



tarjoajana. Jos kunta itse tuottaa palveluita oman kuntansa alueella, syntyy sille kaksoisrooli, mikä voi vaarantaa julkisen ja yksityisen elinkeinotoiminnan kilpailuedellytysten tasapuolisuuden. KKV toteaa, että roolit tulisi pitää erillään, ettei syntyisi kilpailuneutraliteettiongelmia. KKV katsoo, että kilpailuneutraliteetin kannalta selkein ratkaisu olisi se, että kunnan sijaan toimilupaviranomainen olisi valtion viranomainen. KKV esittää, että sääntelyyn lisättäisiin nimenomainen velvoite rakenteellisesti eriyttää kunnan toiminta valvontaviranomaisena kunnan toiminnasta mikroliikennepalvelun tarjoajana. Kilpailuneutraliteetin kannalta KKV pitää parhaana vaihtoehtona, että valvontaviranomainen ei olisi kunta, vaan valtion viranomainen (kuten Liikenne- ja viestintävirasto). Jos se ei ole mahdollista (esim. lupaehtoihin mahdollisesti liittyvien kuntien erilaisten vaatimuksien takia), niin kilpailuneutraliteettia turvaisi KKV:n mukaan myös se, että säädettävässä laissa/liikennepalvelulaissa olisi säännös, jonka mukaan toimilupaviranomainen ei voisi tarjota mikroliikkumisen palveluja markkinoilla, vaan toiminta olisi mahdollista vain viranomaistoiminnasta rakenteellisesti eriytettyssä yksikössä (eli käytännössä yhtiössä). Tällöin kunnan (yhtiön) toimintaan voitaisiin soveltaa samaa toimilupasääntelyä kuin yksityisiinkin toimijoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Nykyisin kunnat eivät itse tuota mikroliikennepalveluita kilpailutilanteessa markkinoilla, vaan mahdolliset palvelut hankitaan yksityisiltä yrityksiltä (palveluntarjoaja). Ministeriö yhtyy kuitenkin siihen näkemykseen, että jokin kunta voisi tällaista palvelua alkaa itse tuottamaan, vaikka sitä ei pidetäkään todennäköisenä. Jos kunta harjoittaa viranomaistoimintaa ja tarjoaa samalla itse mikroliikennepalveluja markkinoilla, edellyttää kilpailulain 30 d § lähtökohtaisesti markkinatoiminnan eriyttämistä kirjanpidossa. Kuntalain 126 §:n nojalla kuntien kilpailutilanteessa markkinoilla harjoittama toiminta on jo nykyisin lähtökohtaisesti siirrettävä osakeyhtiöön, osuuskuntaan, yhdistykseen tai säätiöön, ellei jokin kuntalain yhtiöittämispoikkeus sovellu tilanteeseen. Ministeriö ei näin pidä mahdollisena tilannetta, jossa epätoivottavaa kaksoisroolia syntyisi.

Mikäli asiasta halutaan vielä erikseen lailla säätää myös liikennepalvelulaissa, voitaisiin liikennepalvelulain 18 b §:n 2 momenttiin lisätä esimerkiksi seuraava säännös:

Kunnan itse tuottamassa mikroliikennepalvelussa toiminta on eriytettävä viranomaistoiminnasta rakenteellisesti erotettuun yksikköön.

Muun viranomaisen kuin kunnan roolia lupa- ja valvontaviranomaisena arvioitiin laajasti valmistelun aikana, mutta vaihtoehdosta luovuttiin erityisesti siitä syystä, että kuntien olosuhteet ja sitä kautta tarpeet voivat vaihdella huomattavasti. Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa mikroliikenneluvan myöntämistä koskeva toimivalta osoitettaisiin yhdelle viranomaiselle, kuten Liikenne- ja viestintävirastolle.



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. Jotta sääntely mahdollistaisi erilaisille kunnille sopivat ratkaisut, päädyttiin esittämään mallia, jossa kunnat voivat asettaa lupaehtoja palveluntarjoajille.

