. Laki ajoneuvolain 195 §:n muuttamisesta	108
4. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	109
LIITE	111
RINNAKKAISTEKSTIT	111
1. Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta	111
2. Laki tieliikennelain muuttamisesta	115
3. Laki ajoneuvolain 195 §:n muuttamisesta	119
4. Laki ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta.....	120

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen 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 mikroliikennettä 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 promillerajaa koskevasta selvityksestä sekä selvityksestä kuntien toimivallan lisäämiseksi liikkumisen palveluiden ohjaamisessa.

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

Mikroliikenteellä tarkoitetaan tässä esityksessä liikkumista polkupyörällä, kevyellä sähköajoneuvolla tai moottorilla varustetulla polkupyörällä (L1e-A). Mikroliikenteestä aiheutuu vaaratilanteita ja onnettomuuksia, joista syntyy henkilövahinkojen myötä merkittäviä kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta. Vuositasolla Suomessa kuolee keskimäärin 18 ja loukkaantuu arviolta 7 200 pyöräilijää. Pelkästään sähköpotkulautoonnettomuuksissa loukkaantuu Suomessa vuosittain arviolta 1 600 henkilöä osasto- tai erikoissairaanhoidon vaatavasti. Onnettomuuksissa loukkaantuneista arviolta 5–15 prosenttia on sivullisia tienkäyttäjiä. Tapahtuneiden onnettomuuksien ja vaaratilanteiden lisäksi 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 sekä tarve tehostaa ohjaamista ja sen vaikuttavuutta.

Mikroliikennettä säädellään jo tällä hetkellä kattavasti muun muassa tieliikennelaissa (729/2018) ja rikoslaissa (39/1889). Nykyinen sääntely on kuitenkin todettu osittain

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, vaikka onnettomuudet ovatkin vähentyneet esimerkiksi Helsingissä käyttöön otettujen viikonloppurajoitusten seurauksena. Lainsäädäntö on keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä ja 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.

Euroopan komissio on arvioinut aktiiviset liikkumismuodot, kuten kävelyn ja pyöräilyn, sekä kevyet sähköiset liikkumisvälineet erittäin tärkeiksi kestäväyyden edistämässä kaupunkien liikennejärjestelmässä. Aktiivisen liikkumisen lisääminen tuo yhteiskunnalle lukuisia etuja, kuten parempia terveydenhuollon tuloksia sekä parempaa ilman ja melun tasoa kaupungeissa. Euroopan komission mukaan tarve suojella erityisesti suojattomia tienkäyttäjiä on jatkossakin Euroopan unionin (EU) kiireellisin tieliikenneturvallisuuden prioriteetti. Keskeistä on, että tieliikenteestä tehdään mahdollisimman turvallista kävelijöille, pyöräilijöille ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden käyttäjille.

1.2 Valmistelu

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

Ennen esityksen valmistelua liikenne- ja viestintäministeriössä laadittiin alkuvuonna 2023 arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. 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 liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpiteen 91 mukainen selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta. Arviomuistioon saatiin yhteensä 86 lausuntoa, joista laadittiin lausuntoyhteenveto. Arviomuistiota ja siitä 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 ja kaksi kertaa lausuntokierroksen päättymisen jälkeen.

Mikroliikkumisen palveluntarjoajille järjestettiin hankkeen aikana erillinen kuulemistilaisuus 31.1.2024. Lisäksi järjestettiin erillinen sidosryhmien kuulemistilaisuus lausuntokierroksen aikana 10.10.2024. Esitysluonnoksesta on lisäksi käyty keskustelua muun muassa

mikroliikkumisen verkoston kokouksissa sekä eduskunnan vammaisasiain yhteistyöryhmässä 22.11.2024.

Esityksen nykytilakuvauksen ja vaikutusarvioinnin laati liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston asiantuntijaryhmä, joka perustettiin erityisesti esityksen vaikutusarviointia varten. Työtä varten valmisteltiin arviointikehikko, johon kirjattiin valmisteltavana olevat toimenpiteet, keskeiset vaikutukset 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. Kattavaa määrällistä vaikutusarviointia ei ole voitu laatia riittävien lähtötietojen puutteellisuuden ja tarkastelukohteiden heterogeenisyyden vuoksi. Esitettävän sääntelyn vaikutuksia mikroliikenteen määrään ja matkustustapojen markkinaosuuksiin eri kaupungeissa ei ole voitu mallintaa. Liikenneturvallisuusvaikutuksia on kuitenkin pyritty hahmottamaan karkealla tasolla henkilövahinkojen määrällisten muutosten osalta käytettävissä olevien tietojen pohjalta.

Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta 24.9.2024. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 1.11.2024 mennessä. Lausuntoja saatiin yhteensä 74. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto.

Hallituksen esitys on ollut arvioitavana lainsäädännön arviointineuvostossa. Arviointineuvosto antoi esityksestä lausunnon 5.2.2025. Arviointineuvoston asiassa antama lausunto on luettavissa osoitteessa <https://vnk.fi/arviointineuvosto/lausunnot>.

Hallituksen esityksestä on käyty kuntalain (410/2015) 11 §:n mukainen neuvottelu ja asia on käsitelty kuntatalouden ja -hallinnon neuvottelukunnassa tammikuussa 2025.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankkeikkunassa 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 sääntelyvaihtoehdoista).

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 kilogrammaa 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. Mikroliikkumista voi olla vuokrattavalla mikroliikenteen palveluntarjoajan omistamalla ajoneuvolla ajaminen. Mikroliikkumista voi olla myös kuljettajan omistamalla, 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 asetus (EU) N:o 168/2013 kaksi- 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 nykyisin 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 vastikkeellisesti. Mikroliikennepalveluille on tunnusomaista kuluttajille helppo, vaivaton ja joustava matkustaminen yhteiskäyttöön tarkoitetulla ajoneuvolla tai liikkumisvälineellä pääasiallisena kulkutapana tai osana matkakettua. Vuokrattavia kulkuvälineitä tuodaan tarjolle sinne, missä asiakkaita on säännönmukaisesti tai tietyistä syistä (kuten tapahtumat) elinkeinotoiminnan kannalta riittäväksi arvioitu määrä. Tunnusomaista on myös kulkuvälineiden näkyvä tarjolla olo seuraavalle käyttäjälle siten, että välineiden käyttöaste on korkea ja palveluntarjoajan tarve siirrellä välineitä minimoituu.

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 nykyisin ole toimivaltaa rajoittaa mikroliikennepalveluiden tarjoamista, koska siitä ei ole säädetty erikseen lailla. Kunnat voivat tienpitäjinä kuitenkin ohjata mikroliikkumista liikenteenohjauksen keinoin.

Palveluiden tarjonta on laajentunut lyhyessä ajassa eri kaupunkeihin ympäri Suomen, ja palvelujen käyttö on lisääntynyt merkittävästi. Palveluita on tarjolla 40–50 kunnassa. Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla palveluntarjoajia on yleensä useampi kuin yksi. Vuonna 2023 sähköpotkulautoja vuokrasi vajaa kymmenkunta palveluntarjoajaa yhteensä 56 400 sähköpotkulaudan kalustolla. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen osuus kaikista kotimaisista matkoista vuonna 2022 oli arvion mukaan 0,4 prosenttia ja kaikista

julkisen liikenteen matkoista noin neljä prosenttia. Osuus kaikista matkoista oli suurin Tampereella ja Turussa, kummassakin 0,8 prosenttia. Vuonna 2023 vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen osuus kaikista kotimaisista matkoista oli arvion mukaan 0,4 prosenttia. Palveluiden käyttö keskittyy keliolosuhteiden mukaisesti toiselle ja kolmannelle vuosineljännekselle.

Sähköpotkulautapalveluita käyttäneiden henkilöiden määrä oli palveluihin rekisteröitymisen mukaan laskettuna 1,05 miljoonaa vuonna 2023, mikä on vähemmän kuin vuonna 2022 (1,17 miljoonaa). Koska käyttäjä voi olla rekisteröitynyt useampaan palveluun, on palvelun käyttäjiä karkean arvion mukaan käytännössä 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 yhteensä 3,8 miljoonaa matkaa ja muissa kunnissa yhteensä 1,1 miljoonaa matkaa. Vuonna 2022 matkojen määrä lisääntyi eniten suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Helsingissä matkojen määrä väheni neljä prosenttia. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla matkustettiin vuositasolla 30,6 miljoonaa henkilökilometriä vuosina 2022 ja 2023.

Vuonna 2023 eniten matkoja tehtiin 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 miljoona matkaa tehtiin lisäksi Oulussa (1,4 miljoonaa matkaa) ja Jyväskylässä (1,3 miljoonaa matkaa). Jyväskylässä matkojen määrä lisääntyi 29 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Matkat ovat aiemmin olleet yleensä 1,5–1,8 kilometrin pituisia ja kestäneet 7–10 minuuttia. Vuonna 2023 matkan keskipituus nousi 1,9 kilometriin. Vuonna 2022 matkoja tehtiin keskimäärin 306 kappaletta ja vuonna 2023 keskimäärin 290 kappaletta per sähköpotkulauta (330 kappaletta vuonna 2021). Yksittäinen asiakas käytti sähköpotkulautaa vuonna 2023 keskimäärin 15,4 kertaa.

Mikroliikennepalvelun käyttäjäksi rekisteröidytään tavallisesti mobiilisovelluksella. Sähköpotkulautojen käytöstä maksetaan palvelutarjoajasta ja tuotteesta riippuen joko minuuttimaksuja tai enimmäisminuuttimääriin sidottuja pakettimaksuja. Vuosina 2022 ja 2023 tehtyjen matkojen keskihinnaksi on arvioitu noin 1,90 euroa/matka.

Alan yritysten liikevaihto oli vuonna 2022 yhteensä 32,5 miljoonaa euroa, mikä oli miltei kaksinkertainen edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2023 liikevaihto laski 30,8 miljoonaan euroon. Yritykset työllistävät ihmisiä sesongin aikana lautojen siirtämiseen, lataamiseen ja huoltoon. Mikroliikennepalveluissa teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. Kilpailu kannustaa yrityksiä kehittämään palveluita ja niiden laatua sekä hillitsee vuokrien tasoa.

Mikroliikennepalvelu kilpailee matkustamisen markkinaosuuksista muiden kulkutapojen kanssa mukaan luettuna matkustajien itse omistamat kevyet liikkumisvälineet. Yksityisomisteisten sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköisten ajoneuvojen määristä ja käytöstä ei ole olemassa tilastotietoa tai edes suuntaa antavia arvioita. Kevyitä sähköisiä ajoneuvoja on alettu hyödyntää matkustamisen lisäksi myös erilaisissa kuluttaja-asiakkaita palvelevissa kuljetuksissa muun muassa ruokalahettipalveluissa. Myöskään näiden ajoneuvojen ja niiden käytön määristä ei ole tilastotietoa tai arvioita.

2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa

Mikroliikennepalveluna tarjottavat ajoneuvot ovat kuluttajien saatavilla katutilassa joko sidoksissa kiinteisiin pysäköintiasemiin tai ajoneuvot ovat vapaasti saatavilla asemattomasti. Palveluntarjoaja tuo asemattomat 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 siirrä ajoneuvoa kokoavalle pysäköintipaikalle tai palveluntarjoajan tilaan lataukseen.

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. Väärin pysäköimisestä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa esteettömyydelle. Pysäköintiongelmat ovat lisääntyneet, kun vuokrattavien kevyiden ajoneuvojen määrät ovat lisääntyneet. Kevyet sähköajoneuvot ovat melko uusi liikkumismuoto, eikä katuinfrastruktuurin rajallinen tila ole täysin kestänyt paikallisesti jopa tuhansien uusien ajoneuvojen pysäköintitarvetta. Vastaavia tilaongelmia ei ole esiintynyt samassa mittakaavassa yhteiskäyttöisten tai yksityisomisteisten polkupyörien taikka muiden mikroliikennevälineiden kanssa. Toisaalta uudenlaisten ajoneuvojen käyttöönotto aiempien rinnalle 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 tietyllä alueella.

Mikroliikkumisen palveluntarjoajat käyttävät julkista katutilaa elinkeinon harjoittamiseen kilpaillen pysäköinnissä muun tilankäytön kanssa. Polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen hallitsematon pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle varaa katutilaa muulta käytöltä, heikentää esteettömyyttä ja lisää vahinkoriskejä. Ajoneuvojen pysäköinti ei ole myöskään samanlaista katutilan käyttöä kuin esimerkiksi se, että ravitsemisliike saa sopimusteitse oikeuden käyttää katutilaa tai kokonainen katu luovutetaan yleisötilaisuuden järjestämiseen. Esimerkiksi autojen vuokraamiseen liittyvä pysäköinti on rajattu lainsäädännöllä muun autoliikenteen kanssa yhtenevästi.

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.

Liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikenneympäristöön. Tästä voi aiheutua merkittäviä kustannuksia tienpitäjälle. Esimerkiksi sähköpotkulautailun kieltäminen liikennemerkkein kaupungin keskustakortteleissa vaatisi suuren määrän liikennemerkkejä, koska niitä tulisi asettaa kaikille alueen sisääntulokaduille ja pyöriteille. Liikenteenohjauslaitteiden suuri määrä liikenneympäristössä vaikuttaa liikenneympäristön selkeyteen, tilankäyttöön ja esteettömyyteen.

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 ja ohjaavaa viestintää, 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. Erityisesti liiketoiminnan määrällinen sääntely on merkityksellistä perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä ja katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista vain poikkeuksellisesti. Sähköpotkulautojen enimmäismäärästä sopiminen on ollut mahdollista kuntien ja palveluntarjoajien välisillä vapaaehtoisilla 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 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 liikenneriikkomuksista ja poistaa samalla myös valvontatarvetta viranomaisilta. Kunnilla ei ole kuitenkaan nykyisin

toimivaltaa määrätä yrityksiä geoaitamaan alueita, vaan geoaitaminen 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 vapaaehtoiisiin sopimuksiin, jotka palveluntarjoajat ovat tehneet kuntien kanssa.

Palveluntarjoajien itsesääntelyn ongelmaksi on koettu järjestelyjen toteuttamisen vapaaehtoisuus. Riskinä on esimerkiksi se, ettei uusi markkinoille tuleva palveluntarjoaja sitoudu noudattamaan muiden palveluntarjoajien ja kunnan yhdessä sopimia pelisääntöjä tai käyttörajoituksia. Tällaisten sopimusten aikaansaaminen on vaatinut kunnilta resursseja, eivätkä palveluntarjoajat ole suostuneet kaikkiin sellaisiin toimiin, joilla olisi voitu kuntien näkemyksen mukaan parantaa liikenneturvallisuutta tai esteettömyyttä. Kunnilla ja yrityksillä on ollut näkemyseroja myös esimerkiksi ajokausien pituuksista.

2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa

Kunnat kokevat nykyisen vapaaehtoisen sopimisen malliin perustuvan järjestelmän kohtuuttomasti työllistäväksi. Mikroliikennepalveluiden ohjaamista ei ole kuntien mukaan pystytty kehittämään pitkäjänteisesti. Vapaaehtoisuuteen perustuvan mallin avulla ei ole saavutettu kaikkia tavoiteltuja turvallisuus- ja esteettömyysvaikutuksia. Kunnissa on todettu yleinen tarve lisäresursseille niin liikennesuunnitteluun kuin pysäköinninvalvontaan.

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 sähköpotkulautausasioiden. 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 palkkaamalta 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 tiemerkitöiden 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 vuositasolla. 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 vuositasolla 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 lähisiirtoja Oulussa.

Vantaan kaupungilla sähköpotkulautoihin liittyviin asioihin kuluu noin 10 prosenttia yhden henkilön vuosityöpanoksesta. Vantaalla on toiminut 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 liikennesuunnittelulta 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. Sähköpotkulautojen pysäköinnistä aiheutuvat haasteet edellyttävät Jyväskylässä lähitulevaisuudessa nykyistä useampien pysäköintipaikkojen merkitsemistä. Myös tapahtumien aikaisten liikennejärjestelyjen suunnittelu aiheuttaa lisätyötä, jotta esimerkiksi pelastusteilteille pysäköintiä pystytään ennaltaehkäisemään.

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 erillisiä resursseja sähköpotkulautojen käytön valvontaan.

2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne

2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi

Suomen virallinen tieliikenneonnettomuustilastointi perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tilastoinnin kattavuus on 100 prosenttia kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa kaikkien liikennemuotojen osalta. Muiden kuin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta virallisiin tilastoihin päätyvät vain onnettomuudet, joissa poliisi käy paikan päällä onnettomuuspaikalla. Heikoiten tilasto kattaa polkupyöräilijöiden ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien yksittäisonnettomuudet sekä ne onnettomuudet, joista ei synny vakavia vammoja. Suuri enemmistö polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla tapahtuvista onnettomuuksista ei näin ollen päädy virallisiin tilastoihin. Poliisin onnettomuustiedoissa ei myöskään erotella sähköpotkulautoja muista kevyistä kulkuneuvoista.

Tilastopuutteiden vuoksi on mahdotonta arvioida tarkasti, paljonko polkupyörillä tai kevyillä sähköajoneuvoilla aiheutetaan vammoja kuljettajalle ja muille tienkäyttäjille tai vahinkoa omaisuudelle. Suuri osa yksittäisonnettomuuksista ja 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 esimerkiksi päihtynyt. Suuri osa omaisuusvahinkoon johtavista törmäyksistä muun muassa pysäköityjen autojen kanssa jää myös kirjaamatta.

Mikroliikenteen alkoholionnettomuuksia on tutkittu Suomessa hyvin vähän. Polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden onnettomuuksista on tehty tutkimuksia yksittäisten sairaaloiden keräämien tilastotietojen perusteella. Kuljettajien ja sivullisten vammoista on saatavissa huonosti tutkimustietoa myöskään ulkomailta. Mikroliikkumisen turvallisuudesta ja turvallisuuden tunteesta on tehty kyselyitä, joissa on pyritty selvittämään tienkäyttäjien kokemuksia mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteesta.

2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet

Suomessa on viime vuosina loukkaantunut vuosittain arviolta 1 600 henkilöä erikoissairaanhoidon tai osastohoidon vaativasti liikenneonnettomuuksissa, joissa on osallisena sähköpotkulautailija. Tätä lievemmat onnettomuudet jäävät tavallisesti tilastojen ulkopuolelle. Sairaaloissa osastohoidettujen sähköpotkulautailijoiden osuus vaihtelee sairaanhoitopiireittäin 5–13 prosentin välillä liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden kokonaismäärästä. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiriin (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. HUS:n 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. Pyöräliikenteen tapaturmien kokonaismääräarvio Suomessa on kuitenkin sähköpotkulautailun arviota suurempi, mikä selittyy pääosin pyöräliikenteen suuremmalla ajosuoritteella. Vuositasolla Suomessa kuolee keskimäärin 18 ja loukkaantuu arviolta 7 200 pyöräilijää. Esimerkiksi vuonna 2021 Suomen tieliikenteessä loukkaantui vakavasti 261 pyöräilijää ja 283 pyöräilijää vuonna 2022. 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 kuljettaja itse. Loukkaantuneet sivulliset olivat tavallisesti muita pyöräilijöitä, jalankulkijoita tai mopoilijoita. Vuonna 2022 poliisi antoi 64 rangaistusvaatimusta polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Samana vuonna liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla annettiin yhteensä 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.

Päihtynyt kuljettaja aiheuttaa vaaraa ensisijaisesti omalle ja matkustajansa turvallisuudelle. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään kuitenkin yleisesti taajamissa, joissa liikenteen volyymit ovat suuria. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään myös yleisesti esimerkiksi

kaupunkien keskustoissa ja yleisötilaisuuksiin mentäessä, jolloin onnettomuusriski toisten tienkäyttäjien kanssa on suuri, mikäli kuljettaja ei hallitse ajoneuvoaan päihtymystilastaan johtuen. Nopeuksien ja massojen kasvaessa, myös onnettomuuksien seuraukset tavallisesti pahenevat.

Yksittäisonnettomuudet aiheuttavat haittaa uhrille itselleen, hänen läheisilleen sekä suuria kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta yhteiskunnalle. Sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden valtakunnallisiksi päihtyneiden liikenneonnettomuuksien kokonaiskustannuksiksi on arvioitu vuositason pyöräliikenteen 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.

HUS:n alueella vuonna 2021 yleisimpiä sähköpotkulaudalla 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 nyrjähdyksiä 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 ja kansainvälisten tutkimusten 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 antava kuva 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, mutta muiden mikroliikkujien määrästä ei tehty arviota.

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 sähköpotkulautailijan 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.

2.2.3 Päihteet 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 arviolta 1 600 ja osastohoitoon johtaneita arviolta 160. Päihtyneiden osuus on 45–50 prosenttia eli noin 640–800 alkoholitapaturmaa vuosittain. Päihtyneiden sähköpotkulautailijoiden sivullisille (esimerkiksi pyöräilijöille, jalankulkijoille ja toisille sähköpotkulautailijoille) aiheuttamien loukkaantumisten määrä on karkeasti arvioituna 5–15 prosenttia päihtyneiden potkulautailijoiden loukkaantumisista, eli noin 32–120 erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettua tapaturmaa vuodessa. Päihdeonnettomuuksista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta. Suurin 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 polkupyörätapatumapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20–30 prosenttia mikä tarkoittaisi 2000–3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Päihteistä johtuvien onnettomuuksien osuus on näin ollen huomattavasti pienempi kuin kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuuksissa. Suurin osa lievemmistä onnettomuuksista jää polkupyöräilynkin osalta 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. Yhteenajoissa 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 sijoituivat 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. Liikenneturvallisuuteen kuuluu myös omaisuuden suoja, joskin sen merkitys on vähäisempi.

Liikenne rikoksille on tyypillistä vaarantamisajattelu siinä muodossa, että rangaistavuuden edellytyksenä on niin kutsuttu abstrakti vaara. Rangaistukseen tuomitseminen ei tällöin edellytä, että yksittäistapauksessa olisi aiheutettu vaaraa muille tienkäyttäjille. 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 riippuen siitä, 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 aiheudu vaaraa pelkästään omaisuudelle.

Rikoslain mukaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä, 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 tienkäyttäjiiin. 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. Liikennevirhemaksu on niin sanottu hallinnollinen seuraamusmaksu. Hallinnollisissa seuraamusmaksuissa on kysymys varallisuuteen kohdistuvasta seuraamuksesta, joka määrätään seuraamukseksi lainvastaisesta toiminnasta.

Toimiva sääntely vaatii rinnalleen riittävän tehokasta valvontaa ja viestintää. Liikennevalvonnan olemassaolo luo tietoisuuden kiinnijäämisriskistä. Jos tienkäyttäjien mieltämä kiinnijäämisriski on pieni, rangaistusuhalla ei välttämättä saada tienkäyttäjää 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 Tieliikennelaki, ajoneuvolaki 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. Kuljettajan päihtymystila lisättiin pykälään tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä.

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. Viiden vuoden seurantajaksolla 1.8.2019-31.7.2024 HUSin sairaaloissa on hoidettu yhteensä 604 lasta ja nuorta sähköpotkulaudoilla tapahtuneiden onnettomuuksien vuoksi. Suurin osa vammautuneista on poikia ja keskimäärin iältään 12–13-vuotiaita.

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 muulla kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla säädettiin ensimmäistä kertaa rangaistavaksi vuonna 1950. Hallituksen esityksessä HE 21/1950 vp todettiin, että liikenneturvallisuus voi vaarantua myös siten, että ajetaan muulla kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena. Hallituksen esityksessä todettiin, että oli jo tasapuolisuudenkin saavuttamiseksi sopivaa säätää rangaistavaksi päihtyneenä ajaminen moottorittomalla ajoneuvolla, koska toiminnan katsottiin usein johtavan liikenneonnettomuuksiin.

Säännös siirrettiin muutettuna tieliikennelakiin vuonna 1969 ja sieltä takaisin rikoslakiin vuonna 1999, jolloin toteutettiin liikennetrikoksia koskevan lainsäädännön uudistus. Uudistuksen tavoitteena oli koota rikoslain liikennetrikoksia koskevaan lukuun niiden liikennetrikosten rangaistussäännökset, joita pidetään niin moitittavina, että niistä on paikallaan säätää vankeusrangaistuksen uhka. Tällä pyrittiin toteuttamaan rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttua periaatetta rikoslain rangaistusjärjestelmän kohdentamisesta moitittavimpaan käyttäytymiseen.

Liikennetrikoksia 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 liikkumisvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, kun tällaista liikkumisvälinettä kuljetetaan kävelynopeutta nopeammin.

Muista rikoslain liikennejuopumuksista poiketen säännös ei pidä sisällään yksiselitteistä promillerajaa tai rajaa huumausaineille. Säännös eroaa myös siten, että se on ainoa liikennejuopumussäännös, jonka yhteydessä edellytetään konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Tunnusmerkistön täyttymiseen ei näin ollen riitä liikennerikoksissa perinteinen abstraktin vaaran aiheuttaminen, vaan kynnys on asetettu huomattavasti korkeammalle. Tällaisen vaatimuksen soveltaminen käytännössä on todettu kuitenkin erittäin vaikeaksi muun muassa hallituksen esityksessä eduskunnalle liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta (HE 32/1997 vp, s. 2). Liikennelainsäädännössä on perinteisesti käytetty abstraktin vaaran vaatimusta, jotta lain soveltaminen olisi tehokasta ja asianmukaista.

Perustelut moottorittoman ajoneuvon liikennejuopumuspykälän muotoiluun ulottuvat aikaan, jolloin tieliikenteen turvallisuustilanne ja turvallisuustavoitteet erosivat 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 liikennerikoksista poikkeava konkreettisen vaaran vaatimus. Teon tunnusmerkistö täyttyy, mikäli teosta olisi voinut sen konkreettisesti ilmenemismuodossa aiheutua vahinkoa jollekin teon todellisessa vaikutuspiirissä olevalle henkilölle. Toisena syynä rangaistussäännöksen vähäiseen käyttöön on arvioitu se, että valvontaa tekevät viranomaiset eivät voi puhalluttaa moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa valvontatilanteessa. Arvio kuljettajan päihtymystilasta on tehtävä muilla keinoin, mikä voi vaikeuttaa valvonnan suorittamista ja nostaa puuttumiskynnystä.

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), jolloin kyseisillä ajoneuvoilla ei voi enää syyllistyä rattijuopumukseen tai törkeään rattijuopumukseen.

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.

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 mikroliikenteen 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. Polkupyörän suojakypärän käyttämättä jättämisestä ei voi määrätä liikennevirhemaksua eikä sakkoa.

Suojakypärän käyttäminen voi estää tai 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). Sähköpotkulautaonnettomuuksissa on tyypillistä, että päähän kohdistuva isku kohdistuu leukaan ja hampaisiin, joita perinteinen pyöräilykypärä ei suojaa yhtä tehokkaasti.

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 useampi kuin yksi. Matkustajan kuljettaminen lisää onnettomuusrisiä, 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.

Mikroliiikenteen pysäyttämis- 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 säädetyllä 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. 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 pysäyttämisen tai pysäköinti tieliikennelain vastaisesti voi aiheuttaa vaaratilanteita erityisryhmiin kuuluville. Esimerkiksi näkövammaisen tienkäyttäjä voi kaatua väärin pysäköidyn polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon vuoksi. Apuvälinein liikkuva tienkäyttäjä ei pääse etenemään tai saattaa joutua siirtymään ajoradalle, jos pysäköity ajoneuvo estää ohittamisen jalkakäytävällä. On tärkeä huomioda, 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. 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.

Ajoneuvon ominaisuudet

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, nelipyörien, kevyiden sähköajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä kevyiden automaattisten

tavarankuljettimien rakenteesta ja varusteista (TRAFICOM/562980/03.04.03.00/2022) 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 säädetyt 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.

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 näiden viranomaisten rooli erityisesti mikroliikenteen valvonnassa 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 sallia ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastaminen.

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.

Poliisin valvontakalusto vaikuttaa liikennevalvonnan tehokkuuteen. Koska valvonnassa käytetään tavallisesti henkilöautoja, niitä on soveltuvinta käyttää moottoriajoneuvoliikenteen valvonnassa. 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 liikenteenvalvonnassa.

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 tarkoitetussa 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 esitöissä ei avata tarkemmin sitä, mitä tarkoitetaan muilla rikoslain 23 luvussa tarkoitetuilla tehtävillä. Polkupyöräilijän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ei kuitenkaan voida katsoa toimivan missään tehtävässä kuljettaessaan ajoneuvoa liikenteessä. Tehtäväksi voidaan mieltää vesiliikenne-, ilmaliikenne- ja junaliikenteen liittyviä tehtäviä, joiden liikennejuopumussääntely on myös rikoslain 23 luvussa.

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 liikennevalvonnassa. 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.

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 syylistyneen rattijuopumukseen, mutta päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

Poliisilla ei ole tieliikenteessä oikeutta määrätä muita kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja raitiovaunun kuljettajia nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi suoritettavaan kokeeseen. Pakkokeinolaissa poliisin oikeus puhalluttaa kuljettajaa on rajattu siten, että poliisi ei voi puhalluttaa polkupyöräilijää, kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa tai jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää taikka tehdä näiden liikkumisvälineiden kuljettajille huumausainetestiä. Myöskään henkilön omaa suostumusta ei voida pitää kestäväenä perusteena pakkokeinojen käyttämiselle. Viranomaiset ovat tunnistanee

puhallutusoikeuden puuttumisen merkittäväksi ongelmaksi moottorittomien ajoneuvojen kuljettajien päihtymysvalvonnassa.

2.4.3 Sanktiot liikenne rikkomuksista 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 vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä rikkomuksia. Polkupyöräilijä tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja voidaan kuitenkin tuomita ajoneuvorikkomuksesta sakkoon ajoneuvolain 194 §:n perustella ajoneuvon omaisuuksiin liittyvien puutteiden vuoksi. Vakavimmat puutteet arvioidaan ajoneuvon käyttöön liittyvinä liikenneturvallisuuden vaarantamisina.

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 (379/2011) 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 syyllyä millä tahansa ajoneuvolla. Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivat määrätä pysäköintivirhemaksun myös polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä. Valtaosa pysäköintivirhemaksuista määrätään kuitenkin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyistä pysäköintivirheistä.

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 henkilöllisyyttä 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. 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. 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.

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 liikenneasioiden 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.

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 liikenneturvallisudelle 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 tosiasiallisesti 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 pyörätiellä 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 Mikroliikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa

Valtioneuvosto antoi maaliskuussa 2022 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.

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, THL, 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 sähköpotkulautailua ja mikroliikkumista koskevista ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista 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 ja se on jatkuvaa toimintaa. 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 arviomuiston 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. Selvityksen mukaan promillerajan asettamisella voidaan vähentää sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Samalla voidaan vähentää 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 tankojuoppous on jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

2.6 Aiheen aikaisempi käsittely eduskunnassa

Kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien liikenneturvallisuus on ollut esillä eduskunnassa useita kertoja lähivuosien aikana. Sähköpotkulautailijoiden onnettomuuksista ja promillerajasta on tehty useita kirjallisia kysymyksiä vuosien 2019–2024 välillä (mm. KK 51/2019, KK 716/2020, KK 396/2021, KK 407/2021, KK 305/2022, KK 306/2022, KK 382/2022, KK 431/2022 ja KK 237/2024). Sähköpotkulautojen turvallisuuteen liittyen on tehty myös useita toimenpidealoitteita (TPA 69/2022, TPA 83/2022 ja TPA 111/2022).

Kirjallisten kysymysten ja toimenpidealoitteiden lisäksi asiasta on tehty myös lakialoite vuonna 2021 (LA 27/2021 vp). Lakialoitteessa esitettiin rikoslain 23 luvun 9 § muuttamista siten, että liikennejuopumuksesta voidaan tuomita ajoneuvon kuljettaja sakkoon tai vankeuteen, jos hän nautittuaan alkoholia tai muita päihteitä ajaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ja veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 1 promille tai vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Lakialoitteessa esitettiin lisäksi pakkokeinolain 9 luvun 2 § muuttamista. Asian käsittely raukesi vuonna 2023.

Eduskunta hyväksyi 24.4.2024 hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta sisältyneet lakiehdotukset. Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä LiVM 2/2024 vp valiokunta piti tärkeänä, että mikroliikkumista ja sen liikenneturvallisuutta arvioidaan kokonaisuutena ja varmistaen sääntelyn yhtenäisyys ja yhteentoimivuus muun sääntelyn kanssa. Valiokunta esitti näkemyksen siitä, että käynnissä olevassa mikroliikkumisen säädöshankkeessa tulisi arvioida myös toimilupajärjestelmää mikroliikkumiseen. Valiokunta piti tärkeänä, että valtioneuvosto toteuttaa viipymättä tarvittavat lainsäädännölliset ynnä muut vastaavat toimenpiteet mikroliikkumisen liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä onnettomuuksien määrän ja yhteiskunnalle onnettomuuksista aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi.

2.7 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 toteutuu riippumatta ajoneuvon painosta.

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 sähköpotkulautaanonnettomuuksista 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 turvallisuusominaisuuksia. Mikroliikkumisen palveluntarjoajat ovat aiemmin arvioineet, että osa toiminnasta joudutaan ajamaan alas pienissä kunnissa vakuutusvelvollisuudesta aiheutuvien kustannusten vuoksi.

Kesäkauden 2024 aikana ei havaittu merkittäviä muutoksia mikroliikenteen palveluiden tarjonnassa. Kauden aikana ei havaittu, että yritykset olisivat ottaneet käyttöön uusia turvallisuusominaisuuksia tai esimerkiksi viikonloppurajoituksia omatoimisesti, vaikka uusi vakuutusvelvollisuus tuli voimaan kesäkuussa. Lisäksi useat palveluntarjoajat ilmoittivat kauden aikana halustaan laajentaa toimintaa talvikaudeksi. Onnettomuuksien ilmoittamisessa vakuutusyhtiöille on havaittu ongelmia, jotka voivat kuitenkin korjaantua ajan ja tiedottamisen kanssa. Vakuutusyhtiöt eivät myöskään korvaa päihtyneen kuljettajan onnettomuuskustannuksia kokonaisuudessaan kaikissa tilanteissa, mikä on koettu ongelmalliseksi, koska noin puolet onnettomuuteen joutuvista kuljettajista on päihtyneitä.

Yrityksille tarjottujen vakuutusten hinnoittelusta vuokrattaville sähköpotkulaudoille ei ole saatavilla julkista tietoa. Yhteiskäytössä vakuutusmaksuja jaetaan kuitenkin suuren käyttäjäkunnan kesken ja vaikutus palvelun hintaan on mahdollisesti lopulta pieni. Yksityisesti yli 25 kilogramma painavaa sähköpotkulautaa käyttävälle kansalaiselle vakuutusmaksu voi olla vakuutusyhtiöiden hinnastojen mukaan jopa satojen eurojen arvoinen vuotta kohti vakuutuksen kattavuudesta riippuen. Vakuutusvelvollisuus saattaa näin ollen muuttaa mikroliikkumisen eri muotojen suosiota. Vakuutusten hinnoittelu todennäköisesti kehittyy ja vakuuttamiseen totutaan osana kulkutavalle ominaisia kustannuksia. Tämän esityksen arvioinnissa toteutuvaa muutosta ei kuitenkaan ole kyetty ottamaan huomioon.

3 Tavoitteet

3.1 Johdanto

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 onnettomuudet ja 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.

3.2 Kuntien työkalut ja mikroliikenteen liikenteenohjaus

Ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn tavoitteena on antaa kaupungeille ja kunnille kustannustehokkaat ja paikalliset tarpeet huomioivat 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 mikroliikenneluvan lupaehdoin.

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 vähentää siten pysäköintivirheitä, vaikuttaa katutilan esteettömyyteen ja erityisryhmien turvallisuuteen.

3.3 Liikennejuopumussääntely

Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen juopumussäännösten ja niiden noudattamisen valvontaa koskevien ehdotusten tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja siitä aiheutuvia liikenneonnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tavoitteena on vähentää päihtyneenä ajamisesta kuljettajalle itselleen, mahdolliselle matkustajalle sekä muille tienkäyttäjille ja omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja. Lisäksi tavoitteena on vähentää vahingoista aiheutuvia kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta sekä vahvistaa tienkäyttäjien turvallisuuden tunnetta.

Nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi tehtävää koetta koskevan ehdotuksen tavoitteena on lisätä uuden hallinnollisen seuraamuksen ennalta estävyyttä mahdollistamalla liikenteenvalvojalle päihtyneenä ajamista koskevien säännösten noudattamisen valvonta ja liikenneturvallisuutta vaarantavaan ajoon puuttuminen. Tavoitteena on mahdollistaa myös muun kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunnon selvittäminen luotettavasti tieliikenteessä liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Tällä hetkellä liikenteenvalvojalla ei ole oikeutta puhalluttaa pyöräilijää taikka kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa tai tehdä tälle huumausainepikatestiä. Asianmukainen liikenteenvalvonta ja kiinnijäämisriskin kasvattaminen lisäävät juopumussääntelyn liikenneturvallisuusvaikutuksia. Luotettava selvitys kuljettajan päihtymyksestä on myös edellytys ehdotetun liikennevirhemaksun määrittämiselle.

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

3.4 Muut korjaustarpeet

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

Suojakypärän käyttöä koskevaan säännökseen ehdotetun lisäyksen tavoitteena on yhdenmukaistaa kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa ja matkustajaa koskeva sääntely voimassa olevan pyöräilijän kypärän käyttöä koskevan säännöksen kanssa. Tavoitteena on lisätä suojakypärän käyttöä mikroliikenteessä ja vähentää näin vakavia päävammoja.

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. Tiedoksiantoprosessin muutos toteuttaisi osaltaan myös pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjausta, jonka mukaan vähennetään hallinnollisia menettelykäytäntöjä ja muuta poliisin byrokratiaa oikeusturvaa vaarantamatta.

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 liikennesääntöjen noudattamista ja parantaa näin 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 moottorilla varustettujen polkupyörien käyttöön liikenteessä rikosoikeudellisen seuraamuksen lisäksi myös liikennevirhemaksulla. 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 hallinnoimalla alueella edellyttäisi jatkossa, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Mikroliikenneluvan myöntäisi se kunta, jonka alueella palvelua tarjotaan. Laissa säädettäisiin luvan hakemisesta ja sen myöntämisestä.

Kunta voisi liittää mikroliikennelupaan lupaehdoja. Kunta voisi liittää mikroliikennelupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat

vuokrattavien ajoneuvojen ajonopeuksia, pysäköintiä ja käyttöalueita. Lisäksi kunta voisi liittää mikroliikennelupaam liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen lukumääriä, käyttöaikoja, käyttösovelluksen ominaisuuksia, kuljettajien ikävaatimuksia sekä käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle. Lisäksi säädettäisiin lupaehtojen muuttamisesta. Laissa säädettäisiin myös mikroliikenneluvan peruuttamisesta ja muutoksenhausta mikroliikennelupaa koskevassa asiassa.

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 sovelluksen kautta ajoneuvoihin asetettavilla teknisillä rajoituksilla.

Siirtolakiin lisättäisiin uusi mikroliikennelupaam liittyvän ajoneuvon siirtoa koskeva pykälä. Mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle pysäköity ajoneuvo voitaisiin siirtää välittömästi.

Kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin lisättäisiin uusia liikenteenohjauslaitteita kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen. Uudet liikenteenohjauslaitteet mahdollistaisivat kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyöristä.

Uusia liikenteenohjauslaitteita olisivat kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi, joka lisättäisiin tieliikennelain lisäkilpiä koskevaan liitteeseen 3.8. Kevyen sähköajoneuvon ajoneuvoryhmää osoittaisi lisäkilvessä oleva sähköpotkulautasymboli. Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnot) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo – tiemerkinnot M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka taikka niille osoitettu muu reitti tai kulkupaikka. Tiemerkinnot voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

4.1.2 Liikennejuopumus

Raja päihtymykselle

Tieliikennelakiin sisällytettäisiin hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu säännös liikennejuopumuksesta moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla. Jatkossa kiellettyä olisi kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea, tai että kuljettajalla tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa 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.

Muutoksella täydennettäisiin jo tällä hetkellä voimassa olevaa moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä niiden tekojen osalta, jotka eivät täytä rikoslain 23 luvun 9 §:n tunnusmerkistöä. Yksiselitteiseen rajaan perustuva sääntely parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien päihtymysonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia ja loukkaantumisia sekä

terveydenhuollon kuormitusta ja yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Uusi sääntely helpottaisi myös liikennejuopumusten valvontaa, mikä lisää valvonnan tehokkuutta ja ennalta estävyyttä.

Päihtyneenä ajamista koskevien säännösten valvonta

Tieliikennelakiin lisättäisiin säännös nautitun alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi tehtävästä kokeesta, jolla voidaan selvittää mikroliikennevälineen kuljettajan ajokuntoa liikenteessä. Tarkoituksena on mahdollistaa kuljettajan ajokunnon selvittäminen luotettavasti. Liikenteenvalvojien on kyettävä selvittämään kuljettajan päihtymystila oikeusturvanäkökohdat huomioon ottaen riittävän luotettavasti mahdollisen seuraamusmaksun määrittämiseksi. Sääntelyn tarkoituksena on lisätä ehdotetun juopumussääntelyn vaikuttavuutta sekä mahdollistaa juopumussääntelyn noudattamisen valvonta ja päihtymyksen toteaminen riittävän luotettavasti.

Liikenteenvalvoja voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi. Koe voitaisiin tehdä 15 vuotta täyttäneelle kuljettajalle. Koe olisi tehtävä hienotunteisesti siten, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

Viranomaisen olisi kyettävä osoittamaan seuraamusmaksun määrittämisen edellytyksenä olevien tunnusmerkkien täyttyminen. Ehdotetun tieliikennelain 17 a §:n osalta viranomaisen olisi kyettävä näyttämään, että sanottua liikennevälinettä kuljettanut on ajon aikana tai sen jälkeen ollut vähintään 0,5 promillen humalassa tai että hänen veressään on käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Viranomaisen olisi varmistuttava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset.

Ajoneuvon kuljettamisen kieltäminen tai estäminen

Tieliikennelakiin lisättäisiin poliisimiehelle, rajavartiomiehelle ja tullimiehelle oikeus kieltää ja tarvittaessa estää polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa kuljettamasta ajoneuvoa, jos 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 kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

4.1.3 Muut korjaustarpeet

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.

Suojakypärä

Tieliikennelain suojakypärän käyttösäännöstä tarkennettaisiin siten, että myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan ja matkustajan olisi ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Säännös vastaisi nykyistä polkupyörän kuljettajan ja matkustajan kypäräsäännöstä.

Liikennevirhemaksun tiedoksianto

Tieliikennelain liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto koskevaa säännöstä muutettaisiin siten, että liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa tiedoksi hallintolain (434/2003) 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.

Liikennevirhemaksun korottaminen

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

Ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevaa liikennevirhemaksu

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

Ylijatketun jalkakäytävän liikenteenohjaus

Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi ylijatketun jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä käytettäisiin merkin B5 tai B6 yhteydessä risteyksissä, joissa merkki B5 tai B6 on asetettu ajosuunnasta ennen ylijatketun jalkakäytävää. Liikennemerkkijohdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatketun jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmiin puolin madalletulla reunatuella. Merkkijohdistelmä 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 vaikutuksista ja toimintaympäristön kehityksestä

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittävä positiivinen vaikutus suurten ja keskisuurten kaupunkien liikenneturvallisuuteen ja kaupunkitilan esteettömyyteen. 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. Merkittävimmät

liikenneturvallisuusvaikutukset arvioidaan olevan ehdotettavalla mikroliikennelupaa ja liikennejuopumusta koskevalla sääntelyllä.

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella on arvion mukaan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia viranomaisten ja kuntien mahdollisuuksiin estää mikroliikenteen onnettomuuksia ennalta. Mikroliikenteen tehokkaammalla hallinnalla ja liikenteenohjauksella arvioidaan voitavan vähentää liikennesääntöjen vastaista käyttäytymistä tehokkaasti. Samalla mahdollistetaan mikroliikkumisen palvelujen tarjoaminen ja uusien innovaatioiden kehittäminen jatkossakin. Toimenpiteet saattavat jonkin verran heikentää palveluja tarjoavien yritysten toiminnan kannattavuutta ja markkinoille tulon houkuttelevuutta, jos palvelujen käytettävyyden rajoittaminen vähentää kysyntää ja siirtää matkustamista muihin kulkutapoihin.

Esityksen vaikutusarvioinnissa on merkittäviä epävarmuuksia, kuten mikroliikenteen onnettomuuksien ja onnettomuusriskien puutteellinen tilastointi ja lyhyt tilastohistoria sekä kansainvälisen tutkimustiedon puute. Lisäksi mikroliikkumisen tulevaa suosiota on haasteellista ennakoita. Myös sillä, millaisia lupaehtoja kunnat liittävätkin mikroliikennelupaan, on ratkaiseva merkitys tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiselle. Vaikutusarviointi on näistä syistä lähinnä laadullista.

Merkittävimmät taloudelliset hyödyt syntyisivät onnettomuuksien terveydenhuollolle ja uhrien yksityiselle taloudelle aiheuttamien kustannusten vähenemisestä. Sähköpotkulautoihin liittyvät hallinnolliset menot vähenisivät isoimmissa kunnissa mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn myötä nykyiseen vapaaehtoiseen menettelyyn verrattuna. Mikroliikenneluvan arvioidaan vähentävän myös liikenteenvalvojien resurssitarpeita. Liikennejuopumussääntelyn valvonta edellyttää poliisilta resursseja, mutta samalla yksiselitteisen sääntelyn arvioidaan vähentävän päihtyneenä ajamista merkittävästi. Viranomaisten toimintaa pyritään helpottamaan myös liikennevirhemaksun tiedoksiantoon tehtävillä muutoksilla. Uudistukset sanktioihin vaativat tietojärjestelmämuutoksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Ehdotettujen muutosten toteuttamatta jättäminen pitäisi yllä tunnistettuja liikenneturvallisuuteen ja katutilan esteettömyyteen liittyviä ongelmia sekä liiallisia julkisia ja yksityisiä kustannuksia. Seurantatietojen perusteella mikroliikenteen turvallisuustilanne on parantunut, 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 voida poistaa ilman uutta sääntelyä.

Mikroliikenteen turvallisuustilanne voi edelleen parantua, kun kehittyvällä alalla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. On mahdollista, että yritysten kilpailupaine ja uusi liikennevakuutussääntely kannustavat yrityksiä kehittämään myös palveluiden turvallisuutta. 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. Turvallisuusteknologian kustannukset ovat jatkuvasti laskeneet, mikä voi edesauttaa turvallisuusteknologian lisääntymistä ajoneuvoissa.

Mikroliikenteen yritysten määrän arvioidaan hieman laskevan tulevaisuudessa, kun palvelujen kysyntä vakiintuu. Samoin vuokrattavien sähköpotkulautojen määrän arvioidaan laskevan käyttöasteiden korkeana pitämisen vuoksi. Nykyisin palvelua tarjotaan jo kaikissa isoimmissa

kaupungeissa. Palvelutarjontaa on myös vähennetty pienistä kaupungeista, ja osa toimijoista on lopettanut palvelun tarjoamisen kokonaan Suomessa. Sähköpotkulautojen määrät voivat lisääntyä lähinnä, jos yritykset levittäytyvät uusiin kaupunkeihin.

Nykyisten onnettomuusmäärien ja esteettömyysongelmien arvioidaan pysyvän ennallaan, jos esityksessä ehdotetut toimenpiteet jätettäisiin tekemättä. Toisaalta kesäkuussa 2024 voimaan tullut liikennevakuutussääntely kannustaa yrityksiä parantamaan liikenneturvallisuutta. Liikennevakuutuksen kustannukset ja muut kasvaneet kustannukset johtavat kuitenkin samalla todennäköisesti siihen, että yritykset eivät enää suostu kuntien esittämiin vapaaehtoiisiin sopimuksiin yhtä helposti. Osa yrityksistä on jo ilmoittanut haluavansa luopua esimerkiksi viikonloppu- ja kausirajoituksista. Jos yksi yritys irtautuu vapaaehtoisista sopimuksista, on todennäköistä, että muut seuraavat kilpailutilanteen vuoksi perässä. Varsinkin viikonloppurajoituksista luopuminen johtaisi todennäköisesti onnettomuusmäärien huomattavaan lisääntymiseen.

Vuokrattavien mikroliikennevälineiden käyttökustannusten nousun voidaan arvioida vähentävän niiden käyttöä ja lisäävän yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen suosiota. Esimerkiksi Keski-Euroopassa yksityisomisteiset sähköpotkulaudat ovat yleistyneet viime vuosina, kun vuokrattavien sähköpotkulautojen sääntely on kiristynyt. Tämä voi hieman vähentää esteettömyysongelmia, koska yksityisomisteisiä ajoneuvoja käytetään ja pysäköidään viranomaisarvioiden mukaan keskimääräisesti useammin liikennesääntöjen mukaisesti. Toisaalta yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen voi lisätä sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka eivät ole ominaisuuksiltaan tieliikennekäyttöön soveltuvia. Liikennevakuutusvelvollisuus todennäköisesti myös vähentää hieman yli 25 kilogrammaa painavien kevyiden sähköajoneuvojen hankintaa. Yksityiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen voi johtaa ajonopeuksien nousuun, millä voi olla onnettomuusriskiä lisäävä vaikutus.

Liikenne- ja viestintäministeriössä alkuvuonna 2023 laaditussa arviomuiotiossa arvioitiin yhtenä ratkaisuvaihtoehtona sitä, että pelkästään liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan kirjatut mikroliikkumista koskevat toimenpiteet toteutettaisiin ilman muita lainsäädäntömuutoksia. 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 liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Myös onnettomuustilastoinnin kehittäminen parantaa mikroliikenteeseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tulevaisuudessa ja helpottaa turvallisuuskehityksen seuranta. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa liikenneturvallisuutta. Tiedotusta ja valistusta tulisi jatkaa edelleen. Myös eri viranomaisten viestinnällä liikennesäännöistä ja liikennevalvonnasta on keskeinen rooli liikenneturvallisuuden parantamisessa.

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

Johdanto

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. Liikenneturvallisuuden parantumisella on suoria vaikutuksia terveydenhuollon resursseihin ja yhteiskunnalle aiheutuviin kustannuksiin niiden onnettomuusseurausten osalta, jotka eivät tule korvattavaksi vakuutusjärjestelmän kautta. Esimerkiksi vuokratulla sähköpotkulaudalla ajava kuljettaja on nykyisin vain rajoitetun vakuutusturvan piirissä. Myös korvausmenettelyn alaisia julkisille ja yksityisille tahoille aiheutuvia kustannuksia on perusteltua minimoida.

Mikroliikennelupa

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

Liikenneturvallisuuden arvioidaan paranevan, koska suurempi osa sähköpotkulautaliikenteestä olisi mikroliikenneluvan lupaehtojen piirissä. Tämän arvioidaan vähentävän kaikkein riskialtuinta mikroliikkumista. Mikroliikenneluvan ehtojen suunnittelu antaa kunnille myös mahdollisuuden tarkastella erilaisia riskialueita kunnan alueella ja parantaa niiden liikenneturvallisuutta. Kuntien toimivaltuudet mahdollistavat paikkakohtaiset ratkaisut, joiden haittapuoleksi voi muodostua käytäntöjen kirjavuus. Nykyisin riskinä on pidetty sitä, että yritykset irtautuvat vapaaehtoisista sopimuksista. Mikroliikenneluvalla varmistettaisiin, ettei liikenneturvallisuus huonone mahdollisten irtautumisten seurauksena.

Mikroliikenteen palveluntarjoajat ovat esittäneet, että vuonna 2024 voimaan tullut uusi liikennevakuutussääntely tulee tulevaisuudessa parantamaan palveluiden turvallisuutta. Vuoden 2024 aikana ei kuitenkaan vielä havaittu muutoksia palveluiden turvallisuudessa tai liikenteen esteettömyydessä. Mikroliikenteen palveluntarjoajat eivät esimerkiksi omatoimisesti rajoittaneet palveluiden käyttöä ajankohtina, jolloin onnettomuuksia tapahtuu eniten. Vuonna 2024 osa palveluntarjoajista oli osittain irtautunut kuntien kanssa sovitusta vapaaehtoisista sopimuksista yksittäisissä kunnissa, minkä arvioidaan vaikuttavan palveluiden turvallisuutta laskevasti.

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. Vertailukohtana vaikutuksen suuruudelle on Norjassa vuonna 2021

voimaan tullut laki, joka antoi kunnille laajat valtuudet säädellä sähköpotkulautojen vuokrausta ja ajoneuvojen ominaisuuksia. Norjassa lakimuutoksen yhteydessä voimaan tuli myös tiukka promilleraja sähköpotkulautailuun. Samoihin turvallisuusvaikutuksiin pääseminen edellyttää myös Suomessa promillerajan käyttöönottoa mikroliikenneluvan rinnalle. Vuonna 2023 Oslolla kävi ensiapupoliklinikalla 70 prosenttia vähemmän sähköpotkulautailijoita kuin vuonna 2021 (64 prosenttia vuonna 2022), minkä on Norjassa arvioitu johtuvan pääosin liikennejuopumussäännösten muutoksista ja erilaisista ajallisista rajoituksista palveluiden käyttöön.

Mikroliikenneluvan ja uuden liikennejuopumussääntelyn tarkkoja määrällisiä yhteisvaikutuksia onnettomuuksiin ei kyetä nyt arvioimaan. Mahdollista onnettomuusvähennystä voidaan kuitenkin arvioida karkeasti Norjan tulosten perusteella, ottaen Suomen erityispiirteet huomioon. Norjassa promilleraja on Suomea tiukempi päihtymysrajan ja seuraamusten osalta, mikä todennäköisesti vaikuttaa myös rajoitusten ehkäisevään vaikutukseen. Toisaalta vertailevat tutkimukset osoittavat, että Suomessa on yleisempää ajaa päihtyneenä, mikä vaikuttaa myös päihdeonnettomuuksien määriin. Helsingissä on jo nykyisin käytössä monia Osloa vastaavia rajoituksia, kuten ajallisia ja määrällisiä rajoituksia. Tästä syystä vaikutukset Helsingin turvallisuustilanteeseen olisivat muita kuntia pienemmät. Helsingin tuloksia voidaan kuitenkin käyttää yhteisvaikutusten arvion pohjana.

Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käytön rajoittaminen on todettu tehokkaaksi tavaksi vaikuttaa niillä tapahtuviin onnettomuuksiin tiettyinä rajattuina ajankohtina. Esimerkiksi Helsingissä on ollut syyskuusta 2021 alkaen käytössä rajoitus, jonka mukaan yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja ei saa käyttöön viikonloppuisin klo 00:00–05:00 välisenä aikana. Aikarajoituksiin liittyvät tarkastelut osoittavat, että sähköpotkulautailun vammojen määrä on vähentynyt Helsingissä yli 55 prosenttia rajoitusten voimaantulon jälkeen. Vammojen vakavuuksissa ei ole kuitenkaan juuri havaittu muutoksia.

Päihteiden käyttö liittyy onnettomuuksiin kaikkina viikonpäivinä. Vaikka päihdeonnettomuudet painottuvat klo 22–09 väliselle ajanjaksolle, tapahtuu päihdeonnettomuuksia Suomessa lähes ympäri vuorokauden. Tästä johtuen päihtyneiden osuus vammautuneista on vähentynyt Helsingissä vain vähäisesti (38 vs. 31 prosenttia) aikarajoitusten voimaantulon jälkeen.