Kuntaliitto totesi lausunnossaan, että esitys ei ota aukottomasti kantaa siihen, tuleeko kunnan julkisella hankinnalla järjestämään kaupunkipyöräpalveluun hakea myös kunnan myöntämä mikroliikennelupa. Kuntaliitto esitti lausunnossaan, että liikennepalvelulain 18 b §:ään lisättäisiin 3 momentti, jolla voidaan poiketa 1 momentissa tarkoitetusta luvasta. Lisäyksen johdosta kunnissa ei syntyisi tarvetta päällekkäiselle hallinnolliselle työlle. Kuntaliiton mukaan 3 momentin perusteluissa tulisi todeta, että poikkeaminen on mahdollista, kun kunnan kilpailutuksessa käyttämät vaatimukset vastaavat vähintään kunnan mikroliikenneluvan ehtoja vastaavanlaisille ajoneuvoille sen mukaisesti kuten 18 e §:ssä säädetään. Kuntaliiton lisäysehdotus:

Kunta voi poiketa edellä 1 momentissa tarkoitetun luvan myöntämisestä, jos kunta on julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016) mukaisesti kilpailuttanut ja tehnyt palveluidentarjoajien kanssa palvelusopimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että liikennepalvelulakiin esitetty 18 b §:n 1 momentti on sanamuodoltaan yksiselitteinen, eikä kuntien hankkimille kaupunkipyöräpalveluille olla säätämässä poikkeusta.

Lausuntokierroksella olleeseen luonnokseen sisältyi kunnan tarjoamia palveluita koskeva poikkeus, mutta tämä poistettiin esityksestä lausuntokierroksen jälkeen. Syy muutokseen oli se, että yhtä palveluntarjoajaa koskeva poikkeus ei olisi ollut tasapuolinen muita toimijoita kohtaan ja se olisi voinut vääristää markkinatilannetta. Perustuslaissa turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta on tärkeää, että kaikkia yhteiskäyttöisiä polkupyöriä vuokralle tarjoavia toimijoita kohdellaan asiassa tasapuolisesti. On myös tärkeää, että mikroliikennelupa antaa kunnille työkalut kaikkien esityksessä mainittujen ajoneuvotyyppien ohjaamiseen, etteivät nykyiset turvallisuus- ja esteettömyysongelmat siirry esimerkiksi yhteiskäyttöisiin polkupyöriin.

Ministeriö haluaa kiinnittää huomiota siihen, että uusi sääntely ei estä kuntaa kilpailuttamasta mikroliikennepalveluita kunnan alueella. Sääntely ei myöskään toisi päällekkäistä hallinnollista työtä kaupunkipyöräpalveluiden osalta, koska asiasta voitaisiin päättää palvelusopimuksen teon yhteydessä.



Liikenneoikeusyhdistys ry esitti lausunnossaan, että liikenteen palveluista annetussa laissa tai mikroliikennelupahakemuksessa olisi vaadittava todistus luvanhakijan omistamien sähköpotkautojen liikennevakuutuksesta. Samalla luvan voimassaolo tulisi sitoa liikennevakuutuksen voimassaoloon esimerkiksi säätämällä vakuutuksen puuttuminen luvan peruuttamisperusteeksi.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Velvoite liikennevakuutuksen ottamiseen tulee liikennevakuutuslaista, eikä asiasta ole tarpeen säätää enää liikennepalvelulaissa.

Kuntaliitto piti lausunnossaan ongelmallisena sitä, että kunta voisi periä maksun vain mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kuntaliiton mukaan yleisenä linjana on, että lupamaksu kattaa luvan hallinnointiin liittyvät kokonaiskustannukset, eikä vain lupahakemuksen käsittelyä. Kuntaliitto esittää muutosta 18 d §:n 3 momenttiin, jonka mukaan kunta voisi periä maksun myös 18 f §:n nojalla annetusta huomautuksesta ja luvan peruuttamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriön näkemyksen mukaan olisi ongelmallista säätää huomautuksen antaminen tai luvan peruuttaminen maksulliseksi. Tällöin perittävästä maksusta voisi muodostua sanktion kaltainen seuraamus, eikä se olisi tarkoituksenmukaista. Luvan peruttaminen tai huomautuksen antaminen eivät myöskään ole toimintaa, jota kunnat joutuisivat toistuvasti tekemään, jolloin kunnille näistä toimenpiteistä aiheutuvien kulujen arvioidaan jäävän vähäisiksi.