Norjan tuloksia ei voida suoraan siirtää arvioksi Suomen lainsäädäntömuutosten kokonaisvaikutuksista, mutta Helsingin ja Oslon tuloksia voidaan pitää suuntaa antavina. Yleistä onnettomuusvähennystä voidaan kasvattaa valvontaa ja viestintää lisäämällä taikka uusia lupaehtoja lisäämällä. Uusi sääntely voisi estää myös onnettomuusmäärien kasvun, mitä voisi aiheutua esimerkiksi nykyisten sopimusten lakkaamisesta, ajoneuvojen määrien lisääntymisestä tai mikroliikennepalveluiden laajenemisesta talvikäyttöön. Onnettomuuksien vähennämisen kokonaismäärä riippuu lopulta siitä, miten paljon ja millaisia lupaehtoja mikroliikennelupa-asetetaan eri kunnissa ja siitä, miten uutta liikennejuopumussääntelyä valvotaan ja miten kokonaisuudesta tiedotetaan tienkäyttäjiä.

Mikäli mikroliikenneluvan ja promillerajan yhteisvaikutuksella saavutettaisiin Norjaa vastaava noin 70 prosentin tai Helsinkiä vastaava yli 55 prosentin vähenemä kaikkiin sähköpotkulautaan onnettomuuksiin, olisivat vaikutukset onnettomuuskustannuksiin merkittäviä. Esimerkiksi 65 prosentin vaikutus päihdeonnettomuuksiin tarkoittaisi yli 1 000 erikoissairaanhoidon vaativaa onnettomuuden vähenemää vuositasolla. Promillerajaselvityksessä käytettyjen onnettomuuskustannuksia käyttämällä tämä tarkoittaisi noin 84 miljoonan vähenemää vuosittaisiin onnettomuuskustannuksiin. Juopumussääntelyn vaikutusten arvioidaan myös kasvavan ajan mittaan, mikäli viestintää toteutetaan aktiivisesti ja

valvontaa riittävästi. Ajalliset rajoitukset vaikuttaisivat myös muihin kuin päihdeonnettomuuksiin, joten kokonaismäärien voidaan arvioida olevan vieläkin suurempia. Arviot perustuvat vuoden 2021 onnettomuuksiin, joista tällä hetkellä saatavilla kattavimmat määrä- ja kustannusarviot. Helsingin rajoitukset tulivat voimaan vasta syyskuussa 2021, joten arvio ei ota niitä kokonaisuudessaan huomioon. Onnettomuusvähenemä on todennäköisesti vähäisin Helsingin keskustassa, missä jo nykyisin on käytössä yöaikainen ajokielto viikonloppuisin.

Mikroliikenneluvan tarkoituksena on olla joustava ja kunnan omiin tarpeisiin vastaava. Tästä syystä lupaehdot tulevat todennäköisesti eromaan kuntien välillä. Mikäli vuokrattavien mikroliikennevälineiden käyttöä rajataan, voi se johtaa yksityisomisteisten sähköajoneuvojen määrän kasvuun. Yksityisomisteisia kevyitä sähköajoneuvoja pysäköidään tavallisesti lainmukaisemmin kuin yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Kaikkien yksityisomisteisten ajoneuvojen laatu ja turvallisuusominaisuudet eivät kuitenkaan 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 tai sellaisia, joista esimerkiksi nopeusrajoittimet ovat yksinkertaisin menetelmin kierrettävissä. Yksityisomisteisten autojen määrän kasvu voi näistä syistä myös heikentää liikenneturvallisuustilannetta. Esimerkiksi Trafikanalyysin vuonna 2024 julkaiseman tilaston mukaan Ruotsissa vuonna 2023 tilastoiduista sähköpotkulautoonnettomuuksista 37 prosenttia tapahtui kunnissa, joissa ei ole yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja.

Riski siitä, että palveluntarjoaja toisi mikroliikennevälineitä kunnan alueelle ilman mikroliikennelupaa, arvioitiin erittäin pieneksi. Tähän vaikuttaa osaltaan se, että luvan hakeminen on tehty yksinkertaiseksi, luvan hakemisen kustannukset arvioidaan maltilliseksi ja luvaton toiminta säädettäisiin rangaistavaksi. Kunnilla olisi myös toimivalta siirtää ilman lupaa katutilaan tuodut mikroliikkumisvälineet varastoon, mikä vähentäisi tällaisen riskin realisoitumista. Lisäksi on arvioitu, etteivät kuluttajat käyttäisi palvelua, jonka tiedetään toimivan lain vastaisesti.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat siitä, miten sitä hyödynnetään eri kunnissa. Vaikutukset jäävät pieniksi, mikäli kunnat eivät käytä niille annettua toimivaltaa liittämällä mikroliikennelupa-alueita lupa-alueita. Mikäli kunnat sääntelevät toimintaa eri tavoin, voi palvelun tarjonnassa ja hinnoittelussa olla jatkossa eroavaisuuksia. Liialliset rajoitukset olisivat puolestaan haitaksi markkinoiden toiminnalle ja kuluttajien eduille.

Liikenteenohjauslaitteet ja kypärän käyttö

Tieliikennelakiin lisättäväksi ehdotettavat uudet liikenteenohjauslaitteet edistäisivät kevyiden sähköajoneuvojen liikenteen ja pysäköinnin ohjaamista turvalliisiin 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. Selkeiden pysäköintialueiden arvioidaan parantavan sähköpotkulautojen pysäköintikäytäntöjä ja liikenteen esteettömyyttä. Tieliikennelakiin lisättävällä uudella ylijatkettua jalkakäytävää osoittavalla lisäkilvellä voisi olla vähäisiä liikenneturvallisuusvaikutuksia tilanteissa, joissa ylijatkettu jalkakäytävä voisi jäädä esimerkiksi rankan lumisateen vuoksi muuten huomaamatta.

Kypärän käyttöä koskevalla suosituksella arvioidaan olevan kohtalaisia liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kypärän käyttö on nykyisin erittäin vähäistä kevyillä sähköajoneuvoilla ajettaessa ja käyttöastetta tulisi saada nostettua huomattavasti. Merkittävä osa sairaaloissa hoidetuista kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien vammoista on kohdistunut kasvojen tai leuan alueelle. Vaikka nykyiset pyöräilykypärämallit eivät suojaa kasvojen aluetta parhaalla mahdollisella tavalla, on kuitenkin ilmeistä, että kaatumis- ja törmäystilanteissa kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan pää on alttiina monenlaisille iskuille. Tästä syystä on arvoitu, että suojakypärän käytöllä olisi merkittävä päävammoja ehkäisevä vaikutus myös kevyellä sähköajoneuvolla tai moottorilla varustetulla polkupyörällä ajettaessa.

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. Päihteiden käyttöön liittyvien rajojen asettaminen vähentäisi liikkumista moottorilla varustetuilla polkupyörillä ja sähköpotkulaudoilla päihtyneenä. Sääntely vähentäisi tapaturmia vähentäen terveydenhuollon kuormitusta ja kustannuksia sekä yksityisiä kustannuksia, kuten työpanoksen ja ansioiden menetyksiä. Suuren osan mikroliekkujista arvioidaan noudattavan promillerajaa joko lainkuuliaisuuden tai sanktiouhan takia. Sääntely ei kuitenkaan kokonaan estä päihtyneenä ajamista.

Mikroliekkenteen liikennejuopumuksiin liittyvillä rajoilla annettaisiin yhteiskunnallinen viesti, jonka mukaan ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ei ole hyväksyttävää. Päihteettömyys kuuluu myös pyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan velvollisuuksiin jo 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 ja puhallustustoimivaltuus tehostaisivat liikenteenvalvojien mahdollisuuksia puuttua päihtyneenä mikroliekkumiseen. Päihtyneenä ajamisen väheneminen johtaisi siihen, että myös erilaiset liikenneerikkomukset ja -rikokset sekä pysäköintivirheet vähenivät liikenteessä.

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 seulonta-alkometrillä. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa kansainvälisissä tutkimuksissa (mm. Trafikksikkerhehtshåndboken 2022) vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskeva lainsäädäntö on edellytys sille, että veren alkoholipitoisuuden alentamisella olisi positiivista vaikutusta onnettomuuksien määriin. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallusoikeutta, ei ole todettu olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

Suomessa korostuvat erityisesti juuri päihtyneiden kuljettajien onnettomuudet. Päihteiden käyttö liittyy onnettomuuksiin kaikkina viikonpäivinä ja vaikka päihdeonnettomuudet painottuvat klo 22–09 väliselle ajanjaksolle, tapahtuu päihdeonnettomuuksia lähes ympäri vuorokauden. Osan rajoitusten tarkastelun perustella voidaan arvioida, että onnettomuudet vähenevät jopa 70 prosenttia, mikäli kunnat asettavat riittävät lupaehdot ja käytössä on selkeään promillerajaan perustuva juopumussääntely. Liikennejuopumussääntelyn noudattamiseen vaikuttaa tulevaisuudessa muun muassa se, miten laista viestitään ja miten sitä valvotaan.

Juopumussääntelyn vaikutusten arvioidaan myös kasvavan ajan mittaan, mikäli viestintää toteutetaan aktiivisesti ja valvontaa riittävästi.

Liikennejuopumussääntelyn täydentäminen vaikuttaa myös yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajiin. Tämä on tärkeää, koska yksityisomisteisten sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien 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 ajamista, joten esitettyjä keinoja voidaan pitää viimesijaisina.

Mikroliikenteen liikennevirhemaksut

On vaikea arvioida, missä määrin ehdotettu liikennevirhemaksun korottaminen ehkäisisi sillä sanktioitavaa toimintaa. Kriminologisten tutkimusten 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 myös puuttumiskynnystä lainvastaiseen toimintaan madalletaan, mihin pyritään muun muassa viranomaisten uusilla toimivaltuuksilla puhalluttaa mikroliikennevälineen kuljettaja.

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.

4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen

Mikroliikennelupa ehtoineen ei vaikuttaisi merkittävästi saavutettavuuteen, mikäli rajoituksia asetetaan tarkkaan rajatusti eikä laaja-alaisesti. Joissain tapauksissa kokonaismatka-ajat voivat pidentyä tai matkojen suuntautuminen muuttua vuokrattavien sähköpotkulautojen käyttörajoitusten vuoksi. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehdyt matkat ovat keskimäärin lyhyitä, alle kaksi kilometriä pitkiä ja kestoltaan alle 10 minuuttia. Sääntely voi vaikuttaa saavutettavuuteen negatiivisesti, jos kunnat asettavat rajoituksia merkittävästi enemmän kuin on asetettu nykyisissä vapaaehtoisissa sopimuksissa. Saavutettavuus voi heikentyä, jos kunnan alueella käytössä ei ole tähän saakka ollut minkäänlaista sääntelyä liikennemerkein tai sopimuksin. Tieliikennelakiin tai ajoneuvolakiin esitettävillä muutoksilla ei arvioida olevan suoria vaikutuksia saavutettavuuteen.

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset

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

Vaikutuksia mikroliikenteen markkinaa voisi periaatteessa syntyä silloin, jos uusi katutilan käytön sääntely vaikuttaisi vuokrattavien autojen tarjolla oloon ja vähentäen kysyntää käytettävyyden heikentymisen vuoksi. Vaikutuksia ei kuitenkaan voida nyt arvioida määrällisesti vuokraustapahtumien ja -tulojen muutoksina. Markkina kehittyisi lupaehtojen yksityiskohtien mukaisesti kuntakohtaisin eroin.

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 juurikaan 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 sanktioinnilla olisi mahdollisesti yhteys alkoholin ja ravintolapalvelujen myyntiin. Päihtyneenä ajamisen aiheuttamien riskien ja haittakustannusten torjuminen on kuitenkin katsottu muussakin liikenteeseen liittyvässä sääntelyssä tavoiteltavaksi asiaksi kulutuskäyttäytymisen muutoksista riippumatta.

Sääntelyn kehittäminen parantaisi liikenneturvallisuutta ja se vaikuttaisi myönteisesti kustannuksiin. Esitetyillä toimenpiteillä kyettäisiin vähentämään katuverkolla ja muualla julkisessa kaupunkitilassa tapahtuvia mikroliikenteen ja jalankulkijoiden onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia henkilö- ja materiaalivahinkoja 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.

Mikroliikenneluvan vaikutuksia yritysten toimintaan voidaan karkeasti hahmotella kolmessa ryhmässä. Ensimmäisessä ryhmässä ovat ajonopeuksiin, käyttöalueisiin ja pysäköintialueisiin liittyvät lupaehdot. Kunnilla on jo nykyisin tienpitäjänä oikeus asettaa vastaavia rajoituksia liikenteenohjauslaittein. Näillä lupaehdoilla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia yritysten toimintaan tai kustannuksiin. On kuitenkin mahdollista, että pysäköintirajoitukset lisäävät autojen siirtelyn kustannuksia. Tietoteknisesti toteutetut toimenpiteet ja tietojen jakaminen eivät oletettavasti lisääisi yritysten kustannuksia merkittävästi.

Toiseen ryhmään kuuluvat ne lupaehdot, jotka voidaan toteuttaa palvelun käyttösovellukseen tehtävin kohtuullisin muutoksin. Näitä olisivat lupaehdot, jotka koskevat käyttösovelluksen ominaisuuksia, palvelun ikävaatimuksia tai anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnille. Näiden kertakustannukset yrityksille arvioidaan vähäisiksi. Palveluiden käytön ikäraja koskevat lupaehdot eivät arvioiden mukaan juurikaan vaikuttaisi nykytilaan, koska lähes kaikilla palveluntarjoajilla on jo nykyisin käytössä 18 vuoden ikäraja. Alaikäisten käyttäjien väheneminen vaikuttaisi kuitenkin yritysten liikevaihtoon. Erilaisten ohjeiden ja esimerkiksi päihtymystestin sisällyttäminen palveluun ei aiheuttaisi merkittäviä kertakustannuksia.

Kolmanteen ryhmään kuuluvat ne lupaehdot, joilla arvioidaan olevan suurimmat vaikutukset yritystoimintaan ja sen kannattavuuteen. Tähän ryhmään kuuluvat ajoneuvojen lukumääriin ja niiden käyttöaikoihin liittyvät lupaehdot. Palvelun määrällisillä tai ajallisilla rajoituksilla voi

olla merkittäviä vaikutuksia yritysten toimintaedellytyksiin. Esimerkiksi talviaikainen käyttökato poistaisi tuloja useaksi kuukaudeksi vuodessa, vaikka useat kiinteät kulut säilyisivät. Toisaalta tällä ei olisi merkittävää vaikutusta nykytilaan, koska yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja ei tarjota tällä hetkellä juurikaan talvisin. Palveluiden käyttö on kuitenkin erittäin suosittua viikonloppuisin ja viikonloppuajokielloilla olisi vaikutuksia palveluiden houkuttelevuuteen ja liikevaihtoon. Laajoilla ajallisilla tai määrällisillä rajoituksilla voisi olla huomattavia vaikutuksia yritysten tuloihin ja ne voisivat pitkällä aikavälillä johtaa markkinoiden kutistumiseen. Kaupunkialueilla, joissa palvelut ovat suosittuja, palveluiden saatavuuden heikentyminen voisi vähentää kestävien liikkumismuotojen suosiota, kun taas harvaan asutuilla alueilla vaikutukset olisivat vähäisempiä.

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 mikroliikennelupajärjestelmän vakiintumisen myötä resurssitarve vähentynee pidemmällä aikavälillä. Valvonnan tarve vähenee, 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 voi 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 tiemerkintöjen 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 liikenteenohjauksen 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 liikenne rikkomusten 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 hieman lisääntyy ja tehtävisidonnaisuus pitenee vähäisesti.

Liikennejuopumustapausten käsittely vie aina aikaa ja resursseja, vaikka kyse olisi hallinnollisesta seuraamuksesta. Merkittävä osa mikroliikenteen päihdeonnettomuuksista ja päihtyneenä ajamisesta tapahtuu kesäkuukausien viikonloppuöinä, 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 mikroliikenneluvan yhdistelmällä. Selkeän liikennejuopumussääntelyn ja sen valvonnan arvioidaan vähentävän liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia merkittävästi. Mikroliikennelupa taas antaa kunnille mahdollisuudet asettaa nopeusrajoitusalueet ja pysäköintialueet sellaisiksi, että onnettomuuksien määrät vähenevät, mahdolliset seuraukset lieventyvät ja liikenteen esteettömyys paranee. Lisäksi mikroliikennelupa antaa kunnille mahdollisuuden asettaa muun muassa käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja, mikä on todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää onnettomuuksia muun muassa Helsingissä ja Oslissa tehdyissä tarkasteluissa. Vaikutusten suuruus vaihtelee kunnittain ja on riippuvainen siitä, miten mikroliikenteen käyttöaste ja mikroliikennepalvelut kehittyvät tulevaisuudessa.

Tavallisen tiedoksiannon mahdollistaminen myös mikroliikkujien 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. Tiedoksiantoprosessin muutos toteuttaisi osaltaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjausta, jonka mukaan vähennetään hallinnollisia menettelykäytäntöjä ja muuta poliisin byrokratiaa oikeusturvaa vaarantamatta.

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 tietojärjestelmäudistuksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Siirtolakiin ehdotettavan 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. Tästä syystä myöskään liikennepalvelulain 262 §:n muutosten ei arvioida aiheuttavan valvontaviranomaisille lisätyötä. Poliisille ei myöskään esitetä uusia toimivaltuuksia ajoneuvojen siirtämiseen, koska siirtolain toimivaltuudet on arvioitu jo nykyisellään kattaviksi.

Uusien liikennevirhemaksujen vuosittaisista määristä ei voida esittää tarkkoja arvioita, mutta suuntaa antavien arvioiden mukaan kyse olisi selvästi alle tuhannesta liikennevirhemaksusta vuosittain. Mikroliikkuminen painottuu muutamaa kesäkuukauteen, jolloin on todennäköistä, että myös liikennevirhemaksujen määrät ovat suurimpia kesäkuukausina. Toiminta painottuu myös isoihin kaupunkeihin, jolloin on todennäköistä, ettei liikennevirhemaksuja juurikaan

määrätä pienissä kunnissa. Nykyisin liikennevirhemaksuja määrätään vuosittain noin 150 000 kappaletta, joten uusi sääntely ei toisi merkittäviä muutoksia Oikeusrekisterikeskuksen työhön. Liikennevirhemaksujen käsittelyyn käytetään Liike-järjestelmää, jossa liikennevirhemaksut saapuvat täytäntöönpantaviksi Oikeusrekisterikeskuksen täytäntöönpanojärjestelmään, eikä täytäntöönpano edellyttäisi manuaalista työtä. Oikeusrekisterikeskukselle ei näin ollen aiheutuisi lisäresursointitarvetta uusien liikennevirhemaksujen täytäntöönpanosta.

Uudella sääntelyllä on vaikutuksia myös poliisin käyttämiin tietojärjestelmiin. Poliisihallituksen arvion mukaan tarpeelliset muutokset järjestelmiin voidaan tehdä virkатыönä koodistopäivityksinä mahdollisesti jo ennen lain kaavailtua voimaantuloajankohtaa. Poliisihallituksen mukaan hallituksen esityksessä esitetyn sääntelyn valvontaan voidaan siirtää tarvittava määrä resursseja tienkäyttäjien kokeman kiinnijäämisriskin konkretisoimiseksi ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvien onnettomuuksien estämiseksi. Poliisin tehtäviin kuuluu jo nykyisin mikroliikenteen valvonta, joten uusi sääntely ei toisi merkittävinä pidettäviä muutoksia poliisin tehtäviin.

4.2.6 Ekologinen kestävyys

Sähköpotkulautapalveluiden kestävyteen 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 pidemmillä sähköpotkulaudoille soveliailla matkoilla.

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

4.2.7 Sosiaalinen kestävyys ja esteettömyys

Esteettömyyden liikkumisen mahdollisuus perustuu YK:n vammaisyleissopimukseen, jonka mukaan vammaisilla ihmisillä tulee olla yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön ja kuljetukseen ja mahdollisuus mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen. Vammaisyleissopimus velvoittaa sopimusosapuolet toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaa vammaisille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan. Vammaisyleissopimus on Suomessa voimassa lain tasoisena ja se velvoittaa sopimusosapuolia toteuttamaan kaikki asianmukaiset lainsäädännölliset, hallinnolliset ja muut toimet yleissopimuksessa tunnustettujen oikeuksien täytäntöön panemiseksi.

Liikenteen hallinnonala on sitoutunut liikenteen esteettömyysvisioon, jonka perustavanlaatuisena tavoitteena on taata sujuva matkustaminen jokaiselle. Mikroliikkumisen nykytilan on arvioitu haittaavan vammaisen ihmisen itsenäistä liikkumista. Muun muassa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintivirheet, kovat nopeudet, äänettömyys ja jalkakäytävällä ajaminen aiheuttavat vammaisille ihmisille vaaratilanteita ja esteettömyysongelmia. Koettu turvallisuus voi haitata vammaisen ihmisen mahdollisuuksia liikkua itsenäisesti.

Kunnat ohjaavat pysäköintiä tienpitäjinä. Pysäköinnin ohjaus vähentää väärin pysäköityjen sähköpotkulautojen määrää. Kuntien tienpitäjinä asettamat pysäköintialueet, pysäköintikieltoalueet ja nopeusrajoitusalueet parantavat liikenteen esteettömyyttä ja turvallisuutta. Mikroliikennelupa ja liikennejuopumussääntely ovat tärkeitä kokonaisuuksia myös koetun turvallisuuden kannalta. Koettu turvallisuus on tärkeää kestävän liikkumisen edistämisen sekä eri-ikäisten ja eri tavoin liikkuvien näkökulmasta.

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 käyttäytymistä ja parantaisi esteettömyyttä.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat 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.

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 kaduilla.

Mikäli sähköpotkulaudat ja muut kevyet sähköajoneuvot yleistyvät nuorten liikkumismuotona on mahdollista, että tämä vähentää kävelyä, pyöräilyä ja muuta terveyttä ylläpitävää liikkumista. Esimerkiksi kansallisten lasten ja nuorten toimintakykyä kartoittavien MOVE! -mittausten mukaan 5.- ja 8.- luokan oppilaista reilulla 38 prosentilla fyysinen toimintakyky on mahdollisesti terveyttä ja hyvinvointia kuluttavalla tai haittaavalla tasolla.

4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan

Esityksen keskeisimmät yrityksiin suoraan kohdistuvat sääntelytaakkavaikutukset seuraisivat kuntien mikroliikenneluvasta ja siihen liitettävistä lupaehdoista. Tällä hetkellä toimialaan ei kohdistu lakisäateistä erityissääntelyä. Luvan ehdot voisivat koskea kunnan harkinnan mukaan muun muassa ajonopeuksia, pysäköintiä, ajoneuvojen käyttöalueita, ajoneuvojen käyttöaikoja ja ajoneuvojen lukumäärää. Käytännössä nykyiset vapaaehtoiset sopimukset sisältävät jo osittain samoja ohjauskeinoja, eikä uusi lailla asetettu menettely lisäisi sääntelytaakkaa kaikissa kunnissa. Toisaalta mikroliikennelupasääntely edellyttäisi palveluntarjoajilta erilaisia toimia useammassa kunnassa kuin nykyisin.

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 työllistävät ihmisiä sesongin aikana lautojen siirtämiseen, lataamiseen ja huoltoon. Alalla toimivia yrityksiä on nykyisin noin 10 ja palvelua tarjotaan noin 40 kunnan alueella (kts. 2.1.2 Mikroliikennepalvelut). Luvanvaraisuus aiheuttaisi yrityksille vähäisiä kustannuksia luvan hakemisesta ja ylläpidosta. Yksittäinen palveluntarjoaja joutuisi hakemaan ja pitämään yllä mahdollisesti kymmeniä lupia riippuen siitä, miten monessa kunnassa yritys

toimii. Lupaprosessi on kuitenkin pyritty pitämään mahdollisimman kevyenä, jotta siitä ei muodostuisi estettä eri kokoisille toimijoille, eikä se näin kaventaisi kilpailua markkinoilla. Palveluntarjoajat jakavat jo nykyisin palvelun käyttöön liittyviä tietoja osalle kunnista sähköisesti, eikä tietojen toimittamisesta arvioida aiheutuvan merkittäviä uusia kustannuksia yrityksille.

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. Lupamaksu voi kattaa kuitenkin vain luvan myöntämisestä aiheutuvat kulut, joten kustannukset eivät muodostu suuriksi.

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

Esityksessä ehdotetaan, että mikroliikenneluvan myöntää hakemuksesta se kunta, jonka alueella ajoneuvoja tarjotaan vuokralle. Kunta myös valvoo mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista. Kunnat voivat myös itse tarjota vuokralle mikroliikenneluvassa tarkoitettuja ajoneuvoja. Kunnilta valmistelun aikana saatujen tietojen mukaan esimerkiksi kuntien tarjoamat kaupunkipyöräpalvelut perustuvat kuntien julkisina hankintoina tekemiin kilpailutuksiin. Tällaisessa tilanteessa kunnan ei katsota olevan palveluntarjoaja, vaan palveluntarjoajana toimii se organisaatio, jolta kunta tilaa mikroliikennepalvelun. Hallinnon oikeusperiaatteiden katsotaan turvaavan markkinatoimijoiden aseman ja kilpailuneutraliteetin riittävällä tavalla tilanteessa, jossa samassa kunnassa on sekä kunnan hankkimaa mikroliikennepalvelua että markkinaehtoisia toimijoita. Kuntien toiminnan mikroliikenneluvan myöntämisessä ja lupaehtojen määrittelyssä tulee olla hallinnon yleisten oikeusperiaatteiden mukaan tasapuolista ja puolueetonta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Säädöshankepäätöksessä mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä valmistelevalle työryhmälle 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.

Liikenne- ja viestintäministeriössä arvioitiin, että kilpailutusmalli, jossa sähköpotkulautapalvelut kilpailutettaisiin ja rajoitettaisiin esimerkiksi kolmeen yritykseen per kunta, vaikuttaisi yritystoimintaan merkittävästi ja sääntely olisi samalla ongelmallinen perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Sääntely nostaisi markkinoille pääsyn kynnyksen, mikä suosisi erityisesti suuria ja vakiintuneita toimijoita. Tämä voisi vähentää pienten tai uusien toimijoiden mahdollisuuksia päästä markkinoille, mikä kaventaisi kilpailua ja vähentäisi palvelun monimuotoisuutta. Lisäksi rajallinen määrä toimijoita saattaisi johtaa hintojen nousuun, sillä kuluttajilla olisi vähemmän valinnanvaraa. Kilpailutussääntelyn positiiviset vaikutukset arvioitiin voitavan saavuttaa myös mikroliikenneluvan avulla, jolla puututaan huomattavasti vähemmän elinkeinovapauteen.

Arviomuistiossa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista esitettiin yhtenä ratkaisuna mallia, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin 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 myönteisiä vaikutuksia liikenteen esteettömyyteen, mutta samalla se olisi edellyttänyt täysin uusien pysäköintijärjestelyjen toteuttamista. Vaihtoehdosta luovuttiin arviomuistion lausuntokierroksella saatujen lausuntojen perusteella. Suurimmaksi ongelmaksi todettiin tällaisen sääntelyn aiheuttamat merkittävät kustannukset kunnille.

Vaihtoehtona esityksessä ehdotetulle mikroliikennelupaa koskevalle sääntelylle arvioitiin mahdollisuutta säätää 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 säädösvallalla on ollut Suomessa pitkät perinteet. Toimivalta järjestyssääntöjen antamiseen kumottiin kuitenkin säätämällä järjestyslaki (612/2003) ja samalla korjattiin kunnallisiin järjestyssääntöihin liittyvät laillisuusongelmat, jotka liittyivät keskeisesti siihen, millä säädöstasolla järjestyssääntöjen vastaisesta menettelystä tuli säätää. Vaihtoehdosta luovuttiin valmistelun aikana, koska sääntelymalli olisi pitänyt sisällään monia sellaisia yhteneväisyyksiä 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 liikennesäännöt on koottu yhteen lakiin ja ne ovat kaikkialla samanlaisia.