Ministeriön näkemyksen mukaan yhtenä mallina olisi voinut olla luvan maksullisuudesta säätäminen siten, että palveluntarjoajat maksaisivat kuukausikorvausta kunnalle per vuokrattava ajoneuvo. Kuukausimaksuilla oli voitu kattaa kuntien valvontakustannuksia tasapuolisesti. Tätä mallia ei kuitenkaan pidetty valmistelun aikana tarkoituksenmukaisena, koska luvan hankkiminen haluttiin pitää mahdollisimman yksinkertaisena ja edullisena yrityksille. Ylimääräisten maksujen periminen voisi olla myös elinkeinovapauden näkökulmasta ongelmallista.

Kuntaliitto esitti lausunnossaan selkeyttävää täydennystä liikennepalvelulain 18 d §:n 2 momenttiin, jonka mukaan lupa myönnetään palveluntarjoajalle, joka on toimittanut kunnan lupapäätöstä varten 18 c §:ssä mainitut riittävät tiedot kunnalle. Kuntaliiton esittämä 18 d §:n 2 momentti olisi kokonaisuudessa seuraavanlainen:

Kunta myöntää hakemuksesta mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle, jonka mikroliikennelupaa ei ole peruutettu 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana, ja joka on toimittanut kunnan lupapäätöstä varten 18 c §:ssä mainitut riittävät tiedot, ja jonka toimitusjohtajaa tai



vastuunalaista yhtiömiestä ei ole määrätty liiketoimintakieltoon eikä väliaikaiseen liiketoimintakieltoon.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. On selvää, että palveluntarjoajan on toimitettava kunnalle tarpeelliset tiedot luvan käsittelemiseksi. Hakemuksen käsittely ei voi edetä, mikäli hakemuksesta puuttuu oleellisia tietoja. Liikennepalvelulain 18 c §:n 1 momentissa on lueteltu tiedot, jotka hakemukseen tulee liittää. Kunta voi kehottaa hakijaa täydentämään hakemustaan hallintolain 22 §:n mukaisesti.

Tampereen kaupunki totesi lausunnossaan, että mikroliikenneluvan lupaehtojen ulottaminen kuntien tarjoamiin kaupunkipyöräpalveluihin on tarpeetonta. Tampere perustelee näkemystään sillä, että kunnat voivat jo nykyään tehokkaasti ohjata omaa kaupunkipyörien vuokraustoimintaansa ja vaikuttaa sen liikenneturvallisuus- ja esteettömyystilanteeseen, koska toiminnasta on solmittu juridisesti pätevät sopimukset, jotka sitovat kaikkia osapuolia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan kuntien hankkimissa mikroliikennepalveluissa tulee noudattaa samoja lupaehtoja kuin vastaavassa muussakin mikroliikenneluvan alaisessa palvelussa. Kuntien toiminnan mikroliikenneluvan myöntämisessä ja lupaehtojen määrittelyssä tulee olla hallinnon yleisten oikeusperiaatteiden mukaan tasapuolista ja puolueetonta.

Perustuslaissa turvatus elinkeinovapauden näkökulmasta on tärkeää, että kaikkia yhteiskäyttöisiä polkupyöriä vuokralle tarjoavia yrityksiä kohdellaan asiassa tasapuolisesti. Ei voi syntyä tilannetta, jossa esimerkiksi muiden palveluntarjoajien toiminta kielletään turvallisuusperusteella, ja samaan aikaan kunnan kaupunkipyöräpalveluiden tarjoamista jatkettaisiin. On myös tärkeää, että mikroliikennelupa antaa kunnille työkalut kaikkien esityksessä mainittujen ajoneuvotyyppien ohjaamiseen, etteivät nykyiset turvallisuus- ja esteettömyysongelmat siirry esimerkiksi yhteiskäyttöisiin polkupyöriin.