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa perinteisen, tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauslaitteen voisi korvata osittain digitaalisilla liikenteenohjauslaitteilla, 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 vaihtoehtoa, jossa mikroliikenneluvan myöntämistä koskeva toimivalta osoitettaisiin yhdelle viranomaiselle, kuten Liikenne- ja viestintävirastolle. Tällöin luvan myöntämisen edellytyksiä, luvassa asetettavia ehtoja ja luvan peruuttamista koskeva käytäntö saattaisi muodostua yhdenmukaisemmaksi. Mikroliikenneluvan myöntämistä koskevan toimivallan osoittamista kunnille puoltaa kuitenkin se, että kunnat jo voimassa olevan lainsäädännön perusteella voivat tienpitäjinä ohjata pysäköintiä, ajonopeuksia ja ajoneuvojen muuta käyttöä katuverkollaan esimerkiksi tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauksen keinoin. On myös huomattava, että luvassa asetettavat ehdot saattavat luonteenomaisesti olla toisistaan hieman poikkeavat sen mukaan, millaisesta kaupungista tai kunnasta on kysymys, koska kaupunkien ja kuntien liikenteenohjaus on kaupunki- ja kuntakohtaista. Jotta sääntely mahdollistaisi erilaisille kunnille sopivat ratkaisut, päädyttiin esittämään mallia, jossa kunnat voivat asettaa lupaehtoja palveluntarjoajille.

Valmistelun aikana arvioitiin myös vaihtoehtoa, jonka mukaan kaupungeille ja kunnille annettaisiin työkalut mikroliikkumisen hallintaan pelkästään uusilla, mikroliikenteen liikenteenohjaukseen 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 uusia kustannuksia. Esitetty mikroliikennelupa mahdollistaa kunnille mikroliikennepalvelujen ohjaamisen tehokkaammin kuin tieliikennelain mukaisen liikenteenohjauksen keinoin. Mikroliikenneluvan mahdollistamilla keinoilla vaikutetaan välillisesti myös tienkäyttäjien liikennesääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen sitä lisäävästi.

5.1.2 Liikennejuopumussääntely

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jonka mukaan moottorittomalla ajoneuvolla tapahtuvan liikennejuopumuksen promillerajaksi asetettaisiin 1,0 promillea. Suomessa esimerkiksi kuolemaan johtaneissa polkupyöraonnettomuuksissa polkupyöräilijän päihtymystaso on tavallisesti varsin korkea, yli 1,2 promillea. Myös 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. Onnettomuusriskitaso myös kasvaa, mikäli käytössä on nopeasti kiihtyvä sähkömoottorilla toimiva ajoneuvo. 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. Toisaalta korkeammalle asetettu promilleraja nostaisi viranomaisten puuttumiskynnystä, jolloin viranomaisten valvontaresurssit voisi kohdistaa muuhun toimintaan.

Yhtenä kysymyksenä valmistelun aikana tarkasteltiin sitä, tulisiko nyt ehdotettavien päihderajojen lisäksi myös polkupyörän ja sähköavusteisen polkupyörän kuljettamiselle asettaa selkeät ja yksiselitteiset päihderajat. 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. Valmistelun aikana kuitenkin todettiin, että polkupyörien onnettomuusriski on kevyitä sähköajoneuvoja pienempi. Polkupyörällä liikkuminen edellyttää polkemista, joten päihtynyt henkilö ei saa kiihdytettyä polkupyörää yhtä helposti yli 20 kilometrin tuntinopeuteen. Näistä syistä valmistelussa päädyttiin rajaamaan esitettävä kieltö koskemaan vain kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän

kuljettamista päihtyneenä. 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 ja moottorilla varustettujen polkupyörien päihderajoista säädettäisiin rikoslaissa, kuten muistakin liikennejuopumuksista tällä hetkellä säädetään. Tieliikennelakiin sisällytettävää asiallisesti liikennejuopumusta koskevaa sääntelyä voidaan pitää jossain määrin voimassa olevassa lainsäädännössä omaksutulle systematiikalle vieraana. 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, voitiin päätyä kuitenkin 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 kokonaisuusdistuksen yhteydessä. Näin ollen vaihtoehtoa ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi, eikä voimassa olevan lainsäädännön systematiikkaan sopivaksi. Liikennevirhemaksulla sanktioitavan liikennejuopumuksen katsotaan paremmin täydentävän nykyistä rikoslain sääntelyä.

Valmistelun aikana arvioitiin erillisen henkilönkatsastusta koskevan pykälän lisäämistä tieliikennelakiin. Tämä olisi mahdollistanut verikokeen suorittamisen kuljettajalle, jonka epäillään todennäköisin syin rikkoneen kieltoa kuljettaa mikroliikennevälinettä päihtyneenä. Valmistelun aikana arvioitiin, että mahdollisen verikokeen liittäminen liikennevirhemaksulla sanktioituun tekoon voisi olla perustuslain näkökulmasta ongelmallista. Jos sääntely sisältäisi mahdollisuuden verikokeeseen esimerkiksi puhalluskokeesta kieltäytyttyäessä, kysymys olisi huomattavasti merkittävämmästä perusoikeusrajoituksesta. Edellä esitetyistä syistä sääntelymallista luovuttiin ja koe alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi katsottiin riittäväksi liikennevirhemaksun määräämisen näkökulmasta.

Päihderajoille vaihtoehtoisena ratkaisuna harkittiin myös kevyitä sähköajoneuvoja koskevan laajan yöaikaisen ajokiellon säätämistä tieliikennelaissa. Vaihtoehtoon mukaan promillerajan sijaan tieliikennelakiin lisättäisiin säännös yöaikaisesta ajokiellosta, joka koskisi kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista yöaikaan. Kiellon noudattamista olisi selkeää valvoa, eikä se vaatisi puhalluttamisoikeutta poliisille. Tästä vaihtoehtosta luovuttiin, koska kiello koskisi kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, olisiko kuljettaja päihtynyt vai ei, eikä sääntely siten kohdistuisi erityisesti riskikuljettajiin. Kielto arvioitiin kohtuuttomaksi öisin sääntöjen mukaan liikkuville ja esimerkiksi niille työmatkalaisille, jotka liikkuvat öisin omilla ajoneuvoilla. Lailla säädetty kaikkia koskeva laaja

ajokielto voisi rajoittaa myös elinkeinovapautta kohtuuttomasti, eikä sitä voisi joustavasti muuttaa, vaikka liikenneturvallisuustilanne sen sallisi. Lisäksi on selvää, että päihtyneenä ajamista tapahtuu runsaasti myös päiväsaikaan ja arkisin, joten tällaisella sääntelyllä ei saavutettaisi vastaavia liikenneturvallisuushyötyjä kuin yksiselitteisillä päihderajoilla ja esitetyllä lupasääntelyllä.

Myös nykytilan säilyttämistä harkittiin vaihtoehtona päihderajojen säätämiseksi. 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 huumausaineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Tunnusmerkistön täytyminen edellyttää konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Poliisi ei voi tällä hetkellä puhalluttaa polkupyöräilijää tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. 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 yksinään riittävän ennaltaestävää, koska se jättää päihtyneen tienkäyttäjän itsensä arvioitavaksi sen, milloin päihtyneenä ajamisesta voisi aiheutua vaaraa muulle liikenteelle. Samalla liikennejuopumussääntely mahdollistaa päihtyneenä ajamiseen puuttumisen vasta silloin, kun liikenneturvallisuutta vaarantava teko on jo tapahtunut. Esitetyllä sääntelyllä tavoitellaan tilannetta, jossa kuljettaja ei edes lähtisi ajamaan päihtyneenä, koska ajamiselle on asetettu selkeät raja-arvot. Yksiselitteisten päihtymysrajojen ymmärtäminen on tienkäyttäjälle huomattavasti selkeämpää kuin sen arvioiminen, tuleeko hän aiheuttamaan vaaraa ajonsa aikana päihtymystilastaan johtuen, koska vaara muulle liikenteelle riippuu aina myös muiden tienkäyttäjien toiminnasta.

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.

Siirtolain 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 esitetyn perusteella viranomaisilla on jo tällä hetkellä varsin kattavat keinot väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen. Huomattavana haittana 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.

Valmistelun aikana 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 asettamilla lupaehdoilla voidaan ohjata näiden ajoneuvojen pysäköintiä tehokkaasti. Lisäksi kunnille lisittäisiin siirtolakiin oikeus siirtää mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot. Jo nyt on tunnistettu, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintipaikkojen osoittaminen kokeiluluvun käytössä olevalla tiemerkinillä 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

Valmistelun aikana arvioitiin eri vaihtoehtoja yhtenäistää sähköllä toimivien 6–25 kilometriä tunnissa kulkevien liikkumisvälineiden liikennesäännöt. Tavoitteena oli samalla siirtää tällaiset liikkumisvälineet pääsääntöisesti pois jalkakäytäviltä jalankulun turvallisuuden parantamiseksi. Alkuperäisenä 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. Lausuntokierroksella ollessa esitysluonnoksessa ehdotettiin ajoneuvolain muuttamista siten, että yli kuusi kilometriä tunnissa kulkevat sähköajoneuvot luokiteltaisiin jatkossa kevyiksi sähköajoneuvoiksi. Muutosesitys sai kuitenkin lausuntokierroksella kritiikkiä siitä, ettei muutoksen liikenneturvallisuusvaikutuksia ole pystytty arvioimaan riittävästi. Riskinä koettiin se, että rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan jalankulkuväylille tarkoitettut liikkumisvälineet pakotettaisiin näin lailla ajoradalle tietyissä tilanteissa. Lausuntopalautteessa esitettiin myös, että muutos voisi johtaa nykyisin 15 kilometriä tunnissa kulkevien liikkumisvälineiden nopeuksien kasvuun sekä tällaisten ajoneuvojen lisääntymiseen pyöräväylillä.

Valmistelun aikana arvioitiin, että ajoneuvolain muutoksella voitaisiin yhdenmukaistaa kansallinen ajoneuvosääntely EU-sääntelyn kanssa. Muutoksella olisi voitu rauhoittaa jalankulun väylillä tapahtuvaa liikkumista ja yhtenäistää eri sähköajoneuvojen väistämissääntöjä risteyksissä ja suojateilla. Liikennesääntöjen yhtenäistämistä koskevasta muutoksesta päätettiin kuitenkin luopua lausuntokierroksella saadun palautteen ja jatkovalmistelun aikana tehdyn selvitystyön perustella. Tilastotiedot eivät tue ajatusta siitä, että nykyinen rajanveto 15 kilometriin tunnissa aiheuttaisi merkittäviä ongelmia liikenteessä, mistä

johtuen esitetyn muutoksen negatiiviset vaikutukset olisivat voineet olla positiivisia vaikutuksia suuremmat.

5.1.5 Kevyiden sähköajoneuvojen ikäsääntely ja suojakypäräpakko

Lausuntokierroksella annettiin useita lausuntoja, joissa kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen esitettiin 12 tai 15 vuoden ikärajaa. Keskustelu ikärajoista käynnistyi vuoden 2024 kesällä, jolloin liikenteessä sattui useita vakavia onnettomuuksia, joissa kevyen sähköajoneuvon kuljettaja oli alle 15-vuotias. Lisäksi HUS julkaisi syyskuussa 2024 tiedotteen, jonka mukaan noin viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulautaannettomuuksissa vammautui yli 600 lasta ja nuorta, joiden keski-ikä oli 12–13 vuotta. Myös muun muassa YK:n lapsen oikeuksien komitea on katsonut, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta.

Tilastoinnin puutteiden vuoksi kokonaisuus on noussut esiin vasta valmistelun loppuvaiheessa, eikä hankkeessa ollut mahdollisuuksia arvioida yleisen ikäsääntelyn vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, viranomaistoimintaan ja perus- ja ihmisoikeuksiin riittävällä tasolla tällä aikataululla. Nykyisin suurin osa mikroliikenteen palveluntarjoajista on asettanut palvelulleen 18 vuoden ikärajan. Hallituksen esityksessä ehdotetaan kunnille mikroliikenneluvan lupaehtoihin liittyvää toimivaltaa siten, että kunnat voisivat liittää ikärajoihin liittyviä lupaehtoja mikroliikennelupaan. Yleistä kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevaa ikärajaa ja sen vaikutuksia sekä laajempia kypärän käyttöä koskevia velvollisuuksia tulee arvioida kokonaisvaltaisesti jatkossa muiden hankkeiden yhteydessä. Lasten ja nuorten liikenneturvallisuutta tulee jatkossakin parantaa muun muassa viestinnällä, valvonnalla ja kasvattajien roolia korostamalla.

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 mikroliikkumiselle 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 (Ordningslag) 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. Lupa 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 elinkeinovapautta kuitenkin rajoittaa. Nykyisen tulkinnan mukaan kunnassa olevien sähköpotkulautojen määrää voidaan rajoittaa ja jakaumaa eri yrityksille voidaan painottaa eri perustein. Kunnat voivat myös hankkia kunnan alueelle mikroliikennepalveluita, jolloin kunnat voivat tehdä sopimuksen vuokrattavista mikroliikennepalveluista yhden tai useamman elinkeinonharjoittajan kanssa.

Paikallisista järjestysmääräyksistä johtuen kunnille on kehittynyt erilaisia tapoja hallita mikroluokkumista 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 sähköpotkulautaa.

Ruotsin tieliikenneasetukseen lisättiin syksyllä 2022 uusi säännös sähköpotkulautojen pysäköinnistä. 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 siirtämisestä 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 moottoriavusteiset polkupyörät, joiden teho ei kuitenkaan ylitä 250 wattia, ja joiden sähköavustin on rajoitettu 25 kilometriin tunnissa. Lainsäädännössä on määritetty, että sähköpotkulautojen nopeus saa 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 huumaaavan aineen 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 päihtyneenä, poliisi voi määrätä kuljettajan tarkempiin tutkimuksiin, kuten verikokeeseen. Tutkimuksia tehdään yleensä myös tilanteessa, jossa kuljettaja kieltäytyy 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 tekniikasta 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 lupaehtoja rikkovat ajoneuvot ajoneuvon omistajan kustannuksella.

Norjassa päihtyneenä 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 kuitenkin vain pienessä 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 geoaitausten toteuttamiseksi. Liikennöintiluvat ovat voimassa yhden vuoden. Oslossa yrityksille oli asetettu vuokrauskielto 23.00–05.00 väliselle ajalle, mutta tästä luovuttiin kesällä 2024.

Norjassa polkupyöriä koskevat liikennemerkkit koskevat myös sähköpotkulautoja. Lisäksi vuonna 2021 Norjan liikennemerkkihoiden (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 lupaehtoja rikkovat ajoneuvot. Ajoneuvon siirron tai haltuunoton on oltava lain (Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn) mukaan tarpeellinen. Ajoneuvon haltuunotosta tulee ilmoittaa omistajalle, jolla on oikeus noutaa ajoneuvo tietyn määräajan kuluessa. Kunta voi myydä ajoneuvon, jos sitä ei noudeta määrätyssä ajassa. Esimerkiksi Oslolla 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 sähköpotkulautilun 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. Viron tieliikennelakiin tehtiin kesällä 2024 muutos, jolla polkupyöräilylle ja sähköpotkulautille asetettiin 0,5 promillen raja. Muutoksella tieliikennelain 69 §:ää täydennettiin 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 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 (Korrakaitseadus).

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 huumausaineen 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 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 myöntää 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 autokaistalla 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. 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

Sähköpotkulautailulle 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 taksamittari 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 sähköpotkulautailun promilleraja 0,5 on vastaava kuin mitä tahansa muutakin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessa. Poliisi tekee puhalluskokeen, jos poliisimies epäilee sähköpotkulautailijaa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Jos kokeen tulos ylittää 0,5 promillen rajan, otetaan verinäyte tuloksen vahvistamiseksi. Päihtyneenä ajamisesta seuraa sakko. Ensimmäistä kertaa päihtyneenä ajamisesta kiinni jäädessä poliisi määrää 2000,00 DKK (noin 268 euroa) sakon. Toisesta rikkomuksesta sakko on kaksinkertainen 4.000,00 DKK (noin 536 euroa). Kolmannelta 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 promillerajat 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	-	-
Norja	-	0,2 promillea
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

5.2.7 Kansainvälisen vertailun vaikutukset esitykseen

Kansainvälisen vertailun tarkoituksena on ollut selvittää mikroliikenteen ohjaamiseen käytettäviä sääntelymalleja Suomelle merkityksellisissä vertailuvaltioissa eli Pohjoismaissa (Ruotsi, Norja, Tanska) sekä Puolassa ja Virossa. Vertailussa on kiinnitetty huomiota myös siihen, onko pyöräily tai kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen päihtyneenä säädetty rangaistavaksi Euroopassa. Esityksessä on informatiivinen katsaus ulkomaiden lainsäädännöstä ja ulkomailla käytetyistä keinoista. Muiden maiden kokemuksia on hyödynnetty valmistelussa ja kansainvälisistä tutkimuksista sekä kokemuksista on saatu vaikutteita sääntelyehdotuksiin.

Mikroliikennettä ohjataan vertailumaissa erilaisin menetelmin, eikä esimerkiksi mikroliikenteen palveluntarjoajien toimintaa säännellä vertailumaissa yhtenäisesti. Kaikissa vertailumaissa on kuitenkin päädytty ratkaisuun, jossa kunnille on annettu eriasteisia toimivaltuuksia toiminnan ohjaamiseen. Esimerkiksi oikeudella rajoittaa palveluiden käyttöä tiettyinä vuorokauden aikoina ja erilaisilla pysäköintirajoituksilla on saatu aikaiseksi positiivisia esteettömyys- ja turvallisuusvaikutuksia. Näiden huomioiden perusteella päädyttiin sääntelyehdotukseen, jossa on piirteitä eri vertailumaiden järjestelmistä.

Lähes kaikissa Euroopan maissa on asetettu selkeä promilleraja polkupyöräilyyn ja kevyiden sähköpotkulautojen kuljettamiseen. Pohjoismaissa polkupyöräilyyn ei ole asetettu yksiselitteisiä promillerajoja, mutta päihtyneenä ajamista on pyritty vähentämään muilla keinoin. Norjassa ja Tanskassa on kuitenkin otettu käyttöön yksiselitteiset päihderajat kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiseen. Vertailumaissa päihtyneenä ajamisesta seuraa tavallisesti sakkorangaistus. Virossa on kuitenkin otettu käyttöön hallinnollinen seuraamusmaksu tällaisen teon seuraamuksena. Viranomaisilla on vertailumaissa toimivalta määrätä kuljettaja puhallustai verikokeeseen. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta Norjan ja Tanskan malli, jossa yksiselitteiset päihderajat koskevat sähkömoottorilla toimivia ajoneuvoja, arvioitiin valmistelun aikana parhaiten Suomen nykyiseen järjestelmään sopivaksi.

Kaikissa vertailumaissa on säännöksiä kypärän käytöstä. Tanskassa kypärän käyttö on kaikille pakollista sanktion uhalla kun taas muissa vertailumaissa kypärän käyttö on pakollista vain nuorille tai lapsille. Osassa vertailumaissa on käytössä myös ikärajoja tai koulutusvaatimuksia mikroliikennevälineiden kuljettamiselle. Valmistelun aikana vertailumaiden kokemuksista saatiin vaikutteita kypärän käyttöön liittyvään sääntelyehdotukseen. Yleistä ikärajaa koskevaa sääntelyä arvioidaan tarkemmin alaluvussa 5.1.5.

6 Lausuntopalaute

6.1 Esityksen lausuntopalaute

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi esityksestä lausuntoja 111 taholta. Lausuntoaika oli 24.9.2024-1.11.2024. Muillekin kuin lausuntopyynnön vastaanottajille annettiin mahdollisuus antaa lausunto lausuntopalvelu.fi-sivustolla. Lausuntoja saapui yhteensä 76, joista yksityishenkilöiden lausuntoja oli 6. Alkuperäiset lausunnot ovat kokonaisuudessaan saatavissa valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> tunnuksella LVM044:00/2023.

Suurin osa lausunnonantajista kannatti esityksen tavoitteita, erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista ja sääntelyn selkeyttämistä. Mikroliikennelupaa ja liikennejuopumussääntelyn uudistamista kannatettiin laajasti. Nykyinen sääntely koettiin sellaisenaan riittämättömäksi

liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Samalla osa lausunnonantajista oli huolissaan esityksen vaikutuksista elinkeinovapauteen ja markkinaan.

Lausunnonantajien enemmistö, kuten *sisäministeriö*, *Autoliitto*, *Jyväskylän kaupunki*, *Kuluttajaliitto* ja *Onnettomuustietoinstituutti*, katsoi vaikutusten arvioinnin olevan pääosin kattava ja oikeasuuntainen. Kuitenkin esimerkiksi *Bolt Services FI Oy* ja *Voi Technology Finland Ab* esittivät, että vaikutuksia elinkeinotoimintaan ja palveluiden kustannuksiin tulisi arvioida tarkemmin. Useat kunnat nostivat esiin sen, että haluttujen vaikutusten toteutuminen on riippuvaista asetettavista rajoituksista ja kuntien resursseista.

Ehdotettua mikroliikennelupaa kannatettiin laajasti. Erityisesti kunnat ja *Kuntaliitto* kannattivat lupamallin käyttöönottoa. Monet kunnat pitivät lupamenettelyä tarpeellisenä, koska se tarjoaa mahdollisuuden hallita vuokrattavien sähköpotkulautojen käyttöä, pysäköintiä ja määrää. Osa kunnista koki erityisen ongelmalliseksi nykyisen vapaaehtoisuuteen perustuvan järjestelmän, jonka noudattamisessa on havaittu lisääntyvässä määrin ongelmia. Lisäksi osa lausunnonantajista esitti sellaisen kilpailuttamismallin käyttöönottoa, jossa kuntien katutila voitaisiin rajata esimerkiksi kahden tai kolmen palveluntarjoajan käyttöön.

Osa lausunnonantajista suhtautui lausuntokierroksella esitettyyn lupamalliin kriittisesti ja katsoi, että luvalla voidaan rajoittaa elinkeinovapautta liikaa. Lisäksi todettiin, että voi aiheuttaa yleistä epäselvyyttä, jos lupaehtojen tulkinta vaihtelisi kuntien välillä. Erityisesti mikroliikenteen palveluntarjoajat esittivät kritiikkiä siitä, että muotoilu, jossa lupaehdot voivat koskea palvelun käyttöä ja ajoneuvojen määriä, on liian avoin ja mahdollistaa käytännössä kaikenlaiset lupaehdot. *Oikeusministeriö* esitti, että lupaprosessin täsmällisyys ja perusoikeusrajoitukset tulee arvioida esityksessä tarkemmin.

Muun muassa *Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry* ja *Näkövammaisten liitto* katsoivat lausunnoissaan, ettei näin vakavien ja laajojen ongelmien ehkäisyä voida jättää kuntien mikroliikennelupien varaan, vaan tarvitaan huomattavasti esitettyjä toimenpiteitä kattavampia ja vaikuttavampia toimenpiteitä. Lisäksi osa lausunnonantajista piti selkeämpänä ratkaisua, jossa lupa- ja valvontaviranomaisena toimisi kunnan sijaan esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto. Tätä vaihtoehtoa arvioitiin laajasti valmistelun aikana, mutta vaihtoehdosta luovuttiin erityisesti siitä syystä, että kuntien olosuhteet ja sitä kautta tarpeet voivat vaihdella huomattavasti (ks. luku 5.1.1).

Saadun lausuntopalautteen perusteella mikroliikenneluvan lupaehtoja koskeva pykälä muotoiltiin kokonaan uudelleen aikaisempaa tarkkarajaisemmaksi ja täsmällisemmiksi. Lausuntopalautteen perusteella tehtiin myös useita teknisiä korjauksia pykäläluonnoksiin ja perusteluja täydennettiin ja täsmennettiin. Esityksen vaikutusarviointia pyrittiin täydentämään erityisesti yritysvaikutusten osalta. Lisäksi *oikeusministeriö* esitti lausunnossaan teknisiä korjausehdotuksia, jotka otettiin huomioon jatkovalmistelussa.

Lähes kaikki lausunnonantajat (*mm. poliisi, Liikenne- ja viestintävirasto, THL, Autoliitto ja Liikenneturva*) kannattivat ehdotettua 0,5 promillen promillerajaa. *Sisäministeriön poliisiosasto* lausui kannattavansa erityisesti esityksen tavoitetta 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. Osa lausunnonantajista (*mm. Onnettomuustietoinstituutti, Liikenne- ja viestintävirasto ja Ehkäisevä päihdetyö EHYT ry*) esittivät promillerajan ulottumista myös polkupyöräilyyn. Osa lausunnonantajista esitti myös sääntelyn siirtämistä rikoslakiin, koska lausunnonantajien näkemyksen mukaan päihdyneen

ajaminen on varsin moitittavaa toimintaa, ja teon pitäisi näin ollen olla kriminalisoitu. Lisäksi osa lausunnonantajista esitti promillerajan tiukentamista.

Oikeusministeriö katsoi lausunnossaan muun muassa, että esitystä tulisi täsmentää puhallutusoikeuden osalta. *Sisäministeriön poliisiosasto* piti lausunnossaan valvonnan toteuttamiseksi välttämättömänä, että poliisimies voisi määrätä esityksen mukaisesti kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteuttamiseksi.

Saatujen lausuntojen perusteella katsottiin, että lausuntokierroksella esitettyyn ja laajasti kannatettuun malliin liikennejuopumussääntelystä ei tehdä muutoksia. Sääntely perustuisi alkoholin suhteen promillerajaan, joka olisi rikoslain 23 luvun 3 §:n rattijuopumussäännöstä vastaavasti 0,5 promillea. Huumausainesten suhteen sääntely perustuisi rattijuopumussäännöksen tapaan nollarajaan. Esityksen perusteluja täydennettiin ja täsmennettiin lausuntojen perusteella. *Oikeusministeriön* lausunnon perusteella täsmennettiin ja tarkennettiin liikenteenvalvojien toimivaltuuksiin liittyviä pykälä ja niiden perusteluja. *Oikeusministeriön* lausunnon perusteella lisättiin päihdetestausta koskevaan säännökseen alaikäraja ja luovuttiin lausunnoilla olleesta mallista suorittaa kuljettajalle henkilönkatsastus tarkan koetuloksen saamiseksi.

Liikenneoikeusyhdistys ry esitti lausunnossaan, että sanktiojärjestelmän johdonmukaisuuden vuoksi olisi sakon rahamäärästä annetun asetuksen (609/1999) 7 §:n soveltamisalaan lisättävä rikoslain 23 luvun 9 §:ssä tarkoitettu liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, jotta tästä rikoksesta määrättäisiin aina vähintään liikennevirhemaksun suuruinen sakkorangaistus. Jatkovalmistelussa todettiin, että esitetty sääntely voi johtaa epä johdonmukaisiin tilanteisiin, joissa moitittavammasta teosta seuraa rahamäärältään lievempi rangaistus. Päiväsakkojärjestelmää on tarkoitus myöhemmin tarkastella kokonaisuutena, joten muutosta ei tällä hetkellä pidetä välttämättömänä.

Useat lausunnonantajat (*mm. poliisi, sisäministeriö, Liikenneturva ja Vammaisfoorumi*) kannattivat liikennevalvontaa koskevia ehdotuksia. Useissa lausunnoissa korostettiin erityisesti riittävien poliisin valvontaresurssien ja toimivaltuuksien tärkeyttä myös mikroliikenteen valvontaan. Osa lausunnonantajista, kuten *Näkövammaisten liitto sekä Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry*, esitti yksityisen pysäköinninvalvonnan roolin vahvistamista esteettömyyden turvaamiseksi. Liikennevirhemaksun tiedoksianto ja ajon estämistä koskeviin pykäliin tehtiin pieniä teknisiä korjauksia ja yksittäisiä tarkennuksia lausuntopalautteen perusteella.