Tampereen kaupunki piti lausunnossaan ongelmallisena sitä, ettei kunnilla ole jatkossakaan täyttä määräysvaltaa mikroliikkumisen palveluihin, eli toisin sanoen kunnat eivät voi estää palveluiden sijoittumista alueilleen halutessaan. Kuntien tulisi voida itse määrittää, millaiset liikkumispalvelut se kokee alueellaan tarpeellisiksi ja voida estää ei-toivottujen palveluiden toimiminen alueellaan. Kaupungin mukaan palveluntarjoajien lukumäärän sääntely, jota lakiehdotukseen ei sisälly, olisi tarpeen tunnistaa mahdollisena keinona tulevaisuudessa ohjata kilpailua terveelle tasolle.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, ettei elinkeinovapauden rajoittamisen oikeasuhtaisuuden kannalta nyt arvioitavana olevassa sääntely-yhteydessä voida



elinkeinonharjoittajalle asettaa sellaisia lukumäärällisiä rajoituksia, jotka johtavat liiketoiminnan toimintaedellytysten lakkaamiseen. Perustuslakivaliokunnan mukaan on yleisesti elinkeinovapauden kannalta ongelmallista, jos lupaehdot rajoittavat mahdollisuutta harjoittaa taloudellisesti kannattavasti luvan piirissä olevaa elinkeinoa. Perustuslakivaliokunta ei katsonut nyt ehdotettavaa sääntelyä valtiosääntöoikeudellisesti ongelmalliseksi, ja perusteli tätä erityisesti sillä, että laissa asetettaisiin kuntien harkinnalle lupaviranomaisena merkittäviä reunaehtoja, jotka olennaisesti kaventavat lupaehdoista elinkeinonharjoittajalle aiheutuvia elinkeinovapauden rajoituksia. Tähän perustuen ministeriö katsoo, että palveluntarjoajien lukumäärän rajoittamista ei voida pitää valtiosääntöoikeudellisesti mahdollisena tässä kontekstissa.

Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että ehdotetun 18 d §:n mukaan lupa olisi voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan sen myöntämisestä. Lausuntokierroksen yhteydessä toimittamassaan lausunnossaan oikeusministeriö piti asianmukaisena voimassaoloaikasääntelyn täsmentämistä joko harkintavaltaa rajaamalla tai vuosimäärää/vaihteluväliä täsmentämällä. Oikeusministeriön näkemyksen perusteella jää epäselväksi, mihin perustuen kunta tekee harkinnan siitä, minkä pituisen luvan se myöntää tai mikä olisi esim. luvan vähimmäispituus.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Kyseistä kohtaa on tarkennettu oikeusministeriön ja oikeuskanslerin viraston kommenttien mukaisesti siten, että liikennepalvelulain 18 d §:n 1 momenttiin lisättiin uusi virke, jonka mukaan kunta määrittelee luvan voimassaolon pituuden ottaen huomioon kunnan liikenteelliset olosuhteet, liikennetiheys, liikenteen sujuvuus, sekä mikroliikenneluvan haltijoiden lukumäärä kunnassa. Perusteet voimassaolon pituuden määrittelylle on myös avattu tarkemmin hallituksen esityksen perusteluissa. Myöskään perustuslakivaliokunta ei kiinnittänyt lausunnossaan huomiota esitettyyn luvan pituuteen.

Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että ehdotetun liikennepalvelulain 18 d §:n sanamuoto jättää kunnan harkintavallan laajuuden jossain määrin epäselväksi. Liikenne- ja viestintävaliokunnan on syytä täsmentää ehdotettua sääntelyä esimerkiksi niin, että eri momenteissa säädetään yhtäältä luvan myöntävästä viranomaisesta ja toisaalta siitä, että lupa myönnetään, jos laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Myös **Voi Technology AB** otti kantaa osittain samaa asiaan lausunnossaan toteamalla, että valiokuntavaiheessa olisi tarpeen vahvistaa kunnan velvollisuus myöntää lupa aina sitä haettaessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että kyseessä on liikennepalvelulaissa perinteisesti käytetty sanamuoto, jonka on aiemmin katsottu luovan velvollisuuden toimia säädetyllä tavalla. Ministeriön näkemyksen mukaan sääntelyä tulee perustuslakivaliokunnan kannanoton perusteella kuitenkin tarkentaa.



Liikennepalvelulain 18 d §:n 2 momentin alku tulee näin muuttaa muotoon ”*Kunnan on myönnettävä*”, jolloin kunnan harkintavalta ei jää asiassa epäselväksi. Muutosehdotus on esitetty vastineen liitteessä.