Useat lausunnonantajat (*mm. Espoon, Turun ja Helsingin kaupungit sekä Liikennevakuutuskeskus*) pitivät liikenteenohjauslaitteita koskevia ehdotuksia tarpeellisina. Lausunnoissa toivottiin kuitenkin lisäselvitystä uusien liikennemerkkien ja lisäkilpien käyttöä koskevasta yksityiskohdista. *Näkövammaisten liitto ja Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf* ehdottivat pakollista äänimerkkiä yhteiskäyttöisiin sähköpotkulautoihin. Liikenteenohjauslaitteita koskeviin perusteluihin tehtiin yksittäisiä täsmennyksiä lausuntopalautteen perusteella. Ajoneuvoja koskeviin teknisiin vaatimuksiin, kuten äänimerkinantolaitteisiin, ei tässä esityksessä esitetä muutoksia.

Suurin osa lausunnonantajista (*mm. Väylävirasto, Tukes ja Kuntaliitto*) kannattivat lausuntokierroksella esitettyä ajoneuvolain soveltamisalan laajentamista. Lausunnoissa todettiin kuitenkin, että liikuntaesteisten avustuskäytännöt tulisi jättää soveltamisalan ulkopuolelle (*mm. Liikenneoikeusyhdistys ja Invalidiliitto*). *Liikenne- ja viestintävirasto sekä*

Onnettomuustietoinstituutti kuitenkin esittivät huolensa siitä, että muutoksen turvallisuusvaikutukset voivat pahimmassa tapauksessa olla negatiivisia, mikäli jalkakäytävälle tarkoitettuja liikkumisvälineitä lailla pakotetaan ajokaistalle. Liikennesääntöjen yhtenäistämistä koskevasta muutosehdotuksesta päätettiin lopulta lausuntokierroksella saadun palautteen ja jatkovalmistelun aikana tehdyn selvitystyön perustella (kts. luku 5.1.4).

Lausunnonantajat nostivat esiin myös muita huomioita, kuten 15 vuoden ikärajan säätämisen tarpeen (mm. *Liikenneturva, opetus- ja kulttuuriministeriö, sisäministeriö ja THL*) ja kypäräpakon kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen (mm. *Onnettomuustietoinstituutti*). Lisäksi lausunnoissa nousivat esiin kypäräsuosituksen ulottaminen myös kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen (mm. *Invalidiliitto, Pohjois-Savon ELY-keskus ja Liikenneturva*). Lisäksi ehdotettiin kattavampaa viestintää ja valistusta sekä lainsäädännön vaikutusten seuranta mahdollisimman pian lain voimaantulon jälkeen.

Lausuntojen perustella polkupyöräilyyn tieliikennelaissa säädetty vahva kypäräsuositus esitetään nyt laajennettavaksi myös kevyisiin sähköajoneuvoihin ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin. Kypärän käytön lisääminen on kustannustehokas ratkaisu onnettomuuksista aiheutuvien päävammojen ehkäisyyn. Esityksessä ei esitetä ikärajaa kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen, mutta ikärajan liikenneturvallisuuksien ja tarpeellisuuden arviointi todettiin tärkeäksi lähitulevaisuudessa (kts. luku 5.1.5).

6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausuntonsa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi 5.2.2025. Lausunnon mukaan mikroliikkumista koskevan esitysluonnoksen perusteella saa hyvän käsityksen asian taustasta, sääntelyn tarpeesta ja keskeisistä ehdotuksista. Esitysluonnosta on valmisteltu huolellisesti ja siinä on hyödynnetty asiaan liittyviä tutkimuksia ja tilastoja. Vaikutuksia on arvioitu monesta näkökulmasta.

Arviointineuvosto katsoi lausunnossaan, että hallituksen esitysluonnos täytti kiitettävästi lainvalmistelun vaikutusarviointiohjeen vaatimukset. Arviointineuvostolla oli vain vähäisiä lisäsehdotuksia hallituksen esitysluonnokseen. Arviointineuvoston lisäehdotukset otettiin huomioon jatkovalmistelussa ja hallituksen esitystä täydennettiin arviointineuvoston esittämällä tavalla.

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 g §, joissa säädettäisiin mikroliikenneluvasta, sen hakemisesta, myöntämisestä ja peruuttamisesta. Lisäksi säädettäisiin mikroliikennelupaan liitettävistä lupaehdoista ja niiden noudattamisen valvonnasta sekä muutoksenhausta mikroliikennelupaa koskevassa asiassa.

18 b §. Mikroliikennelupa. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 b §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvasta. Pykälän 1 momentin mukaan yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa ja 29 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen sekä moottorilla varustettujen polkupyörien

ammattimaisen vuokralle tarjoamisen edellytyksenä kunnan hallinnoimalla alueella on, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa.

Yhteiskäyttöisillä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisilla ajoneuvoilla tarkoitetaan sellaisia polkupyöriä, sähköavusteisia polkupyöriä, moottorikäyttöisiä polkupyöriä (L1e-A) ja kevyitä sähköajoneuvoja, joita kuluttajat voivat ottaa käyttöönsä katutilasta esimerkiksi mobiilisovellusta käyttämällä. Mikroliikennelupaa ei edellytetä sellaiselta toimijalta, joka vuokraa ajoneuvoja henkilökohtaiseen pitkäaikaiskäyttöön leasing-palveluna tai joka vuokraa kevyitä sähköajoneuvoja kivijalkaliikkeestä esimerkiksi turistien päiväkäyttöön. 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 tai aluetta liiketoimintansa harjoittamiseen. Mikroliikennelupa olisi oltava voimassa ennen kuin ajoneuvoja tuodaan kunnan katutilaan. Mikroliikennelupaa ei tarvita, mikäli palveluun kuuluvia ajoneuvoja käytetään vain yksityisellä alueella. Mikroliikennelupa kuitenkin tarvitaan, mikäli yhteiskäyttöistä ajoneuvoa käytetään kunnan hallinnoimalla alueella.

Nykyisin mikroliikennepalveluita tarjotaan noin 40 kunnassa ja palvelut ovat tavallisesti joko sähköpotkulautojen tai polkupyörien 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 kunnossa- ja puhtaanapidolle. Mikroliikennelupa 18 e §:n mukaisesti liitettävien lupaehtojen avulla kunnat voivat ohjata palveluntarjoajien toimintaa kuntakohtaisesti.

Pykälän 2 momentin mukaan mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle. Kunnalla on parhaat edellytykset mikroliikenneluvan lupaehtojen valvonnan suorittamiseksi kunnan alueella. Kunnat voivat suorittaa valvontaa perinteisten keinojen lisäksi muun muassa yrityksiltä saatavien anonymisoitujen ajoneuvojen käyttöä koskevien tietojen avulla.

Liikennepalvelulain 178 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo liikennepalvelulain sekä sen nojalla annettujen säännösten, määräysten ja päätösten noudattamista, jollei liikennepalvelulaissa muuta säädetä. Lain 180 §:n mukaan poliisi, Tulli ja Rajavartiolaitos valvovat omalla tehtäväalueellaan liikennepalvelulain noudattamista tieliikenteessä. Mikroliikennepalvelun lupaehtojen noudattamisen valvontaa ei olisi tarkoituksenmukaista ohjata Liikenne- ja viestintävirastolle tai tieliikennelain mukaisille liikenteenvalvojille. On selvää, että liikenteenvalvojilla on oma roolinsa mikroliikenteen valvonnassa, mutta kuntien asettamien lupaehtojen noudattamisen valvonta ei kuuluisi liikenteenvalvojien tai Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin erityisen luonteensa vuoksi.

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, toiminta-alueesta ja toiminnan alkamisajankohdasta.

Lisäksi hakemukseen olisi liitettävä kunnan pyynnöstä lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys palveluntarjoajan valmiuksista huolehtia 18 e §:n nojalla mikroliikennelupa mahdollisesti liitettävien lupaehtojen noudattamisesta. Palveluntarjoajan tulisi näin riittävällä tavalla esittää hakemuksessaan, millä tavoin se tulee täyttämään kunnan määrittämät mikroliikenneluvan 18 e §:n mukaiset lupaehdot, jotka kunta on julkaissut. Palveluntarjoajan tulisi kunnan niin vaatiessa esimerkiksi osoittaa, että ajonopeuksia, pysäköintiä ja käyttöalueita koskevat ehdot palveluntarjoajan käyttösovelluksessa vastaavat kunnan asettamia lupaehtoja taikka se, että palveluntarjoajalla on tekninen kyvykkyys tällaisten lupaehtojen noudattamiseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, miten palveluntarjoajan tulee toimia, jos lupahakemukseen liitettävissä tiedoissa tapahtuu muutoksia. On tärkeää, että palveluntarjoajan yhteystiedot ovat aina ajan tasalla, joten palveluntarjoajan on ilmoitettava näissä tiedoissa tapahtuneista muutoksista viipymättä kunnalle. Näin kunnalla olisi aina mahdollisuus ottaa yhteyttä palveluntarjoajaan esimerkiksi ajoneuvon siirtämiseen liittyvissä tilanteissa. Palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa kunnalle myös muista olennaisista muutoksista 1 momentissa mainittuihin tietoihin. Esimerkiksi pienistä muutoksista ajoneuvojen toiminta-alueisiin tai enimmäismääriin ei kuitenkaan tarvitsisi ilmoittaa, ellei näin erikseen lupaehtoissa määritellä.

18 d §. Mikroliikenneluvan myöntäminen. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 d §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan myöntämisestä. Pykälän 1 momentin mukaan mikroliikenneluvan myöntäisi hakemuksesta 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 perinteisesti näiden alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta ja on perusteltua, että kunta voisi päättää mikroliikenneluvan lupaehtoista myös näillä alueilla.

Jos mikroliikenteen palveluntarjoaja harjoittaa toimintaa usean eri kunnan alueella, tulee sen hakea mikroliikennelupa jokaiselta kunnalta erikseen. Mikroliikennelupa myönnettäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se olisi voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella. Kunta määrittelee luvan voimassaolon pituuden ottaen huomioon kunnan liikenteelliset olosuhteet, liikennetiheys, liikenteen sujuvuus, sekä mikroliikenneluvan haltijoiden lukumäärä kunnassa. Kunta harkitsisi luvan voimassaolon pituuden tapauskohtaisesti kunnallisten olosuhteiden perusteella. Mikroliikennepalveluiden kehittyvällä alalla erilaiset lupien voimassaoloajat voivat olla tarpeellisia eri kunnissa esimerkiksi toimijoiden määrästä riippuen. Isoissa kunnissa, joissa yhteiskäyttöisten ajoneuvojen määrät ja toiminnan riskit ovat moninkertaisia pieniin kuntiin verrattuna, on myös suurempi tarve ohjata palveluntarjoajia. Liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden näkökulmasta on tällöin välttämätöntä, ettei luvan voimassaoloa ole sidottu kaikkialla esimerkiksi viiden vuoden määräaikaan.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että kunta myöntää hakemuksesta mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle, jonka mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana ja jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon. Säännöksen yhtenä 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. Kunta ei voisi myöskään myöntää mikroliikennelupaa palveluntarjoajalle, jonka toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies on määrätty liiketoimintakieltoon tai väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kunnan perimästä maksusta. Kunta 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 liittämistä mikroliikennelupaan. Pykälän 1 momentin mukaan kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia vuokrattavien ajoneuvojen ajonopeuksiin, pysäköintiin ja käyttöalueisiin liittyviä ajallisia tai alueellisia lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia.

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 erityisesti nopeusrajoitusalueiden ja pysäköintialueiden muodossa. Lisäksi kuntien tehtävänä on huolehtia katualueensa kunnossa- ja puhtaanapidosta, jolloin on tärkeää, että kunnat voivat asettaa ajoneuvojen pysäköintiä ja käyttöalueita koskevia rajoituksia alueille, joissa se on tarpeellista kunnossa- tai puhtaanapitotöiden suorittamiseksi.

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

Mikroliikenneluvan lupaehtojen tavoitteena on antaa kunnille mahdollisuus velvoittaa palveluntarjoajat hyödyntämään erilaisia teknologisia ratkaisuja liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi sekä sen varmistamiseksi, että kunnossa- ja puhtaanapidosta voidaan huolehtia asianmukaisesti. Teknisesti geoidatut alueet ovat tehokas tapa ohjata yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä, koska yksittäisillä tienkäyttäjillä ei ole mahdollisuutta rikkoa näitä palveluntarjoajan sovellukseen ja ajoneuvoihin asettamia teknisiä rajoituksia.

Mikroliikenteen sääntelytarve voi olla erilainen jopa kaupungin eri osissa ja lupaehdot tulee voida valmistella juuri paikalliset tarpeet huomioiden. Mahdolliset mikroliikennelupaan lisättävät ajonopeuksiin, pysäköintiin ja käyttöalueisiin liittyvät lupaehdot tulisi asettaa alueellisesti ja ajallisesti tarpeellisuusharkintaan perustuen. Erilaiset nopeusrajoitus-, pysäköinti- ja käyttöalueet voisivat kattaa yksittäisiä katuja tai koko kunnan alueen. Lupaehdot voisivat olla myös aikaan sidottuja, jos se on liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai katujen kunnossa- tai puhtaanapitotöiden suorittamisen näkökulmasta perusteltua. Mikroliikenneluvan ehtojen valmistelu perustuu kuntien paikalliseen asiantuntemukseen.

Ajonopeuksiin liittyvät lupaehdot voisivat pitää sisällään ehtoja nopeusrajoituksista tai nopeusrajoitusalueista. Nopeuksia voidaan laskea esimerkiksi aikoina, jolloin liikenne on

keskustassa vilkkaimmillaan tai talvisin, jolloin tien pinta on liukas ja ajoväylät usein kapeampia. Liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan saavuttaa esimerkiksi laskemalla yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden ajonopeuksia sellaisilla alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, paljon risteyksiä tai muuten kohonnut onnettomuusriskitaso.

Törmäysvoima kasvaa noin 56 prosenttia siirryttäessä 20 kilometrin tuntinopeudesta 25 kilometrin tuntinopeuteen. Tämä tarkoittaa merkittävää voiman kasvua, mikä lisää vahinkoriskiä. Myös jarrutusmatkat kasvavat nopeuden kasvaessa, koska jarrutusmatka on verrannollinen nopeuden neliöön. Tämä korostaa turvallisen ajonopeuden merkitystä erityisesti kaupunkiympäristössä, jossa on paljon jalankulkijoita ja esteitä.

Pysäköintiin liittyvät lupaehdot voisivat pitää sisällään ehtoja pysäköintikieltoalueista, pysäköintialueista ja niiden käytöstä. Pysäköintijärjestelyt selkeytyvät ja liikenteen esteettömyys paranee, jos kunnat määrittelevät lupaehdoissa selkeät pysäköintipaikat yhteiskäyttöisille ajoneuvoille. Näin voidaan myös estää pysäköinti sellaisissa paikoissa, joissa se haittaa tai vaarantaa muuta liikennettä, kuten silloilla ja alikulkutunneleissa. Kunta voisi asettaa myös muita sellaisia yhteiskäyttöisten ajoneuvojen pysäköintiin liittyviä lupaehtoja, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta tai liikenteen esteettömyyttä. Lupaehdoissa voitaisiin esimerkiksi määritellä, miten yritykselle voidaan ilmoittaa väärin pysäköidystä ajoneuvosta. Lupaehdoissa olisi mahdollista määritellä myös pysäköintikäytäntöjä isojen yleisötilaisuuksien tai muiden tapahtumien ajaksi.

Käyttöalueisiin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi rajata tiettyjä yksittäisiä alueita tai katuja palvelun ulkopuolelle. Näin voidaan varmistaa liikenneturvallisuus ja esteettömyys esimerkiksi toreilla tiettyinä vilkkaimpina kellonaikoina, jolloin torilla liikkuu paljon jalankulkijoita.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta voisi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat ajoneuvojen lukumääriä, käyttöaikoja, käyttösovelluksen ominaisuuksia, kuljettajien ikävaatimuksia ja ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle.

Ajoneuvojen lukumääriä koskevat lupaehdot voisivat pitää sisällään kunnan hallinnoimalla alueella vuokralle tarjottavien ajoneuvojen lukumäärän rajoittamista alueen liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden varmistamiseksi. Alueella olevan pysäköintikapasiteetin ylittäminen voi johtaa esteettömyys- tai liikenneturvallisuushaasteisiin, mikäli ajoneuvoille ei enää löydy asianmukaista pysäköintitilaa. On yleistä, että vuokrattavat ajoneuvot kasaantuvat esimerkiksi kuntien ytimeen. Rajatulle alueelle voitaisiin määritellä yhteiskäyttöisten ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka ylittyessä palveluntarjoaja olisi velvollinen siirtämään ajoneuvoja pois alueelta.

Ajoneuvojen käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin. Muun muassa Helsingissä käytössä olleet 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.

Käyttösovelluksen ominaisuuksiin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi edellyttää vähimmäisvaatimuksia palveluntarjoajan käyttösovellukseen. Tällaisilla vaatimuksilla voidaan tarkoittaa esimerkiksi käyttäjille annettavia tietoja palvelun turvallisesta käytämisestä ja

pysäköinnistä sekä esimerkiksi päihtyneenä ajamista estävän reagoitinkokeen käyttöönottoa. Kunta voisi myös edellyttää, että palveluntarjoajat julkaisevat liikennevakuutusyhtiönsä tiedot sovelluksessa, jolloin tiedot ovat onnettomuustilanteessa helposti saatavilla. Lisäksi kunta voisi edellyttää tietyn vähimmäisikärajan asettamista palvelun käytölle, millä voidaan pyrkiä varmistamaan, ettei palvelua tarjota kuljettajille, joilta iästä johtuen puuttuvat edellytykset turvalliseen liikkumiseen palvelun ajoneuvoilla.

Ajoneuvojen käyttöä koskevilla anonymisoiduilla tiedoilla tarkoitetaan mikroliikenteen palveluntarjoajien keräämiä yleisiä perustietoja ajoneuvojen käytöstä ja pysäköinnistä. Tiedon avulla kunnat voivat seurata muun muassa ajoneuvojen kokonaismääriä ja niiden pysäköintiä kunnan alueella. Lisäksi palveluntarjoajat voivat kerätä tietoja esimerkiksi tehdyistä matkoista, niiden kestoista ja ajoneuvojen käyttöasteista. Anonymisointi tarkoittaa henkilötietojen käsittelyä niin, että henkilöä ei enää voida tunnistaa niistä. Palveluntarjoajien on toimitettava kunnille tiedot sellaisessa muodossa, ettei tiedoista voida tunnistaa yksittäisiä kuljettajia, eikä anonymisointia voida poistaa.

Pykälän 3 momentin mukaan kunta saisi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupa- luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Lupaehtoja tulee voida tarkastella uudelleen esimerkiksi alueella järjestettävän yleisötilaisuuden tai kadulla olevan pitkäaikaisen rakennustyömaan vuoksi. Lisäksi rajoitusalueita tulee muuttaa, jos ne osoittautuvat liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden kannalta väärin rajatuiksi. Kaupungin kehittyessä, maankäytön muuttuessa, tekniikan kehittyessä ja kokemusten kertyessä lupaehtoja voi olla tarpeen muuttaa lyhyelläkin varoitusaikalla.

Kaikkien lupaehtojen on oltava tarpeellisia tai välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen, eli liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai kunnossa- ja puhtaanapidon turvaamiseksi. Mikäli erilaisten lupaehtojen merkitys poistuu, tulee kuntien myös muuttaa lupaehtoja vastaamaan muuttuneita olosuhteita. Myös esimerkiksi palveluntarjoajien määrässä tapahtuvat muutokset voivat edellyttää lupaehtojen muuttamista. Mikroliikenneluvan tavoitteena on olla joustava työkalu, jolla lupaehtoja voidaan poistaa nopeallakin aikataululla.

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 oltava tasapuoliset ja oikeasuhteiset. Lupamenettelyllä ei saa asettaa palveluntarjoajia eriarvoiseen asemaan, eikä palveluntarjoajille kohtuuttomia lupaehtoja tule asettaa. Erilaisille ajoneuvoille voidaan kuitenkin asettaa erilaisia lupaehtoja, koska lupaehtojen tarpeellisuus riippuu ajoneuvojen ominaisuuksista ja niiden käyttötavasta. Lupaehtoissa voidaan ottaa huomioon myös asemallisten ja asemattomien ajoneuvojen pysäköintiin liittyvät erot.

Pykälän 4 momentin mukaan mikroliikennelupa- liitetyistä lupaehtoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

18 f §. Mikroliikenneluvan peruuttaminen. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 f §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan peruuttamisesta. Pykälän mukaan kunta voisi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa, jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehtoja. Puutteena voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että palveluntarjoaja ei toteuta teknisesti niitä rajoitusalueita, joita on edellytetty mikroliikennelupa- liitetyissä lupaehtoissa. Mikroliikenneluvan peruuttaminen olisi

viimesijainen keino, johon voidaan ryhtyä vain silloin, jos luvanhaltija ei määräajassa korjaa niitä puutteita, jotka tätä kehoitetaan korjaamaan. Mikroliikenneluvan peruuttaminen edellyttäisi lisäksi, että havaittua puutetta on pidettävä olennaisena. Ehdotetun 18 g §:n 3 momentissa säädettäisiin, että päätös mikroliikennelupaa koskevassa asiassa voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta. Myös mikroliikenneluvan peruuttamista koskeva päätös olisi 18 g §:ssä tarkoitettu päätös, joka voitaisiin siten panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

18 g §. *Muutoksenhaku mikroliikennelupaa koskevassa asiassa.* Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta mikroliikennelupaa koskevassa asiassa. Pykälän 1 momentin mukaan kunnan päätökseen mikroliikennelupaa koskevassa asiassa saisi vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa. Pykälän toisen momentin mukaan muutoksenhaussa hallintotuomioistuimeen sovelletaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia (808/2019). Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla. Pykälän 3 momentin mukaan päätös voitaisiin panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

262 §. *Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.* Pykälään lisättäisiin uusi 6 kohta, jonka mukaan tahallinen tai törkeästä huolimattomuudesta johtuva yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tai 29 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien (L1e-A) vuokralle tarjoaminen kunnan alueella ilman voimassa olevaa 18 b §:ssä tarkoitettua mikroliikennelupaa olisi jatkossa sanktioitua. Lisäyksen tavoitteena on estää tilanteet, joissa palveluntarjoaja aloittaisi mikroliikennelupaa edellyttävän toiminnan kunnan alueella ilman mikroliikennelupaa.

Rangaistussäännöksen tarvetta harkittaessa on otettu huomioon teon haitallisuus sekä vahingollisuus. Mikroliikenneluvan päätavoitteena on liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden parantaminen. Nämä tavoitteet voisivat jäädä savuttamatta, mikäli palveluntarjoaja aloittaisi toiminnan hakematta mikroliikennelupaa. Rangaistussäännöksen avulla pyrittäisiin estämään väärinkäytöksiä sekä harmaan talouden syntymistä alalle.

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 tulkintaepäselvyyksiä.

17 a §. *Kielto kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä.* 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 vähintään 0,5 promillea, tai että kuljettajalla tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa 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 merkittävästi. Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien painot ovat kasvaneet ja ajoneuvojen nopeudet ovat tavallisesti yli 20 kilometriä tunnissa. Nykyinen sääntely ei ole parhaalla mahdollisella tavalla onnistunut estämään päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Liikennettä varten onkin pyrittävä luomaan mahdollisimman selkeät säännöt sellaisen liikennekäyttäytymisen kieltämiseksi, joka keskimääräisarvion perusteella heikentää liikenneturvallisuutta. Uusi säännös täydentäisi rikoslain 23 luvun 1 ja 9 §:n mukaista sääntelyä.

Tieliikennelakiin sisällytettäisiin hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu säännös, jonka mukaan moottorilla varustetulla polkupyörällä (L1e-A) tai kevyellä sähköajoneuvolla ei saisi ajaa päihtyneenä. Sääntely perustuisi alkoholin suhteen promillerajaan, joka olisi rikoslain 23 luvun 3 §:n rattijuopumussäännöstä vastaavasti 0,5 promillea. Huumausaineiden suhteen sääntely perustuisi rattijuopumussäännöksen tapaan nollarajaan. Konkreettisten ja yksiselitteisten rajojen arvioidaan vaikuttavan liikenneturvallisuuteen vähentämällä kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien päihdeonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia, vammautumis- ja terveydenhuollon kuormitusta sekä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Rajat olisivat tienkäyttäjän näkökulmasta yksiselitteiset, millä arvioidaan olevan suorat vaikutukset sääntelyn ennaltaestävyyteen. Yksiselitteiset rajat helpottaisivat myös liikennejuopumusten valvontaa, mikä lisäisi sääntelyn ennaltaestävyyttä.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on keskeistä vähentää päihtyneenä ajamista, koska se heikentää liikenneturvallisuutta. Päihtyneenä ajamista vähentämällä voidaan vähentää myös niitä liikenneonnettomuuksia ja vaaratilanteita, jotka johtuvat päihtyneen kuljettajan toiminnasta liikenteessä. Kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuuksista suuri osa tapahtuu päihtyneille kuljettajille, vuorokauden ajasta riippumatta. Päihtyneenä ajava vaarantaa useimmiten itsensä, mutta koska mikroliikennevälineitä käytetään tavallisesti alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, vaarantaa päihtynyt kuljettaja myös muut tienkäyttäjät, jos hän ei kykene kuljettamaan ajoneuvoa turvallisesti. Päihtynyt kuljettaja vaarantaa aina myös mahdollisen kyydissä olevan matkustajansa.

Tieliikenteessä liikutaan usein ympäristössä, jossa muuta liikennettä on paljon. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä muista liikenteeseen osallistuvista kuin liikennesääntöjä rikkovasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Mikroliikennevälineitä käytetään usein päihtyneenä juuri taajamissa 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 tulee 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 polkupyörätapaturmapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20–30 prosenttia, mikä tarkoittaisi 2000–3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu LVM:n arviomaston liitteenä olleen promillerajaselvityksen 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 perusteella tiedetään, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa eksponentiaalisesti veren alkoholipitoisuuden noustessa. 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. 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.

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 huumaaavien aineiden ja väsyttävien lääkkeiden käyttö saattaa moninkertaistaa onnettomuusriskin. Suomessa kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tutkittaessa on havaittu, että yli 1,2 promillen humalatila merkitsee huomattavan korkeaa vakavan liikenneonnettomuuden todennäköisyyttä.

Moottorilla varustetut polkupyörät eivät eroa juurikaan kevyistä sähköajoneuvoista. Molemmilla ajoneuvoilla liikuttaessa nopeus nousee helposti nappia painamalla 25 kilometriin tunnissa. Ajoneuvot painavat yleisesti 20–80 kilogrammaa. Tällaisilla ajoneuvoilla voidaan aiheuttaa huomattavaa vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille, erityisesti vanhuksille ja lapsille, jos päihtyneen kuljettajan kyky ajoneuvon hallintaan on päihtymyksen vuoksi heikentynyt. Onnettomuustilanteessa tällaisilla nopeuksilla voi osapuolille aiheutua vakaviakin vammoja ja pahimmassa tapauksessa yhteentörmäys voi johtaa toisen osapuolen kuolemaan. Mikroliikenteessä ajoneuvojen nopeudet ja painot ovat kuitenkin pienempiä kuin autoliikenteessä, joten myöskään vaara toisten turvallisuudelle ei ole samaa luokkaa.

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 päihteettömyydestä. 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 voisi olla huomattavia liikenneturvallisuusvaikutuksia.

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 Suomessa vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan joka neljäs vastaaja kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen jalankulkijana sähköpotkulautailijan 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. Suomessa eniten jalan kulkevat yli 65-vuotiaat, joita on tällä hetkellä noin 1,3 miljoonaa.

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 abstraktia vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille. Korkeimman oikeuden vuonna 2011 antamassa ennakkopäätöksessä korkein oikeus katsoi 20 kilometriä tunnissa kulkevalla Segwaylla ajamisen päihtyneenä (2,02 promillea) yleisellä tiellä täyttävän törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Törkeä rattijuopumus on niin sanottu abstraktinen vaarantamisrikos, jonka tunnusmerkistön täytyminen edellyttää, että ajo-olosuhteet ovat olleet sellaiset, että rikos on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle. Kyseisessä tapauksessa pidettiin kiistattomana sitä, että tällainen toiminta on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle (KKO 2011:28).

Huumausaineiden osalta tulee huomioon ottaa myös korkeimman oikeuden ennakkopäätös KKO 2016:42, jossa oli kysymys siitä, miten pitkälle nollaraja huumausainerattijuopumuksessa ulottuu. Tapauksessa kuljettajan veressä oli sellaista kannabiksen vaikuttavan aineen aineenvaihduntatuotetta (karboksitetrahydrokannabinolia), jolla ei ole vaikutusta ajokykyyn. Korkein oikeus piti perusteltuna tulkita rikoslain 23 luvun 3 §:n 2 momenttia siten, että lainkohdassa aineenvaihduntatuotteilla ei tarkoiteta sellaisia kannabiksen vaikuttavan aineen aineenvaihduntatuotteita, joilla ei voi olla vaikutusta kuljettajan ajokykyyn. Korkein oikeus katsoi, ettei rattijuopumussäännöksen soveltamisalaa tulee ulottaa sellaiseen menettelyyn, joka on merkityksellisen liikenneturvallisuuden kannalta.

Liikennevirhemaksulla sanktioitavan liikennejuopumussäntelyn tavoitteena on täydentää jo olemassa olevaa rikoslain sääntelyä. Jatkossa konkreettista vaaraa aiheuttanut päihtynyt kuljettaja voitaisiin tuomita liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla joko sakkoon 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 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. Pykälän otsikkoa muutettaisiin, koska moottorikäyttöinen polkupyörä voi olla myös polttomoottorilla kulkeva.

92 §. *Suojakypärä.* Tieliikennelain 92 §:n 4 momenttia täydennettäisiin siten, että myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan ja matkustajan olisi ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Nykyisin suojakypärän vahva käyttösuositus koskee vain polkupyörän kuljettajaa ja matkustajaa. Merkittävä osa sairaaloissa hoidetuista kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajien vammoista on kohdistunut kasvojen tai leuan alueelle. Vaikka nykyiset pyöräilykypärämallit eivät suojaa kasvojen aluetta parhaalla mahdollisella tavalla, on kuitenkin ilmeistä, että kaatumis- ja törmäystilanteissa kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan pää on alttiina monenlaisille iskuille. Tästä syystä on arvioitu, että suojakypärän käytöllä olisi päävammoja ehkäisevä vaikutus myös kevyellä sähköajoneuvolla tai moottorilla varustetulla polkupyörällä ajettaessa.

164 §. *Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset.* Tieliikennelain 164 §:ää 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 rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu. Mikroliikenteen juopumusääntely kytkettäisiin rikoslain liikennejuopumusääntelyn tavoin vain teon tahallisuuteen. Teon huolimattomuus tulee kysymykseen vain delikteissä, jotka edellyttävät jonkinlaista kausaalisuuhdetta. Liikennejuopumusäännöksissä sääntöjen rikkomisen riittää sellaisenaan vastuun perusteeksi. Tämän vuoksi myös tieliikennelaissa säädetty ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä tulisi sanktioitavaksi vain tahallisuutena tekona. Muutoksella annettaisiin liikenteenvalvojalle mahdollisuus määrätä liikennevirhemaksu tieliikennelain ehdotetun 17 a §:n säännösten rikkomisesta, joka on todennettu riittävän luotettavasti hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen huomioon ottaen.

Viranomaisen olisi varmistuttava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. Promillerajasääntelyn noudattamisen valvonnan osalta viranomaisen olisi kyettävä osoittamaan liikennevirhemaksun määräämisen edellytyksenä olevien tunnusmerkkien täyttyminen. Viranomaisen olisi kyettävä näyttämään, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea, tai että kuljettajalla tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Huumausaineiden osalta viranomaisen olisi kyettävä näyttämään, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta.

Liikennevirhemaksu ei ole sakko, vaan hallinnollinen seuraamus lainvastaisesta menettelystä. Tällaisen seuraamuksen määrääminen ei edellytä samanlaista näyttöä kuin syyksilukeva rikostuomio, etenkin jos kysymyksessä on rikkomusluonteinen teko, jollaisten käsittely muutenkin on luonteeltaan summaarista. Kuljettajat tulot eivät vaikuta liikennevirhemaksun suuruuteen. Liikennevirhemaksun suuruus olisi sama riippumatta kuljettajan päihtymyksen tasosta. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla säädetään rikoslaissa. Rikoslain säännökset tulevat sovellettaviksi tilanteissa, joissa päihtynyt kuljettaja aiheuttaa vähintään abstraktia vaaraa muulle liikenteelle.

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 liikenne rikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu, muutettaisiin siten, että momentista poistettaisiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva raja. Liikennevirhemaksua koskeva päätös voitaisiin lähettää tavallisena tiedoksiantona, jos liikenne rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Muutos mahdollistaisi liikennevirhemaksun antamisen tavallisena tiedoksiantona mihin tahansa tienkäyttäjryhmään kuuluvalla tienkäyttäjällä.

183 §. *Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.* Pykälässä säädetään tällä hetkellä ajon kieltämisestä ja estämisestä päihtymyksen vuoksi tilanteissa, joissa ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan syyllistyneen rattijuopumukseen. Ajo voidaan estää tällä hetkellä vain

moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalta. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ajon estämisestä. Jos polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia 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.

Valvontaviranomaiselle annettaisiin toimivalta keskeyttää alkoholin vaikutuksen alaisena ajoneuvoa kuljettavan henkilön ajo, vaikka teko ei sellaisenaan täyttäisi liikenneturvallisuuden vaarantamisen tai liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevaa tunnusmerkistöä. Päihtymystila voidaan havaita arvioimalla kuljettajan ajotapaa, käyttäytymistä ja muita ulkoisia seikkoja taikka puhalluskokeen tuloksen perusteella. Ihmisen elimistössä esiintyy etyylialkoholia pieniä määriä muutenkin kuin suun kautta nautittuna. Siksi ajon kieltämisen tai estämisen edellytyksenä olisi se, että päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Liikenteenvalvojan tehtävänä olisi yksittäistapauksessa arvioida kuljettajan ajokyky.

Säännös korostaisi, ettei polkupyörää, kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää tule ryhtyä kuljettamaan päihtyneenä, jos sillä on vaikutuksia kuljettajan ajokykyyn. Säännös vähentäisi alkoholin kokonaismäärää liikenteessä ja ennalta estäisi liikennejuopumuksia. Tämän pykälään toimivaltaan perustuvan käskyn tai kiellon noudattamatta jättäminen voisi tulla rangaistavaksi rikoslain 16 luvun 4–4b §:ssä tarkoitettuna niskoitteluna.

183 a §. *Koe nautitun alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi.* Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 183 a §, jossa säädettäisiin kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi. Pykälän 1 momentin mukaan poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon 15 vuotta täyttäneen kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaaavan aineen toteamiseksi. Pykälän tarkoituksena olisi mahdollistaa muun kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunnon selvittäminen luotettavasti tieliikenteessä liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Kokeen suorittaminen mahdollistaisi viranomaisten suorittaman päihtymysvalvonnan ja kuljettajan päihtymystilan luotettavan toteamisen tieliikenteessä. Kokeella tarkoitetaan esimerkiksi puhalluskoetta tai sylkitestiä.

Muutoksella täydennettäisiin ja selkeytettäisiin nykytilaa ja varmistettaisiin, että liikenteenvalvoja pystyy valvomaan mikroliikenteessä tapahtuvaa päihtyneenä ajamista tehokkaasti ja oikeusturvanäkökulmat huomioiden. Viranomaisen olisi kyettävä osoittamaan esimerkiksi seuraamusmaksun määräämisen edellytyksenä olevien tunnusmerkkien täyttyminen. Seulonta- ja tarkkuusalkometrikokeista saatava näyttö selkeyttäisi näytön arviointia mikroliikenteen liikennejuopumustapauksissa. Teknisellä mittauslaitteella tehtävä puhalluskoe on varmempi tapa selvittää kuljettajan päihtymystila kuin viranomaisen havainnointiin perustuva arvio päihtymyksestä. Tienkäyttäjän oikeusturvan näkökulmasta olisi monin tavoin ongelmallista, jos viranomaisten tulisi päätellä henkilön päihtymystila muilla keinoin, esimerkiksi henkilön ulkoisesta olemuksesta. Rikoslain mikroliikenteeseen liittyvissä säännöksissä rangaistavaa käyttäytymistä ei ole säännöksissä sidottu promillerajaan, jolloin päihtymystilaa on nykyisin katsottu voitavan arvioida myös muilla keinoin.

Tutkimustiedon valossa on pidetty selvänä, että tietty määrä liikennevalvontaa on välttämätön edellytys sille, että liikennejuopumussääntelyllä on vaikutusta ja että tämä vaikutus jatkuu ajan

myötä. Promillerajojen osalta on havaittu selvä merkitys myös sillä, onko poliisilla oikeus puhalluttaa kuljettaja. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa amerikkalaisissa ja eurooppalaisissa henkilöautoliikennettä koskevissa tutkimuksissa vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään laskevasti. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskevat lait ovat välttämätön edellytys sille, että veren sallitun alkoholipitoisuusrajan alentamisella olisi positiivinen vaikutus onnettomuuksien määriin. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallutusoikeutta, ei arvioida olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

Alle 15-vuotiaasta kevyen sähköajoneuvon, moottorilla varustetun polkupyörän tai polkupyörän kuljettajaa ei jatkossakaan voitaisi puhalluttaa. Liikennevirhemaksua ei voida määrätä alle 15-vuotiaalle, eikä alle 15-vuotias ole rikosoikeudellisessa vastuussa teoistaan. Mikäli liikenteenvalvoja tapaisi alle 15-vuotiaan päihtyneenä liikenteessä, ryhtyisivät viranomaiset lastensuojelulain (417/2007) mukaisiin toimenpiteisiin, eikä asian selviämistä jatkettaisi tieliikennelaissa säädettyin toimivaltuuksin.

Pykälän 2 momentin mukaan koe olisi tehtävä hienotunteisesti siten, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle. Koe on näin ollen tehtävä siten, ettei tilanteessa herätetä aiheutonta huomiota ja tilanteessa on toimittava muutenkin hienotunteisesti. Puhalluskoe voidaan suorittaa käyttötarkoitukseen sopivalla seulonta- tai tarkkuusalkometrillä. Sylkinäytteen ottaminen tapahtuu asiaan tarkoitetuilla pikatesteillä. Tällaisten kokeiden ei itsessään arvioida aiheuttavan tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa kuljettajalle.

Koe olisi toteutettava tavalla, jolla pyritään varmistumaan mittaustuloksen luotettavuudesta. Nykyisin seulonta-alkometrien tarkkuudet ovat lisääntyneet, minkä lisäksi poliisiautoissa on nykyisin entistä enemmän tarkempia tarkkuusalkometrejä. Hallinnollisen seuraamisen määrääminen ei edellytä samanlaista näyttöä kuin syyksilukeva rikostuomio, etenkin jos kysymyksessä on rikkomusluonteinen teko, jollaisten käsittely muutenkin on luonteeltaan summaarista. Huumausaine-epäilyt voidaan nykyisin kuitenkin selvittää riittävällä tarkkuudella vain verikokeella. Pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n mukaan rikoksesta epäillylle saadaan tehdä henkilönkatsastus, jos on todennäköisiä syitä epäillä häntä muun muassa huumausaineen käyttörikoksesta.

Pykälän sanamuodolla tarkoitetaan, että liikenteenvalvoja voi määrätä kuljettajan tähän liikenneturvallisuuden varmistamiseksi tehtävään kokeeseen ja kuljettajan on noudatettava tällaista määräystä. Kyseessä on viimekädessä poliisimiehen, rajavartiomiehen tai tullimiehen liikenteenvalvontaan liittyvän tehtävän suorittamiseksi toimivaltansa rajoissa antama käsky. Alkometrin avulla mitataan kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuutta ja huumausainepikatestillä tulos saadaan kuljettajan sylkinäytteestä. Kyse on näin ollen reaalityodisteista, jotka ovat olemassa henkilön tahdosta riippumatta. Euroopan ihmisoikeustuomioistuin on todennut (kts. esim. O'Halloran ja Francis 29.6.2007 kohta 47 ja Saunders 17.12.1996 kohdat 68–69), että itsekriminointisuoja ei ulota vaikutustaan tällaisiin henkilön tahdosta riippumatta olemassa oleviin seikkoihin liittyviin näytteisiin kuten puhallus-, veri-, virtsa- ja ääninäytteisiin. Näytteen ottamista ei kuitenkaan saa toteuttaa epäinhimillisellä tai halventavalla tavalla.

Oikeuskäytännössä on katsottu, että pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n 1 momentissa säädetystä kokeesta kieltäytyvä ei syyllisty niskoitteluun, koska on katsottu, että tällaisessa tilanteessa hänelle voidaan kieltäytymisen vuoksi suorittaa henkilönkatsastus päihtymyksen selvittämiseksi, eli käytännössä verikoe. Polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa ei voitaisi määrätä verikokeeseen veren alkoholipitoisuuden

mittaamiseksi, joten kokeesta kieltäytyminen tulisi arvioitavaksi rikoslain 16 luvun 4–4b §:ssä tarkoitettuna niskoitteluna. Puhalluskokeen suorittamista koskevaa poliisimiehen kehoitusta pidettäisiin tällöin rikoslain 16 luvun 4 §:n 1 kohdassa tarkoitettuna poliisimiehen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tehtävän suorittamiseksi toimivaltansa rajoissa antamana käskynä tai kieltona.

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 kieltä, rajoitus, määräys tai sääntö koskee vain lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa. Jos kieltä, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa, lisäkilvessä käytetään tekstiä "Ei koske". Uusi lisäkilpi mahdollistaisi kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyörästä.

Liitteeseen 3.8. lisättäisiin myös uusi ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä käytettäisiin merkin B5 tai B6 yhteydessä risteyksissä, joissa merkki B5 tai B6 on asetettu ajosuunnasta ennen ylijatkettua jalkakäytävää. Liikennemerkkijohdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmiin puoliin madalletulla reunatuella. Merkkijohdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämismahdollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Väistämismahdollisuudesta jalkakäytävää ajoneuvolla ylitettäessä säädetään tieliikennelain 24 §:n 3 momentissa. Merkkijohdistelmä selventäisi väistämismahdollisuutta erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla risteykseen jäävän lumen ja jään vuoksi huono. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarpeelliset säännökset liikenteenohjauslaitteiden käytöstä.

Liite 4.3. Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnot) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo – tiemerkinnot M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka taikka niille osoitettu muu reitti tai kulkupaikka. Tiemerkinnot voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

7.3 Ajoneuvolaki

195 §. Liikennevirhemaksu. Ajoneuvolain 195 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että myös moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voitaisiin määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevia määräyksiä.

Pykälän 1 momentin toista virkettä muutettaisiin siten, että muun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuin mopon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle 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. Pykälän 1 momentin toisen virkkeen säännösviitauksista poistettaisiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva raja. Pykälän 1 momentin kolmatta virkettä muutettaisiin siten, että 40 euron liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä mopon, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa.

Tällä hetkellä poliisi ei voi määrätä liikennevirhemaksua kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai haltijalle, jos ajoneuvossa todetaan vikoja tai puutteita, joiden vuoksi se ei kunnoltaan, varusteiltaan tai rakenteeltaan ole liikennekelpoinen. Liikennevirhemaksua ei voida myöskään määrätä, jos ajoneuvoa on muutettu ajoneuvolain säännösten vastaisesti. Ajoneuvolain 195 §:ssä vastuu liikennevirhemaksusta on säädetty koskemaan vain moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä rikkomuksia. Moottorikäyttöinen ajoneuvo määritellään ajoneuvolain 2 §:n 27 kohdassa, eikä määritelmä kata kevyitä sähköajoneuvoja tai moottorikäyttöisiä polkupyöriä. Kevyen sähköajoneuvon kuljettaja voidaan kuitenkin tällä hetkellä tuomita ajoneuvorikkomuksesta sakkoon ajoneuvolain 194 §:n perustella ajoneuvon omaisuuksiin liittyvien puutteiden vuoksi. Vakavimmat puutteet voidaan käsitellä ajoneuvon käyttöön liittyvinä rikoslain mukaisina liikenneturvallisuuden vaarantamisina.

Muutoksen tarkoituksena on mahdollistaa liikennevirhemaksun määrääminen lievien puutteiden osalta myös moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle. Tällä hetkellä kyseisten ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevien määräysten rikkomisesta voidaan tuomita vain rikosoikeudellinen seuraamus, vaikka tällaisen ajoneuvon puutteen voidaan lähtökohtaisesti katsoa olevan liikenneturvallisuuden kannalta vähemmän vaarallinen kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon rakenteessa, varusteissa tai kunnossa ilmenevä puute. Tällä hetkellä osa lievista puutteista jää käytännössä muiden kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta kokonaan ilman seuraamusta.

Mopon, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voitaisiin määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa ajoneuvolain 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Ajoneuvolain 3 §:ssä säädetään ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän yleisistä turvallisuusvaatimuksista. Pykälän 1 momentin mukaan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän on oltava liikenteeseen soveltuva ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa. Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän on oltava tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa. Hallintalaitteiden on oltava rakennettu ja sijoitettu niin, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Hallintalaitteet, mittarit ja merkkivalot eivät saa poiketa muiden samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen järjestelmistä siinä määrin, että siitä aiheutuu haittaa tai vaaraa. Ajoneuvolain 7 a §:n 1–3 momentissa säädetään ajoneuvon muuttamisesta. Ajoneuvolain 12 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on liikennekelpoinen ja, jos sitä edellytetään, rekisteröity ja katsastettu. Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien osalta laissa ei edellytetä rekisteröintiä tai katsastusta, mutta niiden osalta on kuitenkin varmistuttava siitä, että ne ovat liikennekelpoisia.

Ajoneuvolain tavoitteena on varmistaa, että liikenteessä käytetyt ajoneuvot ovat liikenteeseen soveltuvia ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Ajoneuvon yleisiä turvallisuusvaatimuksia koskevaan 3 §:ään viitattaisiin vastaavalla tavalla kuin siihen viitataan nykyisin moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta, koska laissa olisi mahdotonta kuvata yksityiskohtaisesti, miten menettelemällä ajoneuvo voi olla 3 §:n vastainen. Ajoneuvolain 3 §:n historia ulottuu aikaisempiin tieliikennelakeihin, joista se on aikanaan siirretty ajoneuvolakiin. Alun perin säännöksen tarvetta on jo 50-luvulla perusteltu vaatimusten moninaisuudella ja tarpeella säätää lakiin yleinen vaatimus turvallisesta käytöstä. Säännöksen

ensisijaisena tarkoituksena ei aiempien esitöiden valossa ole asettaa itse ajoneuvoille tai varusteille ennakollisia turvallisuusvaatimuksia, vaan varmistaa niiden turvallinen käyttö tieliikenteessä kaikissa olosuhteissa ja tekniikan kehittyessä. Ajoneuvot ovat jatkuvasti kehittyviä, monimutkaisia teknisiä laitteita. Lisäksi ajoneuvon turvallinen käyttö on vahvasti sidoksissa olosuhteisiin, koska esimerkiksi muuttuvat sääolot voivat edellyttää lumen tai jään poistoa ajoneuvosta, jotta sen käyttö olisi turvallista.

Ajoneuvolain 3 ja 7 a §:n rikkomisia voisivat kevyen sähköajoneuvon osalta olla esimerkiksi rakenteellisen enimmäisnopeuden vähäinen muuttaminen. Kevyen sähköajoneuvon rakenteellisesta enimmäisnopeudesta säädetään ajoneuvolain 29 §:ssä. Esimerkiksi törmäysvoima ja jarrutusmatka kasvaa noin 64 prosenttia, kun nopeus nousee 25 kilometristä tunnissa 32 kilometriin tunnissa. Tällaisella muutoksella on selviä vaikutuksia mahdollisiin vahinkoihin. Toisaalta ajoneuvolain 3 §:n rikkominen voisi myös tulla kyseeseen menettelemällä jotenkin muutoin kuin teknisiä ominaisuuksia muuttamalla, kuten edellä on muuttuvien olosuhteiden osalta kuvattu. Liikennevirhemaksumenettelyssä voitaisiin käsitellä myös viat ja puutteet kevyiden sähköajoneuvojen heijastimissa, valoissa ja jarruissa. Näistä vaatimuksissa säädetään ajoneuvolain 13 ja 14 §:ssä. Myös esimerkiksi akseliston ja ohjauslaitteiden väljyydet voisivat lievässä muodossaan olla liikennevirhemaksumenettelyn piirissä.

Vakavimmat puutteet ajoneuvojen rakenteissa, varusteissa ja kunnossa tulisivat edelleen arvioitavaksi ajoneuvolain 194 §:n mukaisina ajoneuvorikkomuksina, rikoslain mukaisina liikenneturvallisuuden vaarantamisina tai moottorikäyttöisen ajoneuvon käyttöön liittyvinä liikenne rikoksina.

Ehdotettu muutos merkitsisi moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen osalta sitä, että niiden kohdalla lievimpiin ajoneuvolain vastaisuuksiin olisi mahdollista puuttua hallinnollisella liikennevirhemaksumenettelyllä sakon sijaan vastaavasti kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen osalta nykyään on mahdollista.

7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä

5 a §. *Mikroliikennelupa*an liittyvä ajoneuvon siirto. Siirtolakiin lisättäisiin mikroliikennelupaan liittyvää ajoneuvon siirtoa koskeva uusi 5 a §. Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitettuun mikroliikennepalveluun tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voisi suorittaa lähitai varastosiirron välittömästi. Siirtolain 2 §:n mukaan lähisiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Varastosiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä kunnan osoittamaan varastoon. Kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja tekee valinnan lähisiirron ja varastosiirron välillä suhteellisuusperiaatteen mukaisesti. Kaikissa tilanteissa lähisiirtoa ei voida pitää riittävänä toimenpiteenä pykälän tavoitteen saavuttamiseksi.

Liikennepalvelulakiin ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn pääasiallisena tarkoituksena on parantaa kuntien keinoja mikroliikenteen ohjauksessa ja siten parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Mikroliikennelupa mahdollistaa myös tehokkaan tavan ohjata yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköintiä katujen kunnossa- ja puhtaanapitotöiden aikana. Mikroliikennelupa liitettävien pysäköintiä koskevien lupaehtojen asettamisen tavoitteena on vähentää mikroliikennevälineiden virheellistä pysäköintiä. Palveluntarjoajien tulee pyrkiä ohjaamaan palvelunsa käyttäjiä pysäköimään tieliikennelain ja mikroliikenneluvan lupaehtojen mukaisesti. Jos palveluntarjoaja kuitenkin

rikkoo mikroliikennelupaan liittyviä pysäköintiä koskevia lupaehtoja, tulee kunnalla olla oikeus siirtää tällaiset ajoneuvot välittömästi turvalliseen paikkaan, jossa ne eivät vaaranna liikenteen esteettömyyttä tai liikenneturvallisuutta taikka haittaa katujen kunnossa- ja puhtaanapitoa.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2025. Liikennepalvelulain 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaadittaisiin kunnissa 1.5.2025 alkaen. Kunnan päätöksellä mikroliikenneluvan käyttöönottoa voitaisiin lykätä, kuitenkin enintään 1.1.2026 asti. Ylijatkettu jalkakäytävä tulisi osoittaa liitteen 3.8 H27 kohdassa säädetyllä tavalla vuoden kuluessa lain voimaantulosta.

9 Toimeenpano ja seuranta

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

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmä seuraa liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia. Seurantaryhmä voi tehdä strategian toimenpideohjelmaan muutoksia, jos arvioidaan, että tavoiteltuja vaikutuksia ei tulla saavuttamaan.

10 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnan käsiteltäväksi on 24.10.2024 annettu esitys laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (HE 182/2024 vp), jossa esitetään täydennettävän ja täsmennettävän vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta sekä sähköisiä kuljetustietoja koskevaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta. Lisäksi esitykseen sisältyy eräitä muita tietosäätelyyn tehtäviä päivityksiä ja tarkennuksia.

Eduskunnan käsiteltäväksi on 6.2.2025 annettu esitys laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (HE 3/2025 vp). Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvolakia, rikosrekisterilakia (770/1993), ajoneuvojen katsastustoiminnasta annettua lakia (957/2013), ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annettua lakia (958/2013) ja liikennepalvelulakia. Ajoneuvolakiin ja rikosrekisterilakiin lisättäisiin autojen ja niiden perävaunujen EU-puiteasetusta täydentävä sääntely menettelystä, jolla riippumattomille ajoneuvojen huolto- ja korjaamotoimijoille myönnetään hyväksyntä ja näiden työntekijöille lupa saada tietoja ajoneuvojen turvatekijöistä. Liikennepalvelulakiin ehdotetaan EU-säätelyn täytäntöönpanemiseksi muutoksia maanteiden henkilö- ja tavaraliikenneluvan haltijan pitämiseen riskiyrityksenä sekä hyvämaineisuuden arviointiin. Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2025.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

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 mikroliikenteen 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

11.2.1 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 kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajiin, omistajiin ja pysyviin haltijoihin.

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 (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.

11.2.2 Syyksiluettavuus

Syyttömyysolettama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Periaatteen mukaan todistustaakka rikosasioissa kuuluu aina syyttäjälle. Syyttömyysolettama 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 kytkentää 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 juopumusäytäntely ehdotetaan kytkettävän rikoslain liikennejuopumussäätelyn tavoin kuitenkin vain teon tahallisuuteen. Teon huolimattomuus tulee kysymykseen vain delikteissä, jotka edellyttävät jonkinlaista kausaalisuhdetta. Siten sellaiset rikostyytit kuten rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus eivät kuulu teon huolimattomuuden soveltamisalaan. Tämän vuoksi myös tieliikennelaissa säädetty ajoneuvolla ajaminen sanktoidulla tavalla päihtyneenä tulisi sanktioitavaksi vain tahallisenä tekona.

11.2.3 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 lausuntokäytännön 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 ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaiset liikennevirhemaksut määräisi poliisimies, rajavartiomies tai tullimies. Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä. Poliisi 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.

11.2.4 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 tieliikennelain 193 §:n nojalla. 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 tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

11.2.5 Liikennevirhemaksun hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin 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 kyseisiä ajoneuvoja kuljetettaisi päihtyneenä. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen maksusanktion soveltamisalan laajentamisella pyritään vaikuttamaan siihen, että tiellä käytettäisiin vain sellaisia ajoneuvoja, jotka ovat ajoneuvolain turvallisuusvaatimusten mukaisia. Säännösten vastaisuus ei enää tulisi sanktioitavaksi sakolla vaan liikenteenvalvoja voisi määrätä lievimmistä puutteista liikennevirhemaksun, mikä olisi sääntelyn oikeasuhtaisuuden näkökulmasta perusteltua. Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten noudattaminen on keskeistä liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Ehdotettavien sanktiontien tärkein tarkoituspäätös ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että liikenneturvallisuusperusteista sääntelyä noudatetaan.