Siirtymäaika ja mikroliikenneluvan käyttöönoton lykkääminen

Kuntaliitto pitää mikroliikenneluvan siirtymäaikaan tärkeänä, koska lupaprosessin muodostaminen sekä luvan myöntämiseen ja ehtoihin liittyvä valmistelu ja päätöksenteko tarvitsevat kunnissa oman aikansa. Lakiesitykseen on kirjattu, että kunta voi lykätä mikroliikenneluvan käyttöönottoa kunnan päätöksellä. Kuntaliiton näkemyksen mukaan sanamuoto viittaa viralliseen päätökseen kuulemisineen ja valitusoikeuksineen. Turhan byrokratian välttämiseksi Kuntaliitto esittää siirtymäsäännöksen muuttamista muotoon: *Kunta voi lykätä mikroliikenneluvan käyttöönottoa, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026. Kunnan tulee tiedottaa käyttöönoton lykkäämisestä verkkopalvelussaan.* Myös **Oulun ja Helsingin kaupungit** esittivät lähes vastaavaa muutosta siirtymäaikoihin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa selvyudeksi, että lait eivät voi tulla voimaan alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti 1.5.2025. Ministeriön arvion mukaan siirtymäaikaan koskeva kohta voidaan kuitenkin pitää aikataulullisesti ennallaan. Ministeriö pitää tärkeänä, että kunnilla on riittävä aika valmistautua mikroliikenneluvan käyttöönottoon. Ministeriön näkemyksen mukaan 1. lakiehdotuksen siirtymäsäännöstä tulee tarkentaa esimerkiksi seuraavaan muotoon:

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

Mikroliikenneluvan lupaehdot

ITS Finland kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että lupaehdoissa tulee keskittyä ensisijaisesti laadun varmistamiseen eikä markkinasääntelyyn. Käyttöaikoihin liittyvien kieltojen määrääminen on liiketoiminnan näkökulmasta varsin haastava ja ensisijaisesti tulisi tarkastella muita vaihtoehtoja, kuten esim. ajonopeuden rajoittamista sekä muun sääntelyn, kuten promillerajan vaikuttavuutta. Käyttöaikoihin liittyviä kieltoja tulisi ottaa käyttöön vain, mikäli muilla keinoilla ei päästä liikenneturvallisuustavoitteisiin. Myös käyttösovelluksen ominaisuuksien osalta lupaehdoissa pitää olla erittäin tarkka, eikä ominaisuuksien tule erota liikaa kuntakohtaisesti. Sähkölautaoperaattorien sovelluksissa on jo nykyään ominaisuuksia, joita voidaan hyödyntää esteettömyyden ja pysäköinnin parantamiseksi. ITS Finland korostaa, että nämä ominaisuudet kannattaa ottaa käyttöön täysimääräisesti.



Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä asetetaan tarkat reunaehdot, joiden perusteella kunta voi liittää lupaehtoja mikroliikennelupaan. Mikroliikennelupaan asetettavat ehdot on porrastettu siten, että liikennepalvelulain 18 e §:n 1 momentissa tarkoitettujen ehtojen antaminen on sidottu tarpeellisuutta koskevaan vaatimukseen, kun taas pykälän 2 momentissa tarkoitettujen lupaehtojen antaminen on sidottu niiden välttämättömyyttä koskevaan vaatimukseen. Esimerkiksi käyttöaikoja koskeva lupaehto on sidottu ehdon välttämättömyyttä koskevaan vaatimukseen. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Tier Mobility Finland Oy esitti lausunnossaan, että käyttöaikojen rajaukset eivät vaikuta enää tarpeellisilta, koska ehdotuksessa esitetään promillerajaa ja lisäksi yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja koskee liikennevakuutusvelvollisuus. Tierin mukaan yleinen käyttöaikarajoitus yksittäiselle ajoneuvokategorialle rajoittaisi elinkeinovapautta kohtuuttomasti. Tierin mukaan palvelun rajoittaminen sääolosuhteisiin perustuen olisi toteutettavissa myös 18 e §:n 1 momentin pysäköintisäätelyn kautta kun kunta voi sääolosuhteisiin perustuen kieltää pysäköinnin, palvelu sulkeutuisi vastaavasti. Tämä mahdollistaisi joustavan ja oikeasuhtaisen säätelyn ilman tarpeetonta elinkeinovapauden rajoittamista. Myös **Voi Technology AB** kysyi lausunnossaan, onko tarve ajalliselle säätelylle enää sama, kun pakollinen liikennevakuutus ja lakiehdotuksen promilleraja vaikuttavat täsmälleen samaan asiaan. Voin mukaan kausittainen käyttöaika olisi todennäköisesti mahdollista toteuttaa myös momentin 1 pysäköintisäätelyn kautta. Toinen mahdollinen vaihtoehto olisi muuttaa sanamuoto käyttökauteen, joka viittaisi talviaikaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Vertailumaissa on saavutettu merkittäviä turvallisuusvaikutuksia juuri promillerajan ja aikarajoitusten yhdistelmällä. Myöskään pakollisella liikennevakuutuksella ei ole havaittu olevan vaikutuksia ajoneuvojen kuljettamiseen päihytyneenä.

Ministeriön arvion mukaan nykytilanne on erittäin haastava, koska useat tienkäyttäjät ovat tottuneet ajamaan kyseisillä ajoneuvoilla päihytyneenä. Onkin todennäköistä, että uusien liikennesääntöjen omaksuminen vie tienkäyttäjiltä oman aikansa. On myös todennäköisestä, että osa tienkäyttäjistä ei tule noudattamaan promillerajaa, jolloin toimintaan voitaisiin puuttua viranomaisvalvonnan lisäksi kohdennetuilla aikarajoituksilla. Tästä syystä on tärkeää, että promillerajan lisäksi palveluiden käyttöä voidaan rajoittaa tiettyinä kellonaikoina. Toimintaa voi olla tarpeen rajoittaa myös talvikuukausina. Rajoituksista tulee luopua siinä vaiheessa, kun niillä ei enää saavuteta uusia liikenneturvallisuus- tai esteettömyysvaikutuksia. Näin on toimittu esimerkiksi Oslissa, jossa useita ajokausia voimassa olleista yörajoituksista luovuttiin viime kaudella.



Ministeriö viittaa myös THL:n liikenne- ja viestintävaliokunnalle antamaan lausuntoon, jossa todetaan, että uusien promillerajojen myötä palveluntarjoajat voivat kokea, että viikonloppujen sekä yöaikojen rajoitukset eivät ole heidän osaltaan perusteltuja. THL:n lausunnon mukaan viikonloppuoina tapahtuvaa sähköpotkulautavuokrausta olisi perusteltua edelleen rajoittaa vuokrausaikojen ja maksiminopeuksien osalta. THL:n mukaan päihtyneiden liikkujien osuus on viikonloppuisin korkeimmillaan ja poliisin resurssit usein sidottuna muuhun kiireelliseen toimintaan.

Näkövammaisten liitto esitti lausunnossaan, että yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen vuokraus kielletään talvikuukausina.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksen mukaan mikroliikennelupa antaa kunnille mahdollisuuden asettaa muun muassa käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja. Kunta voisi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat vuokrattavien ajoneuvojen käyttöaikoja. Ajoneuvojen käyttöaikoihin liittyvillä lupaehtoilta kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Voi Technology AB totesi lausunnossaan, että olisi tärkeää korostaa, että määrä sääntelyä saa toteuttaa vain alueilla, joilla lautamäärät ovat haasteellisen korkeita. Voin mukaan laadukkaan sähköpotkulautapalvelun tarjoaminen vaatii tietyn ajoneuvotiheyden. Jos vain lautamäärää rajataan, johtaa se tilanteeseen, jossa laudat keräytyvät keskusta-alueelle – palvelun taso heikkenee eikä toivottuja parannuksia kaupunkitilaan saavuteta. Voin lausunnon mukaan sähköpotkulautojen määrä sääntely ei toimi markkinalla, jollei samanaikaisesti säädellä myös operaattoreiden määrää. Lautojen määrärajoitus on merkittävästi kilpailun ja palvelun laatuun vaikuttava seikka ja vaikuttaa voimakkaasti elinkeinovapauteen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esitetyssä pykälässä on tarkat rajat ajoneuvojen lukumäärän rajoittamiselle, eikä esitetty sääntely muodostu perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan ongelmalliseksi. Perustuslakivaliokunta totesi myös selvyuden vuoksi, ettei elinkeinovapauden rajoittamisen oikeasuhtaisuuden kannalta nyt arvioitavana olevassa sääntely-yhteydessä voida elinkeinonharjoittajalle asettaa sellaisia lukumäärällisiä rajoituksia, jotka johtavat liiketoiminnan toimintaedellytysten lakkaamiseen. Operaattoreiden määrien rajoittamista ei voida pitää valtiosääntöoikeudellisesti hyväksyttävänä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Suomen Kiinteistöliitto esittää, että sääntelyssä huomioitaisiin myös uusien liikuntamuotojen tuomat haitat julkisten tilojen ohella myös yksityisillä alueilla, sekä tarpeet varmistaa kiinteistöjen ja niillä asuvien tai muuten liikkuvien ihmisten