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 tässä esityksessä. Tällöin hallinnollisten seuraamusmaksujen tavoitteet lähestyvät rikosoikeudellisen rangaistuksen tavoitteita. Koska perustuslakivaliokunta on käytännössään rinnastanut rangaistusluonteiset taloudelliset seuraamukset rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 46/2021 vp, 12 kohta), on luontevaa, että myös tässä esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet kytketään 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 potentiaalisin rikkomusentekijöihin suuntautuva. Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen arvioidaan olevan riittävä tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä sakonuhkaisten seuraamussäännösten sijaan. Tieliikennelain rikkomusten kontrollissa hallinnollisiin sanktioihin siirtymisellä ei ole arvioitu olevan vaikutusta ei-toivotun käyttäytymisen kannalta, mikä puoltaa ehdottavaa sanktiomaksua myös mikroliikenteen juopumustapausten 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, s. 2/II). 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 tilastojen mukaan päihteet. 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 suojeluvelvoite 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, s. 2). 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 selvitettäväksi.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on katsonut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus. Vähemmän haitallisiin ja moitittaviin tekoihin, joihin seuraamuksen liittäminen niiden haitallisuus huomioon ottaen on kuitenkin perusteltua, on tämän vuoksi tarkoituksenmukaista liittää hallinnollisia maksuseuraamuksia. Valiokunnan mukaan tällaiset seuraamukset voivat toimia yleisestävasti niiden tehon perustuessa muun muassa valvontaan ja kiinnijäämisriskin suuruuteen sekä seuraamuksen nopeaan määräämiseen. Näihin yleisiin näkökohtiin liittyen eduskunnan perustuslakivaliokunta on lisäksi katsonut, että rikosoikeudellista järjestelmää ei tule rasittaa sisällyttämällä sen piiriin kaikkein lievimpiä yhteiskunnalle vain vähän haittaa aiheuttavia tekoja (PeVL 9/2018 vp, s. 4; ks. myös LaVL 9/2018 vp, s. 3). Lisäksi on huomattava, että myös EU:ssa rikosoikeudellinen rangaistavuus on nähty viimesijaiseksi keinoksi ja rikosoikeudellista rangaistavuutta voidaan perustella vakavien tekojen suhteen tai esimerkiksi silloin, kun on tärkeää ilmaista voimakasta paheksuntaa tiettyä moitittavana pidettyä tekoa kohtaan.

Oikeuskirjallisuuden mukaan rikosoikeudellista järjestelmää voidaan käyttää oikeushyvien suojeluun vain, jos käsillä ei ole toista moraalisesti hyväksyttävämpää sitä tehossaan kohtuullisissa määrin lähestyvää ja kohtuullisin kustannuksin toimeenpantavissa olevaa järjestelmää. Kysymys on toisin sanoen siitä, että rikosoikeudellista järjestelmää tulee periaatteen mukaan käyttää vasta viimesijaisena keinona. Oikeuskirjallisuudessa on myös katsottu, että hallinnolliset seuraamusmaksut voivat ultima ratio -periaatteen näkökulmasta toimia rikosoikeudellisen lainsäädännön käyttämisen vaihtoehtoina. Hallinnollisten seuraamusten käyttöä on voitu perustella myös tilanteissa, joissa sanktioitavat teot on ollut suhteellisen helppo näyttää toteen (HE 231/2022 vp, s. 9–10). Toisaalta hallinnollinen seuraamusmaksu voidaan määrätä myös esimerkiksi kilpailulain (948/2011) 12 §:n nojalla kilpailunrajoituksesta eikä tämänkaltaisessa asiassa useinkaan ole kysymys yksinkertaisesta ja selvästä asiasta.

Rikosoikeudellista rangaistavaksi säätämistä neutraalimmalla hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktiointi voi tulla kysymykseen ensinnäkin sellaisten moitittavien tekojen suhteen, joilla ei ole asianomistajaa ja jotka loukkaavat valtion intressejä tai muita julkisia intressejä. Esitettävällä liikennejuopumussäntelyllä ei ole asianomistajaa, mikä on varsin tavallista tieliikennelaissa sanktioituiksi säädettyissä teoissa. Rikkomus koskee lisäksi erityislainsäädännössä asetettujen velvollisuuksien rikkomista ja rikkomus tehdään alalla, jota koskevaa aineellista lainsäädäntöä valvoo tietty valvontaviranomainen. Asia on myös tyypillisesti oikeudellisesti yksinkertainen ja suhteellisen helposti näytettävissä.

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettamista päihtyneenä ei voida pitää täysin vähäisenä rikkomuksena siitä aiheutuvien liikenneturvallisuushaittojen näkökulmasta. Tekoa ei kuitenkaan voida pitää yhtä vaarallisena tai tuomittavana kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tapahtuvaa rattijuopumusta. Kun otetaan huomioon edellä esitetyt näkökulmat, kuten ultima ratio -periaate, toiminnasta aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit, menettelyn keventämiseen liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat ja päihtyneenä ajamisen yleinen moitittavuus, voidaan päätyä siihen, että pelkkä ajoneuvolla ajaminen sanktoidulla tavalla päihtyneenä näillä ajoneuvotyypeillä tulisi voida käsitellä hallinnollisella seuraamusmaksulla. Tämä siitäkkin huolimatta, että voidaan pitää jossain määrin voimassa olevassa lainsäädännössä omaksutulle systematiikalle vieraana, että tieliikennelakiin sisällytettäisiin asiallisesti liikennejuopumusta koskevaa säntelyä.

Valittu sääntelymalli on johdonmukainen suhteessa tieliikennelaisissa omaksuttuun muuhun seuraamussääntelyyn. Tieliikenteessä on viime vuosina siirrytty laajasti hallinnollisten seuraamusmaksujen käyttöön. Lisäksi esitysluonnoksessa valitun sääntelymallin etuna voidaan nähdä se, että näin voitaisiin hyödyntää tieliikennelakiin jo sisältyvää hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämistä koskevaa yleistä sääntelyä, joka on säädetty eduskunnan perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 9/2018 vp). 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. Liikennevirhemaksua on seuraamuksena pidettävä kohtuullisena ja oikeasuhtaisena mikroliikenteen yksiselitteisen päihderajan 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 ja liikennevalistuksen lisäksi parhaaksi keinoksi puuttua mikroliikenteen liikenne rikkomuksiin kuten tieliikennelain vastaiseen matkustajan kuljettamiseen, jalkakäytävällä ajamiseen ja väistämisvelvollisuuden laiminlyönteihin. Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamisen tavoitteena onkin lisätä sääntelyn ennaltaestävyyttä siten, että moottorittomien ajoneuvojen käyttöön liittyvät rikkomukset vähenevät ja liikenneturvallisuus paranee. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisella liikennevirhemaksulla vaikutetaan siihen, että liikenteessä käytetyt ajoneuvot ovat mahdollisimman turvallisia ja ajoneuvolain vaatimusten mukaisia.

Seuraamusmaksujen korotukselle on esitettävä hyväksyttävyyden suhteen kunnolliset perustelut, joissa ehdotus on kytketty perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. Sanktiojärjestelmän tunnustettuna tavoitteena on rikkomusten ehkäiseminen eri vaikutusmekanismeilla sekä rikkomusten ja liikenne rikosten aiheuttamien kärsimysten ja kustannusten minimoiminen ja niiden oikeudenmukainen jakaminen eri osapuolten kesken. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tämänkaltaisia näkökohtia ja tavoitteita perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävinä perusteina sakkojen korotukselle (PeVL 9/2016 vp, s. 5). Eduskunnan perustuslakivaliokunnan vakiintuneen käytännön mukaan hallinnolliset seuraamusmaksut eivät ole perustuslain 81 §:ssä tarkoitettussa mielessä veroja tai maksuja. Seuraamusmaksujen tarkoitus ei näin ole fiskaalinen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaisesti fiskaliset intressit eivät ole hyväksyttäviä syitä seuraamussääntelylle (PeVL 61/2014 vp, s. 3/I ja PeVL 9/2016 vp, s. 4).

11.2.6 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 puuttuvin 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, 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 riittävän yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti. 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 rikkominen voi tapahtua moitittavuudeltaan eriasteisin tavoin ja jos tarkoitus on sanktoida 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. 6/1)

Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 2 momentissa 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 samansuuruinen 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 kuljettamaan ajoneuvoa päihtyneenä.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaista liikennevirhemaksun korottamista on pidettävä oikeasuhtaisena ja kohtuullisena toimenä liikenneturvallisuuden parantamiseksi, kun otetaan huomioon, että esimerkiksi jalkakäytävällä ajamisesta, liikenteenohjauslaitteiden noudattamatta jättämisestä ja matkustajan tieliikennelain vastaisesta kyyditsemisestä aiheutuvat vaaratilanteet ovat yksi mikrolikenteen keskeisimmistä haasteista. Kun seuraamuksen suuruutta verrataan muihin seuraamusmaksuihin, 60 euron seuraamusmaksu ei poikkeaisi merkittävästi esimerkiksi joukkoliikenteen tarkastusmaksusta, jonka suuruus on kaupungista riippuen 60–100 euroa, tai pysäköintivirhemaksusta, jonka suuruus on enintään 80 euroa. Liikennevirhemaksu on keskeinen osa sitä keinovalikoimaa, jolla pyritään varmistamaan liikennesääntöjen noudattaminen ja näin ollen turvallinen liikkuminen myös mikrolikenteessä. Ennalta estävyyden kannalta seuraamuksen tulee olla riittävän tuntuva.

Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaista liikennevirhemaksun soveltamisalan laajentamista on pidettävä oikeasuhtaisena toimenä mikrolikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Muutos mahdollistaa sakkoa lievemmän ja prosessuaalisesti kevyemmän puuttumisen sellaisiin kevyisiin sähköajoneuvoihin tai moottorilla varustettuihin polkupyöriin, jotka eivät täytä ajoneuvolain näille ajoneuvoille asettamia vaatimuksia.

Perusteltu rangaistustaso määräytyy oikeudenmukaisuusnäkökohtien ohella sen mukaan, kuinka hyvin rangaistusten avulla kyetään ehkäisemään lainvastaista käytöstä, millaista yhteiskunnallista ja yksilöllistä räsitystä ja kärsimystä tuon järjestelmän soveltaminen tuottaa

sekä mitkä muut keinot yhteiskunnalla olisi käytössään samaan päämäärään pyrittäessä. Tämänkaltaisia yleisiä rangaistusjärjestelmän taustalla olevia näkökohtia ja tavoitteita voidaan perustuslakivaliokunnan mielestä pitää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävänä (PeVL 9/2016 vp, s. 5). Valiokunnan lausumasta voidaan päätellä, että preventioon liittyvät näkökohdat ovat hyväksyttäviä perusteita seuraamusjärjestelmään tehtäville muutoksille, jos myös seuraamuksia koskevat oikeudenmukaisuusnäkökohdat täyttyvät. Uusi sääntely ja rahamäärältään maltillinen korotus tieliikennelain 164 §:n 1 momentin mukaiseen liikennevirhemaksuun on arvioitu kohtuulliseksi, ottaen huomioon mikrolienteessä tapahtuneet onnettomuudet ja niiden seuraukset.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämistä 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 jättämistä 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, s. 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.

11.3 Mikrolientevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen ja ajon keskeyttäminen

Esityksen 2. lakiehdotuksen 183 a §:ssä säädettäisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja mikrolienteen juopumussääntelyn vaikuttavuuden lisäämiseksi välttämättömät toimivaltasäännökset, joiden perusteella valvontaviranomainen voisi tehdä kokeen nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi 15 vuotta täyttäneelle polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle. Kokeen avulla voidaan mahdollinen päihtymys tai promillerajan ylittäminen todentaa yksilön oikeusturvanäkökulmat huomioiden asianmukaisella kokeella. Tällainen koe merkitsee puuttumista tarkastettavan henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, sillä katsastus voi käsittää esimerkiksi puhalluskokeen ja sylkinäytteen ottamisen (PeVL 34/2001 vp, s. 4, PeVL 20/2005 vp, s. 6 ja PeVL 5/2006 vp, s. 5). Perustuslain 7 §:ssä turvattu oikeuden elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen lisäksi on tärkeä kiinnittää huomiota perustuslain 21 §:ssä turvattuun oikeusturvaan.

Kysymys olisi uudenlaisten toimivaltuuksien kytkemisestä hallinnollisesti sanktioituun rikkomukseen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan vakiintuneen kannan mukaan esimerkiksi tarkastusoikeus on tavallisella lailla voitu kytkeä myös rangaistusluonteisella maksulla sanktioituun käyttäytymiseen (esim. PeVL 2/2017 vp, s. 3 ja PeVL 39/2005 vp, s. 2). Hallinnolliseen seuraamusmaksuun voi liittyä myös turvaamistoimenpide. Tieliikennelaissa tarkoitettu liikennevirhemaksu voi tietyin edellytyksin johtaa ajokorttilaissa (386/2011) säädettyyn ajokieltoon. Hallinnollisen seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevat rikkomukset eivät ole kuitenkaan tekoja, jotka johtaisivat rikosprosessuaalisiin toimenpiteisiin, kuten esitutkintaan, ja joiden suhteen voidaan käyttää niitä pakkokeinolaissa tarkoitettuja pakkokeinoja epäillyn rikoksen oikeudelliseksi selvittämiseksi esitutkinnassa.

Eduskunnan perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään pitänyt puhalluskokeeseen alistumista hyväksyttävänä liikenneturvallisuuden ylläpitämisen ja parantamisen kannalta, minkä lisäksi valiokunta on katsonut kysymyksen olevan varsin vähäisestä puuttumisesta henkilökohtaiseen vapauteen ja ruumiilliseen koskemattomuuteen (PeVL 4/1986 vp, s. 3/II). Eduskunnan perustuslakivaliokunta on aiemmin katsonut henkilönkatsastuksen voitavan tehdä myös muille kuin rikoksesta epäillyille ja siitä on katsottu voitavan säätää myös pakkokeinolain ulkopuolella. Muun muassa lastensuojelulaki pitää sisällään toimivaltanormit, joiden perusteella lapseen voidaan kohdistaa henkilönkatsastus, joka voi käsittää puhalluskokeen suorittamisen tai veri-, hius-, virtsa- tai sylkinäytteen ottamisen, mikäli on perusteltuja syitä epäillä lapsen käyttäneen päihteitä sijaishuollossa (HE 225/2004 vp). Lisäksi henkilönkatsastukseen toimittamisesta on säädetty mielenterveyslain (1116/1990) 22 i §:ssä ja vankeuslain (767/2005) 16 luvun 6 §:ssä. Henkilönkatsastusta onkin tarkasteltu useissa perustuslakivaliokunnan lausunnossa (mm. PeVL 34/2001 vp, PeVL 20/2005 vp ja PeVL 5/2006 vp).

Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:ssä säädetään kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumausaineen selvittämiseksi. Se voidaan tehdä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitetussa tehtävässä toimivan mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi. Kokeesta kieltäytyminen voi säännöksen 1 momentin toisen virkkeen mukaan johtaa henkilönkatsastuksen toimittamiseen. Mikroliikenteessä tai polkupyörän kuljettamisessa ei ole kysymys rikoslain 23 luvun tarkoitetussa tehtävässä toimimisesta, jolla viitataan esimerkiksi ilma-aluksen ohjaajaan tai miehistön jäsenen taikka muussa lentoturvallisuustehtävässä toimivaan (Pakkokeinolain muutostarpeiden tarkastelu. Oikeusministeriön julkaisuja, Mietintöjä ja lausuntoja 2022:1, s. 57).

Liikennevalvonnan yhteydessä poliisi puhalluttaa Suomessa vuosittain 1,2–1,8 miljoonaa autoilijaa. Koe nautitun alkoholin tai muun huumausaineen 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 täysin ongelmitta sovi kyseiseen säädökseen. Keskeistä on myös se, että puhalluskoe edellyttää kuljettajalta aktiivista toimintaa, eli puhaltamista liikenteenvalvojan alkometriin. Tästä syystä vastaava mikroliikennettä koskeva säännös lisättäisiin pakkokeinolain sijasta tieliikennelakiin. Massaluonteisen testaamisen mahdollistamisella varmistetaan poliisin mahdollisuudet puuttua muita vaarantavaan päihtyneenä ajamiseen, millä vaikutetaan sanktioinnin ennalta estävyyteen.

Tässä esityksessä puhalluskokeella tarkoitetaan seulonta- tai tarkkuusalkometrikoea. Suomessa on vakiintuneesti katsottu kuljettajalle tehtävä tarkkuusalkometrikoe pakkokeinolain mukaiseksi henkilönkatsastukseksi. Kyseessä on seulonta-alkometrikokeen tavoin alkometrikoe, jossa kuljettaja puhaltaa hengitysilmaa tekniseen laitteeseen. Molemmat kokeet edellyttävät kuljettajalta aktiivista toimintaa, eli puhaltamista alkometriin, eikä tällaista koetta voi ottaa henkilöltä pakolla, kuten verikoea. Tarkkuusalkometrikokeen asemaa tulisikin tarkastella uudelleen, koska seulonta-alkometrikokeen ja tarkkuusalkometrikokeen tekemisessä on käytännössä kyse pitkälti samalaisesta toiminnasta. Esimerkiksi verikokeen ottaminen taas on selvästi pidemmälle menevää puuttumista henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, mikä puoltaa kyseisen kokeen katsomista henkilönkatsastukseksi. Alkometrin tekniset ominaisuudet tai esimerkiksi vaatimus kahdesta puhalluksesta eivät ole seikkoja, jotka tekisivät merkittävän eron näiden kahden puhalluskokeen välille perusoikeuksien näkökulmasta.

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 tienkäyttäjille vaaralliseen päihtyneenä ajoon puuttumiseksi ennalta tieliikenteessä. Koe nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi on voitava tehdä myös polkupyörien, moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajille, jotta kyseisiä liikennemuotoja koskevia kuljettajan ajokuntoon 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).

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 myös henkilöntarkastuksen muodossa (PeVL 6/1998 vp, s. 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, s. 3).

Liikennevirhemaksun määräämisessä sovelletaan hallintolakia, mutta menettelyn valtiosääntöoikeudellisessa arvioinnissa on kiinnitettävä erityistä huomiota myös rikosprosessuaalista oikeusturvaa koskeviin perustuslaillisiin vaatimuksiin (PeVL 9/2018 vp, s. 6). Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. Oikeusturvanäkökohtien ohella seuraamusjärjestelmän toimivuuden, tehokkuuden ja seuraamusten täytäntöönpanon kannalta on tärkeää, että sanktion määräämistä koskevat kysymykset tulevat asianmukaisesti selvitettyiksi ja ratkaistuiksi jo ensi asteen päätöksenteossa (Rangaistusluonteisia hallinnollisia seuraamuksia koskevan sääntelyn kehittäminen. Työryhmän mietintö. Oikeusministeriön mietintöjä ja lausuntoja 52/2018, s. 38).

Viranomaisen olisi kyettävä osoittamaan seuraamusmaksun määräämisen edellytyksenä olevien tunnusmerkkien täyttyminen. Koska kysymys moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon osalta olisi promillerajaan perustuvasta sääntelystä, viranomaisen on kyettävä näyttämään, että sanottua liikennevälinettä kuljettanut on ajon aikana tai sen jälkeen ollut vähintään 0,5 promillen humalassa tai huumausaineen vaikutuksen alaisena. Vaikka

hallinnollisten seuraamusmaksujen määräämisessä on otettava huomioon myös rikosprosessuaalista oikeusturvaa koskevia perustuslaillisia seikkoja, hallinnollisen seuraamusmaksun määrääminen ei kuitenkaan edellytä samanlaista näyttöä kuin syyksilukeva rikostuomio, etenkin jos kysymyksessä on rikkomusluonteinen teko, jollaisten käsittely muutenkin on luonteeltaan summaarista. Olennaista tällöin on, että sääntely ei esimerkiksi perustu käännettyyn todistustaakkaan tavalla, joka olisi ongelmallista syyttömyysolettaman kannalta (esim. PeVL 9/2018 vp, s. 5–7). Tällaisesta ehdotetussa sääntelyssä ei ole kysymys. Olennaista myös on, että sääntely sisältää riittävät säädösperustaiset mahdollisuudet vastuusta vapautumiseen. Tällaisista säädetään voimassa olevan tieliikennelain 160 §:n 4 momentissa.

Esitetty sääntely olisi riittävää myös rikoslain 23 luvun 9 §:ssä tarkoitetun liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevan säännöksen ja 23 luvun 1 §:ssä tarkoitetun liikenneturvallisuuden vaarantamisen kannalta. Näissä teoissa rangaistavaa käyttäytymistä ei ole sidottu promillerajaan. Puhalluskokeen salliminen on perusteltavissa epäillyn oikeusturvaan liittyvien näkökohtien kannalta (ks. myös LaVM 44/2010 vp, s. 22/II), koska voimassa olevan lainsäädännön mukaan päihtymystilan arviointi perustuu vain viranomaisen asiaa koskevaan havainnointiin. Jossain määrin poikkeuksellisen voidaan pitää sitä, että rikoslaissa rangaistavaksi säädetyn teon tutkinnassa käytettävästä toimenpiteestä säädettäisiin tieliikennelaissa. Sääntelyn sijoittaminen tieliikennelakiin on kuitenkin perusteltavissa sen yhteydellä tieliikennelain muuhun voimassa olevaan ja ehdotettuun sääntelyyn. Kysessä on koe, joka tehdään kuljettajan päihtymystilan selvittämiseksi, eikä kokeen tekemistä ole kytketty minkään yksittäisen teon selvittämiseen.

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.) Nautitun alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi tehtävä koe on viranomaisten keino valvoa muun muassa tässä esityksessä ehdotettavien päihtymystilaan liittyvien raja-arvojen noudattamista. Valvontaviranomaisten toimivaltuuksia kuljettajan päihtymyksen selvittämiseksi on pidettävä välttämättöminä päihtyneenä aiheutettujen onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tavoitetta ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvien keinoin. Erilaisissa rajatapauksissa on henkilön oikeusturvaankin liittyvistä syistä perusteltua, että tutkimus voidaan suorittaa riittävän luotettavalla kokeella (kts. esim. LaVM 44/2010 vp, s. 22/II). Viranomaisilla tulee olla riittävän luotettava näyttö henkilön päihtymystilasta, jos hänelle määrätään asiassa liikennevirhemaksu tai häntä epäillään esimerkiksi liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla.

Rajoitus ei myöskään mene pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Mahdollisuus juopumussääntelyn valvontaan lisää sääntelyn vaikuttavuutta. Muutoksella laajennetaan viranomaisten toimivaltuuksia vain siten kuin on välttämätöntä päihtyneenä ajamisesta aiheutuvien liikenneturvallisuusriskien ehkäisemiseksi ja niiden todentamiseksi. Esitetty sääntely asettaa tarkat rajat kokeen suorittamiselle. Poliisin on liikennevalvontaan liittyviä tehtäviä hoitaessaan aina noudatettava poliisilaissa (872/2011) säädettyä suhteellisuusperiaatetta, vähimmän haitan periaatetta ja tarkoitussidonnaisuuden periaatetta. Liikennejuopumusvalvonnassa ei ole valtiosääntöoikeudellisesta näkökulmasta kysymys sellaisesta yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevasta päätöksistä, jotka olisi voitava saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi. Puhalluskoe on voitava tehdä mahdollisimman nopeasti luotettavan koetuloksen saamiseksi.

Edellä esitetyt näkökohdat huomioon ottaen arvioidaan olevan valtiosääntöoikeudellisesti mahdollista säätää tieliikennelaissa velvollisuudesta alistua puhalluskokeeseen, joka on

suhteellisen vähäinen perusoikeuksia rajoittava toimenpide. Lähtökohtaisia valtiosääntöoikeudellisia esteitä kytkeä tämänkaltaisen toimivaltuus hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioituun rikkomukseen ei vaikuta olevan, koska kysymys olisi suhteellisen vähäisestä puuttumisesta ja puuttuminen perustuisi painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen. Jos sääntely sen sijaan sisältäisi mahdollisuuden verikokeen ottamiseen esimerkiksi puhalluskokeesta kieltäydyttäessä, kysymys olisi huomattavasti merkittävämmästä perusoikeusrajoituksesta ottaen lisäksi huomioon, että rajoitus saattaisi tällöin kohdistua myös laajemmin henkilökohtaiseen vapauteen, jos henkilö jouduttaisiin viemään verinäytteen ottoon terveydenhuollon toimipisteeseen.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 183 §:n 2 momentissa säädettäisiin ajon estämisestä päihtymyksen vuoksi. Jos polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia 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. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikenteenvalvojat voivat estää sellaisen päihtyneen kuljettajan ajamisen, jonka ajoon päihtymys selvästi vaikuttaa. Sääntelyllä on yhtymäkohtia liikkumisvapauteen, mutta ajon keskeyttämistä on pidettävä oikeasuhtaisena keinona, jolla voidaan estää ennalta mahdollisia onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia seurauksia. Suhteellisen lievän rajoituksen ei voida katsoa menevän pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään.

11.4 Mikroliikennelupa ja siihen liittyvä sääntely

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 18 b–18 g §:ään ehdotettavassa mikroliikennelupaa koskevassa sääntelyssä on kysymys tiettyä elinkeinoa koskevasta lupsääntelystä ja luvan asettamisesta edellytykseksi tietynlaisen elinkeinon harjoittamiselle. Tällainen sääntely merkitsee rajoitusta perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvattuun elinkeinovapauteen. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä elinkeinovapautta on pidetty perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta elinkeinotoiminnan luvanvaraisuus on valiokunnan mukaan poikkeuksellisesti mahdollista. Sääntelyn tulee tällöin täyttää perusoikeutta rajoittavalta lailta vaadittavat yleiset edellytykset (esim. PeVL 31/2006 vp, s. 2, PeVL 19/2009 vp, s. 2, PeVL 34/2012 vp, s. 2 ja PeVL 48/2017 vp, s. 2).

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 perustuslakivaliokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomais toiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti (ks. esim. PeVL 48/2017 vp, s. 3, PeVL 69/2014 vp, s. 2, PeVL 65/2014 vp, s. 2/II ja PeVL 22/2014 vp, s. 4–5). Lisäksi viranomaisen toimivallan liittyy lupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin (esim. PeVL 13/2014 vp 2/II, PeVL 69/2014 vp s. 2/I).

Elinkeinovapauden rajoituksen on perustuttava painavaan yhteiskunnalliseen tarpeeseen. Perusoikeusuudistusta koskevassa hallituksen esityksessä todetaan, että luvanvaraisuus voi eräillä aloilla olla perusteltua erityisesti terveyden ja turvallisuuden suojaamiseksi (HE 309/1993 vp, s. 67/II). Eduskunnan perustuslakivaliokunnan käytännössä luvanvaraisuutta on

pidetty perusteltuna esimerkiksi ampumaratatoiminnan (painavat henkilökohtaiseen turvallisuuteen ja terveyteen liittyvät syyt; PeVL 13/2014 vp, s. 2/II), taksitoiminnan (liikenne- ja asiakasturvallisuuden vaatimukset sekä turvallisuuteen ja kuluttajansuojaan liittyvät perusteet; PeVL 31/2006 vp, s. 2/II ja PeVL 46/2016 vp, s. 3) ja alkoholiin liittyvän elinkeinonharjoittamisen (terveyshaittojen sekä sosiaalisten haittojen ehkäiseminen; PeVL 48/2017 vp, s. 2–3) suhteen. Hyväksyttävänä perusteena on niin ikään pidetty EU:n yhteisen maatalouspolitiikan toteuttamiseen ja markkinajärjestelyn toimeenpanoon liittyviä perusteita (PeVL 34/2012 vp, s. 2/II). Myös perustuslain 20 §:ssä tarkoitetun ympäristöperusoikeuden on katsottu muodostavan hyväksyttävän perusteen elinkeinovapauden rajoittamiselle (PeVL 55/2018 vp, s. 2).

Mikroliikenneluvan vaatimiselle on esittää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy, joka liittyy liikenneturvallisuuden suojaamiseen. 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. Eduskunnan perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä liikenneturvallisuutta on pidetty hyväksyttävänä perusteena elinkeinovapauden rajoittamiselle (PeVL 31/2006 vp, s. 2/II ja PeVL 46/2016 vp, s. 3). Liikennepalvelulain eduskuntakäsittelyn yhteydessä valiokunta on lisäksi todennut, että ”[k]oska taksitoiminnalla on tärkeä asema osana julkisen liikenteen järjestelmää, vailla merkitystä sen valtiosääntöoikeudellisen arvioinnin kannalta ei ole sekään, että erityisryhmien, kuten vammaisten ja liikkumisrajoitteisten, ja heidän oikeuksiensa toteutumisen näkökulmasta taksiliikenteellä on myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta toteuttava merkitys” (PeVL 46/2016 vp, s. 3). Näin myös tieliikenteen esteettömyyden turvaamista voidaan pitää painavana yhteiskunnallisena tarpeena, jolla elinkeinovapautta rajoittavia toimenpiteitä voidaan hyväksyttävästi perustella.