turvallisuus. Kiinteistöliitto esittää, että myös yksityisellä alueella tulisi voida lakiin perustuen rajoittaa tai kieltää mikroliikkumisvälineillä pysäköinti tai muu säilyttäminen, kun se on turvallisuuden tai viihtyvyyden kannalta perusteltua. Samalla tulee luoda keinot vastaavalla tavalla puuttua ripeästi väärin pysäköityihin ajoneuvoihin myös yksityisellä alueella. Mm. oikeus ajoneuvon poistamiseen ilman uhkaa omatoimiseen siirtämiseen mahdollisesti liittyvästä omankäden ulosoton aiheuttamasta rikosoikeudellisesta seuraamuksesta on turvattava. Lisäksi Kiinteistöliitto pyytää välittömiä muutoksia tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä tehtyyn rajaukseen, jonka johdosta tieliikennelaissa ei enää säädetä pysäköinnistä tien ulkopuolisilla yksityisillä alueilla. **Vammaisfoorumi** totesi lausunnossaan, että tieliikennelaki ei sääntele pysäköintiä yksityisillä alueilla, kuten taloyhtiöiden pihoilla, rautatieasemilla tai matkakeskuksissa. Vammaisfoorumin mukaan esitys ei riittävästi ratkaise kevyiden sähköpotkulautojen pysäköinnin ongelmia erityisesti rautatieasemien ja matkakeskusten yhteydessä, sillä näillä alueilla on usein useita yksityisiä kiinteistönomistajia. Tämä tarkoittaa, että sääntelyn taso voi vaihdella merkittävästi alueittain, mikä lisää vammaisten henkilöiden eriarvoisuutta. Vammaisfoorumin mukaan tämä on ristiriidassa LVM:n esteettömyysvision kanssa, jonka tavoitteena on luoda esteettömiä matkaketjuja kaikille matkustajille.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esitetty mikroliikennelupasäätely koskee kunnan hallinnoimia alueita. Kiinteistön omistajalla ja haltijalla on oikeus määrätä omistamansa tai hallitsemansa alueen käytöstä. Myös yksityisillä tiealueilla mikroliikennettä voidaan ohjata liikennemerkeillä. Kiinteistön omistajalla on toimivalta asettaa pysäköinnin kieltävä liikenteenohjauslaite tieliikennelain mukaisesti kunnan suostumuksella. Tien ulkopuolisella yksityisellä alueella pysäköinti on kielletty ilman maanomistajan tai haltijan lupaa maastoliikennelain 4 §:n nojalla. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Tier Mobility Finland Oy esitti lausunnossaan, että esityksessä ehdotettu käyttösovelluksen säätely puuttuu merkittävilta osin alan palveluntarjoajien toimintamallien, konseptien ja innovaatioiden säätelyyn, mikä on omiaan johtamaan tarpeettomaan elinkeinovapauden rajoittamiseen, uusien (etenkin pienempien) alan toimijoiden toiminnan estämiseen sekä merkittävään kustannusten nousuun yrityksille. Tierin mukaan lainsäädännön sekä kunnallisen luvan tulisi keskittyä ohjaamaan tavoiteltuja lopputuloksia, kuten pysäköinnin siisteyttä, eikä määrittämään, millä työkaluilla alan toimijat saavuttavat nämä tavoitteet varsinkaan kunnallisella tasolla. Myös **Voi Technology AB** totesi lausunnossaan, käyttösovelluksen ominaisuuksia koskevat lupaehdot tarjoavat merkittävän mahdollisuuden elinkeinovapauden tarpeettomaan rajoittamiseen, koska mikään ei estä kuntaa vaatimasta sovellukseen mitä tahansa ominaisuuksia. Voin mukaan lainsäädännön tulisi kannustaa kuntia ohjaamaan lopputuloksia (esim. pysäköinnin siisteys valvonnan avulla), ei työkaluja, joilla operaattorit toteuttavat halutun lopputuloksen. Jos halutaan varmistaa