Jotta sääntely olisi riittävän tarkkarajaista ja täsmällistä, lupaehtojen sisältö ja tavoitteet tulisi laintasoisesti määritellä riittävän täsmällisesti, minkä lisäksi mikroliikenneluvassa annettavat mahdollisesti eriluonteiset ehdot tulisi sitoa valtiosääntöoikeudellisesti riittävän täsmälliseen niiden asettamista koskevaan ehtojen tavoitteisiin sidottuun edellytykseen. Mikroliikennelupa-asetettavat ehdot onkin porrastettu siten, että liikennepalvelulain 18 e §:n 1 momentissa tarkoitettujen ehtojen antaminen olisi sidottu tarpeellisuutta koskevaan vaatimukseen, kun taas pykälän 2 momentissa tarkoitettujen lupaehtojen antaminen olisi sidottu niiden välttämättömyyttä koskevaan vaatimukseen. Tällöin momentti on katsottava olevan oikeasuhtainen 1 momenttiin nähden. Koska uusien ehtojen asettaminen luvan voimassa ollessa on elinkeinovapauden kannalta merkityksellinen toimi ja koska sääntely sisältäisi mahdollisuuden mikroliikenneluvan peruuttamiseen, on pykälän 3 momentin mukaisten uusien ehtojen asettaminen sidottu myös välttämättömyyttä koskevaan vaatimukseen. Näin sääntely on täsmällisempää ja tarkkarajaisempaa sekä elinkeinovapautta rajoittavan sääntelyn oikeasuhtaisuudelle asetettavat vaatimukset paremmin täyttävää.

Erilaisten ajallisten ja määrällisten rajoitusten asettaminen ajoneuvojen vuokraustoiminnalle on kansallisesti uutta sääntelyä. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinonharjoittajien toiminnan määrä sääntelyä lähtökohtaisesti ongelmallisena, koska määrä sääntelyllä rajoitetaan perustuslaissa turvattua elinkeinovapautta (PeVL 31/2018 vp, s. 3, PeVL 46/2016 vp, s. 2–4 ja PeVL 69/2014 vp, s. 3). 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. Mikroliikennelupa myönnetään käytännössä kaikille sitä hakeneille

toimijoille, jotka tarjoavat yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja vuokralle liikennepalvelulain 18 b §:ssä tarkoitettu tavoin ammattimaisesti ja joiden aiempaa mikroliikennelupaa ei ole liikennepalvelulain 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana peruutettu tai joiden toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Itse mikroliikennepalvelun tarjoamiseen ei liity täysin verrannollisia turvallisuusriskejä esimerkiksi apteekkitoimintaan, lääkkeiden tukkukauppaan tai ampuratatoimintaan. Mikroliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvät haitat – pysäköintivirheet, liikennerikkomukset, liikennerikokset ja muut lainvastaiset teot – ovat usein välillisiä suhteessa palvelun tarjoamiseen. Liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden näkökulmasta on kuitenkin katsottu välttämättömäksi, että ajoneuvojen lukumäärää tulisi voida rajoittaa kunnan alueilla. Alueella olevan pysäköintikapasiteetin ylittäminen voi johtaa esteettömyys- tai liikenneturvallisuushaasteisiin, koska ajoneuvoille ei enää löydy asianmukaista pysäköintitilaa. Ajoneuvojen lukumäärän rajoittaminen lisää liikenneympäristön turvallisuutta, viihtyvyyttä ja esteettömyyttä. Esitettävien mikroliikennelupaan liitettävien lupaehtojen onkin aina perustuttava liikenneturvallisuuden tai liikenteen esteettömyyden parantamiseen taikka katujen kunnossa- tai puhtaanapitoon.

Mikroliikennelupaan asetettavat lupaehtot 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.

Mikroliikennelupaan liitettävien lupaehtojen valikoima on lueteltu tyhjentävästi ehdotetussa liikennepalvelulain 18 e §:ssä. Vuokrattavien ajoneuvojen nopeudet, pysäköinti ja käyttöajat ovat osa-alueita, joihin lupaehtoja asettamalla on arvioitu saavutettavan eniten liikenneturvallisuus- ja esteettömyyshyötyjä. Ajonopeuksiin liittyvillä lupaehdoilla kunnat voisivat varmistaa, että yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden ajonopeudet pysyvät turvallisella tasolla alueilla, joilla on esimerkiksi paljon muuta liikennettä. Ajoneuvojen pysäköintiin liittyvillä lupaehdoilla voitaisiin vaikuttaa pysäköintiin liittyviin esteettömyys- ja turvallisuusongelmiin. Kunta voisi asettaa mikroliikennelupaan myös sellaisia lupaehtoja, joilla pyritään varmistamaan alueiden kunnossa- ja puhtaanapitotöiden suorittaminen. Käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla 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. Ajallisilla rajoituksilla on saatu Euroopassa aikaan merkittävimmät turvallisuushyödyt.

Käyttösovelluksen ominaisuuksiin liittyvillä lupaehdoilla voitaisiin saavuttaa liikenneturvallisuushyötyjä edellyttämällä esimerkiksi liikennesääntöjä koskevaa tiedottamista tai kuljettajan ajokuntoa mittaavia testejä käyttösovelluksessa. Ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä koskeva lupaehto edesauttaa kuntaa mikroliikennelupaan liitettyjen lupaehtojen noudattamisen valvonnassa. Tietojen avulla kunnat voivat seurata muun muassa ajoneuvojen kokonaismääriä ja niiden pysäköintiä kunnan alueella. Anonymisoitujen tietojen perusteella tehtävällä valvonnalla arvioidaan saavutettavan liikenneturvallisuushyötyjä. Käyttösovelluksen ominaisuuksia tai anonymisoitujen tietojen toimittamista koskevien lupaehtojen edellyttämisen ei arvioida merkittävästi rajoittavan elinkeinovapautta tai nostavan

markkinoille tulon kynnystä. Tällaisten lupaehtojen mukaisten toimintojen arvioidaan olevan yksinkertaisesti teknisesti toteutettavissa ja alalla toimivilla yrityksillä on jo nykyisin käytössä vastaavia teknisiä ominaisuuksia.

Ikärajojen asettamiseen liittyvillä lupaehdoilla suojellaan lapsia ja nuoria mikroliikennepalveluiden riskeiltä. Nykyisin lähes kaikki palveluntarjoajat edellyttävät palvelunkäyttäjältä 18 vuoden ikää, joten lupaehto ei muuttaisi nykytilaa tältä osin. Lupaehdolla voidaan kuitenkin edellyttää, etteivät palveluntarjoajat vuokraa ajoneuvoja kuljettajille, joilta puuttuu iän vuoksi edellytykset tällaisten ajoneuvojen kuljettamiseen myöskään tulevaisuudessa. Sähköpotkulautojen käytöstä on aiheutunut paljon liikennevahinkoja lapsille ja nuorille. Esimerkiksi pelkästään pääkaupunkiseudulla on viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulauto-onnettomuuksissa vammautunut noin 600 lasta ja nuorta, joiden keski-ikä oli 12–13 vuotta. Lapset ja nuoret ovat ryhmä, joita tulee erityisesti suojella liikenteen ja liikennepalveluiden riskeiltä. YK:n lapsen oikeuksien komitea on katsonut, että sopimusvaltioiden on ryhdyttävä kaikkiin tarpeellisiin toimiin lasten ja nuorten suojelemiseksi liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta.

Sallitun elinkeinon kokonaan kieltämistä on pidettävä elinkeinon luvanvaraistamiseen tai elinkeinon toimintaedellytysten tosiasialliseen vähenemiseen verrattuna huomattavasti pidemmälle menevänä puuttumisena elinkeinovapauteen (PeVL 18/2013 vp, s. 2/II). Mikroliikennelupa antaisi kunnille kustannustehokkaat ja selkeät toimivaltuudet mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen. Tienkäyttäjät eivät voi rikkoa sellaisia teknisesti asetettuja rajoituksia, jotka on asetettu palveluntarjoajan sovellukseen ja jotka sitä kautta rajoittavat ajoneuvolla liikkumista. Tällöin liikenteen turvallisuus ja esteettömyys paranevat tehokkaammin kuin liikenteenohjauslaittein tehtävällä liikenteenohjauksella, jota kaikki tienkäyttäjät eivät aina noudata. Lupaehdoin voidaan ohjata mikroliikennepalvelun tarjoajia toimimaan entistä turvallisemmin ja samalla voidaan vähentää liikennevalvonnan tarvetta. On arvioitu, että mikroliikennepalvelun kaltaisessa liikkumismuodossa sääntely on tehokkaampaa kohdistaa ennemmin palvelua tarjoavaan yritykseen kuin yksittäisiin tienkäyttäjiin.

Mikroliikenneluvan myöntämistä koskevan toimivallan osoittamista kunnille puoltaa se, että kunnat jo voimassa olevan lainsäädännön perusteella voivat tienpitäjinä ohjata pysäköintiä, ajonopeuksia ja ajoneuvojen muuta käyttöä katuverkollaan tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauksen keinoin. On kuitenkin huomattava, että esimerkiksi luvassa asetettavat ehdot saattavat luonteeltaan olla toisistaan hieman poikkeavat sen mukaan, millaisesta kaupungista tai kunnasta on kysymys, koska kaupunkien ja kuntien liikenteenohjaus on edellä todetun mukaisesti kaupunki- ja kuntakohtaista. Tämänkaltaisen sääntelyn ei voida katsoa myöskään rinnastuvan aiempaan perustuslain kannalta ongelmalliseen kunnallisten järjestyssääntöjen antamiseen, koska järjestyssääntöjen rikkominen oli rangaistavaa eikä lainsäädäntö sisältänyt asiallista luonnehdintaa rangaistavaksi säädetystä teosta (PeVL 20/2002 vp, s. 5–6). Toimilupasääntelyssä on näin kysymys luonteeltaan erilaisesta lainsäädännöstä.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomais toimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä (esim. PeVL 9/2013 vp, s. 2/II ja PeVL 74/2002 vp, s. 3/II). 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 (esim. PeVL 17/2012 vp, s. 2/I, PeVL 13/2014 vp, s. 3/I ja PeVL 46/2016 vp, s. 3).

Elinkeinonharjoittajalle myönnettävä mikroliikennelupa voitaisiin peruuttaa vain poikkeuksellisissa tilanteissa. Sääntelyn mukaan luvan peruuttamista edeltäisi aina huomautus ja kehoitus havaittujen olennaisten puutteiden korjaamiseen määräajassa. Liikennepalvelulain 18 f §:n 1 momentin voidaan katsoa täyttävän perustuslakivaliokunnan käytännössä luvan peruuttamista koskevalle sääntelylle asetetut edellytykset. Oikeasuhtaisuuden kannalta on syytä kiinnittää huomiota siihen, että lupaehtojen rikkomistilanteet eivät välttämättä ole moitittavuudeltaan samanasteisia. Luvan peruuttamisen tuleekin perustua yksittäistilanteessa tehtyyn arvioon havaitun puutteen olennaisuudesta. Luvan peruuttaminen on viimesijainen keino lupaehtojen rikkomiseen puuttumiseksi. Ennen luvan peruuttamista on palveluntarjoajalle annettava mahdollisuus virheiden korjaamiseen.

Mikroliikenneluvan vaatimiselle on esittää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy, joka liittyy liikenneturvallisuuden suojaamiseen. Tällä perusteella myös luvatta toimiminen voidaan katsoa tarpeelliseksi sanktioida. Rangaistavaksi voidaan säätää vain sellainen moitittava menettely, joka loukkaa tai vaarantaa oikeusjärjestyksen suojaamia oikeushyviä. Rangaistavaksi säätämiselle tulee olla myös painava yhteiskunnallinen tarve. Esityksen 1. lakiehdotuksen 262 §:n 6 kohdan mukaisen rangaistussäännöksen taustalla on samat liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen perustuvat näkökulmat, kuin esitettävän mikroliikenneluvan taustalla. Mikäli palveluntarjoaja jättäisi mikroliikenneluvan hakematta, jäisi palveluntarjoaja kuntien valvonnan ulkopuolelle, eikä todennäköisesti myöskään noudattaisi niitä lupaehtoja, jotka kunta on asettanut liikenneturvallisuuden ja liikenteen esteettömyyden turvaamiseksi taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon suorittamiseksi. Sanktioinnilla pyritään varmistamaan, ettei kuntien alueelle tule palveluntarjoajia ilman lain edellyttämää lupaa, eikä lupamääräysten kiertäminen olisi houkuttelevaa. Liikennepalvelun tarjoamista ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa on pidettävä niin moitittavana, että toiminta voidaan katsoa perustelluksi sanktioida. Mikroliikenteeseen liittyy esityksessä kuvattuja riskejä, jotka liittyvät erityisesti liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen. Mikroliikennepalvelun käyttöön on liittynyt liikenneonnettomuuksia, joita halutaan ehkäistä edellyttämällä palveluntarjoajalta mikroliikennelupaa. Mikroliikennepalvelun tarjoamiseen liittyy vaatimus toiminnan ammattimaisuudesta. Palveluntarjoajien oletetaan olevan ammattilaisia sekä tietoisia palvelun tarjoamiseen liittyvistä vaatimuksista ja riskeistä. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ilman lupaa voi johtaa siihen, että palvelun käyttäjille tarjotaan liikennepalvelua, jonka käyttäminen ei ole turvallista.

Perustuslain 15 §:n mukaan jokaisen omaisuus on suojattu. Ajoneuvojen siirtotilanteissa, erityisesti varastosiirtotilanteissa, puututaan ajoneuvon omistajan perusoikeuksiin kuuluvaan omistusoikeuteen. Ajoneuvon siirron tekee aina viranomainen tai viranomaisen valtuutuksilla toimiva. Ottaen huomioon, että palveluntarjoaja on toiminut moitittavasti vastoin mikroliikenneluvan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden tai katujen puhtaana- ja kunnossapidon varmistamiseksi asetettuja lupaehtoja, siirtoa voidaan pitää hyväksyttävänä. Varastosiirto on lähisiirtoa suurempi merkitykseltään ja seurauksiltaan, mistä syystä varastosiirtoon tulee suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ryhtyä vain tilanteissa, joissa lähisiirtoa ei voida pitää riittävänä toimenpiteenä. Sääntelyä on näin pidettävä oikeasuhtaisena.

Perustuslain 121 §:n 1 momentin mukaan Suomi jakaantuu kuntiin, joiden hallinnon tulee perustua kunnan asukkaiden itsehallintoon. Pykälän 2 momentin mukaan kuntien hallinnon yleisistä perusteista ja kunnille annettavista tehtävistä säädetään lailla. Lailla säätämisen vaatimus koskee kunnille annettavia tehtäviä ja kunnan tulee voida itse päättää tehtävistä, joita se itsehallintonsa nojalla ottaa hoidettavakseen. Muuten kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain lailla (PeVL 20/2013 vp, s. 4/II). Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että

tehtävistä säädettyä on myös huolehdittava kuntien tosiasiallisista edellytyksistä suoriutua velvoitteistaan (ks. esim. PeVL 41/2002 vp, s. 3/II, PeVL 29/2009 vp, s. 2 ja PeVL 12/2011 vp, s. 2/I). Esityksessä ehdotetaan säädettävän kunnille uusia mikroliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Uudet tehtävät täydentäisivät kuntien jo olemassa olevia tehtäviä mikroliikenteen liikenteenohjauksessa. Uusista tehtävistä säädettäisiin perustuslain 121 §:n 2 momentin edellyttämällä tavalla liikennepalvelulaissa. Ehdotettavan liikennepalvelulain 18 d §:n mukaan kunta myöntäisi hakemuksesta mikroliikenneluvan lupaa hakevalle palveluntarjoajalle. Kunnan tehtävänä olisi käsitellä lupahakemus. Lisäksi kunta voisi liittää ehdotettavan liikennepalvelulain 18 e §:n mukaan mikroliikennelupaan erilaisia lupaehtoja, joiden noudattamista kunta myös valvoisi. Lupaehtojen liittäminen mikroliikennelupaan olisi vapaaehtoista. Sen sijaan lupamenettely ja mikroliikenneluvan myöntäminen olisi kuntia velvoittavaa. Kuntien tehtäviin kuuluisi myös mikroliikenneluvan mahdollinen peruuttaminen ehdotettavan 18 f §:n mukaisesti sekä mahdollisen muutoksenhakuasian käsittely oikaisuvaatimuksena ehdotettavan 18 g §:n mukaisesti. Kuntien edellytysten suoriutua uusista tehtävistä arvioidaan olevan hyvät. Mikroliikennelupamenettelyn on tarkoitus olla yrityksille ja kunnille mahdollisimman kevyt. Mikroliikennelupamenettelyn arvioidaan helpottavan kuntien nykyistä työtä mikroliikenteen ohjauksessa.

Arvioitaessa keinoja mikroliikkumista ohjaavan lainsäädännön luomiseksi ja työkalujen antamiseksi kaupungeille ja kunnille mikroliikkumisen hallintaan ei ole löydetty sellaisia vaihtoehtoisia 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, koska esityksessä ehdotetaan uudenlaista sääntelyä kunnan katualueen hallintaan perustuvista elinkeinovapauden rajoituksista, sekä uudenlaista sääntelyä, jolla mahdollistettaisiin hallinnolliseen seuraamusmaksuun liitettäviä pakkokeinolaille tyypillisiä toimivaltuuksia.

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 ja 262 §:ään,
sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 6 kohta:

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

18 b §

Mikroliikennelupa

Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa ja 29 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen sekä moottorilla varustettujen polkupyörien ammattimaisen vuokralle tarjoamisen edellytyksenä kunnan hallinnoimalla alueella on, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva *mikroliikennelupa*.

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

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) hakijan nimi ja yhteystiedot;
- 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä;
- 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa;
- 4) tieto toiminnan alkamisajankohdasta; ja
- 5) lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys palveluntarjoajan valmiuksista huolehtia 18 e §:n nojalla mikroliikennelupaan mahdollisesti liitettävien lupaehtojen noudattamisesta.

Jos 1 momentissa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu luvan myöntämisen jälkeen olennaisia muutoksia, muutoksista on ilmoitettava viipymättä kunnalle.

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää hakemuksesta se kunta, jonka alueella ajoneuvoja tarjotaan vuokralle. Lupa on voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan sen myöntämisestä. Kunta

määrittelee luvan voimassaolon pituuden ottaen huomioon kunnan liikenteelliset olosuhteet, liikennetiheys, liikenteen sujuvuus, sekä mikroliikenneluvan haltijoiden lukumäärä kunnassa.

Kunta myöntää hakemuksesta mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle, jonka mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana ja jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Kunta saa periä maksun hakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) ajonopeuksia;
- 2) pysäköintiä; ja
- 3) käyttöalueita.

Sen lisäksi, mitä 1 momentissa säädetään, kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) lukumääriä;
- 2) käyttöaikoja;
- 3) käyttösovelluksen ominaisuuksia;
- 4) kuljettajien ikävaatimuksia; ja
- 5) käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle.

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

Mikroliikennelupaan liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa. Jos luvanhaltija ei noudata kehotusta ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa luvan.

18 g §

Muutoksenhaku mikroliikennelupaa koskevassa asiassa

Kunnan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhaussa hallintotuomioistuimeen sovelletaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia (808/2019).

Päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

262 §

Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta

6) tarjoaa vuokralle yhteiskäyttöisiä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tai 29 §:ssä tarkoitettuja ajoneuvoja tai moottorilla varustettuja polkupyöriä ilman voimassa olevaa 18 b §:ssä tarkoitettua mikroliikennelupaa,

on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, *luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta* sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 päivästä toukokuuta 2025. Kunnan päätöksellä mikroliikenneluvan käyttöönottoa voidaan lykätä, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 3 kohta, 52 §:n otsikko ja 2 momentti, 92 §:n 4 momentti, 164 §, 174 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 52 §:n otsikko ja 2 momentti laissa 496/2023 sekä 164 § laissa 1040/2020, sekä

lisätään lakiin uusi 17 a §, 183 §:ään uusi 2 momentti, lakiin uusi 183 a §, liitteeseen 3.8, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 360/2020, 1040/2020 ja 556/2023 uusi H12.14 ja H27 kohta sekä liitteeseen 4.3, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1040/2020, uusi M20 kohta 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 §

Kielto kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä

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

92 §

Suojakypärä

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan sekä tällaisen ajoneuvon matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitetulle 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 liikenneriikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia 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 huumausaineen toteamiseksi

Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon 15 vuotta täyttäneen kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi.

Koe on tehtävä hienotunteisesti ja siten, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ylijatkettu jalkakäytävä tulee osoittaa liitteen 3.8 kohdassa H27 säädetyllä tavalla vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

Liite 3.8.

Lisäkilvet

H12.14 Kevyt sähköajoneuvo



H12.14

H27 Ylijatkettu jalkakäytävä



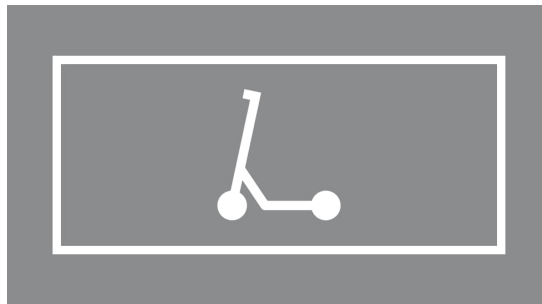
H27

Lisäkilvellä H27 osoitetaan ylijatkettu jalkakäytävä risteyksissä, joissa väistämisvelvollisuus on osoitettu liikennemerkillä. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä risteyksissä, joissa merkki B5 tai B6 on asetettu ajosuunnasta ennen ylijatkettua jalkakäytävää.

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.

3.

Laki

ajoneuvolain 195 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 195 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, seuraavasti:

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. Muun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuin mopon 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, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa.

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 §

Mikroliikennelupaan liittyvä ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 b §:ssä tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity mainitussa pykälässä tarkoitetun mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja saa suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi.

Edellä 1 momentissa säädettyä sovelletaan myös sellaisiin liikenteen palveluista annetun lain 18 b §:ssä tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on pysäköity kunnan hallinnoimalle alueelle ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 6.3.2025

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 2 a luku ja 262 §:ään,
sellaisena kuin se on laissa 60/2022, uusi 6 kohta:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

18 b §

Mikroliikennelupa

*Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa ja 29 §:ssä tarkoitettujen ajoneuvojen sekä moottorilla varustettujen polkupyörien ammattimaisen vuokralle tarjoamisen edellytyksenä kunnan hallinnoimalla alueella on, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva **mikroliikennelupa**.*

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

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

- 1) hakijan nimi ja yhteystiedot;*
- 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä;*
- 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa;*
- 4) toiminnan alkamisajankohdasta; ja*
- 5) lupaharkinnan kannalta tarpeellinen selvitys palveluntarjoajan valmiuksista*

huolehtia 18 e §:n nojalla mikroliikennelupa-
aan mahdollisesti liitettävien
lupaehtojen noudattamisesta.

Jos I momentissa tarkoitetuissa tiedoissa
tapahtuu luvan myöntämisen jälkeen
olennaisia muutoksia, muutoksista on
ilmoitettava viipymättä kunnalle.

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää hakemuksesta
se kunta, jonka alueella ajoneuvoja tarjotaan
vuokralle. Lupa on voimassa enintään viisi
vuotta kerrallaan sen myöntämisestä. Kunta
määrittelee luvan voimassaolon pituuden
ottaen huomioon kunnan liikenteelliset
olosuhteet, liikennetiheys, liikenteen
sujuvuus, sekä mikroliikenneluvan haltijoiden
lukumäärä kunnassa.

Kunta myöntää hakemuksesta
mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle, jonka
mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n
nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana ja
jonka toimitusjohtajaa tai vastuunalaista
yhtiömiestä ei ole määrätty
liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen
liiketoimintakieltoon.

Kunta saa periä maksun hakemuksen
käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi
vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä
kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupa-
an liikenneturvallisuuden, liikenteen
esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen
alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta
tarpeellisia ajallisia tai alueellisia ehtoja,
jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) ajonopeuksia;
- 2) pysäköintiä; ja
- 3) käyttöalueita.

Sen lisäksi, mitä I momentissa säädetään,
kunta voi liittää lupaan

liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen:

- 1) lukumääriä;
- 2) käyttöaikoja;
- 3) käyttösovelluksen ominaisuuksia;
- 4) kuljettajien ikävaatimuksia; ja
- 5) käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle.

Kunta voi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupaam luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä.

Mikroliikennelupaam liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvan lupaehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen ja kehottaa luvanhaltijaa korjaamaan puutteet määräajassa. Jos luvanhaltija ei noudata kehotusta ja havaittua puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa luvan.

18 g §

Muutoksenhaku mikroliikennelupaa koskevassa asiassa

Kunnan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003).

Muutoksenhaussa hallintotuomioistuimeen sovelletaan oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annettua lakia (808/2019).

Päätös voidaan panna täytäntöön oikaisuvaatimuksesta tai valituksesta huolimatta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

<i>Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen</i>				<i>Luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen</i>			
Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta				Joka tahallaan tai törkeästi huolimattomuudesta			
on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.				6) tarjoaa vuokralle yhteiskäyttöisiä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tai 29 §:ssä tarkoitettuja ajoneuvoja tai moottorilla varustettuja polkupyöriä ilman voimassa olevaa 18 b §:ssä tarkoitettua mikroliikennelupaa, on tuomittava, jollei teko ole vähäinen eikä siitä muualla laissa säädetä ankarampaa rangaistusta, luvattomasta ammattimaisen liikenteen harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.			
				Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 päivästä toukokuuta 2025. Kunnan päätöksellä mikroliikenneluvan käyttöönottoa voidaan lykätä, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.			

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 3 kohta, 52 §:n otsikko ja 2 momentti, 92 §:n 4 momentti, 164 §, 174 §:n 2 momentti, sellaisina kuin niistä ovat 52 §:n otsikko ja 2 momentti laissa 496/2023 sekä 164 § laissa 1040/2020, sekä

lisätään lakiin uusi 17 a §, 183 §:ään uusi 2 momentti, lakiin uusi 183 a §, liitteeseen 3.8, sellaisena kuin se on osaksi laeissa 360/2020, 1040/2020 ja 556/2023 uusi H12.14 ja H27 kohta sekä liitteeseen 4.3, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1040/2020, uusi M20 kohta seuraavasti:

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;

17 a §

Kielto kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on vähintään 0,5 promillea tai että kuljettajalla tällöin on vähintään 0,22 milligrammaa 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 §

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

Eräiden kevyiden 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.

92 §

92 §

Suojakypärä

Suojakypärä

Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

Polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan sekä tällaisen ajoneuvon matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää.

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

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitettulle

tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisuudesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 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.

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 *kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikenneriikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.*

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

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

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Jos polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 15 vuotta täyttäneen kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.

Koe on tehtävä hienotunteisesti ja siten, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Ylijatkettu jalkakäytävä tulee osoittaa liitteen 3.8 kohdassa H27 säädetyllä tavalla vuoden kuluessa tämän lain voimaantulosta.

3.

Laki

ajoneuvolain 195 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 195 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on laissa 493/2023 seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

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 *moottorikäyttöisen* ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitettua rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.

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. *Muun moottorikäyttöisen ajoneuvon kuin mopon* 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, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyväälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa.*

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:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

5 a §

Mikroliikennelupaan liittyvä ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 b §:ssä tarkoitettu ajoneuvo on pysäköity mainitussa pykälässä tarkoitetun mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja saa suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi.

Edellä 1 momentissa säädettyä sovelletaan myös sellaisiin liikenteen palveluista annetun lain 18 b §:ssä tarkoitettuihin ajoneuvoihin, jotka on pysäköity kunnan hallinnoimalle alueelle ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

.