vakuutusinformaation saatavuus applikaatiossa, siitä tulisi säädellä liikennevakuutuslaissa, ei kuntakohtaisesti toimiluvassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että käyttösovelluksen ominaisuuksia koskeva lupaehto on kytketty esityksessä välttämättömyysvaatimukseen. Kunta voi liittää lupaan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä ajallisia tai alueellisia ehtoja, jotka koskevat käyttösovelluksen ominaisuuksia. Näin ollen kunta ei voi vaatia sovellukseen mitä tahansa ominaisuuksia. Esityksessä on mainittu esimerkkejä tarkoitetuista käyttösovelluksen ominaisuuksista, koska tekniikan jatkuvasti kehittyessä tyhjentävää listaa ei olisi tarkoituksenmukaista säätää lakiin. Esityksen mukaan 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 reagenttikokeen käyttöönottoa. Kunta voisi myös edellyttää, että palveluntarjoajat julkaisevat liikennevakuutusyhtiönsä tiedot sovelluksessa, jolloin tiedot ovat onnettomuustilanteessa helposti saatavilla. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Voi Technology AB totesi lausunnossaan, että lupaehtojen muuttamista koskeva säännös antaa operaattorin näkökulmasta kunnalle erittäin merkittävän vallan muuttaa toimintatapaa kesken toimikauden, joka vaikeuttaa liiketoiminnan ennakoitavuutta, koska investoinnit tehdään koko kautta silmällä pitäen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä (s. 95) todetaan, että uusien ehtojen asettaminen on elinkeinovapauden kannalta merkityksellinen toimi, minkä vuoksi uusien ehtojen asettaminen on sidottu välttämättömyyttä koskevaan vaatimukseen. Lisäksi on huomattava, että ehtoja voidaan muuttaa tai uusia ehtoja asettaa vain perustellusta syystä. Perustuslakivaliokunta ei kiinnittänyt tähän momenttiin huomiota omassa lausunnossaan. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Näkövammaisten liitto totesi lausunnossaan, että esteettömyydelle ei ole määritelty minkäänlaisia kriteerejä ja että ei ole lainkaan varmaa, että esteettömyys on keskeisessä roolissa, kun lupaehtoja kunnissa määritellään.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että lainsäädännön kehittäminen on keskeinen keino liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi. Liikenteenohjaus kuuluu tienpitäjän tehtäviin ja se on yksi keskeisimmistä keinoista vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Kunnat



ohjaavat pysäköintiä tienpitäjinä, ja kuntien tulee huolehtia katujen esteettömyydestä lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Kuntien tienpitäjinä asettamat pysäköintialueet, pysäköintikieltoalueet ja nopeusrajoitusalueet parantavat liikenteen esteettömyyttä ja turvallisuutta. Mikroliikenneluvalla voidaan yksinkertaistaa ja tehostaa tienpitäjän mahdollisuuksia ohjata mikroliikennevälineiden pysäköintiä, kun kunta voi liittää mikroliikennelupaansa tätä koskevia lupaehtoja. Esityksen tavoitteena on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Myös väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtämisellä voidaan vaikuttaa katutilan esteettömyyteen. Esitetty sääntely antaa kunnille mahdollisuuden yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden siirtämiseen, mikäli tällainen ajoneuvo on pysäköity lupaehtojen vastaisesti. Esteettömyyden toteutumista edesauttavat osaltaan myös tieliikennelain olemassa olevat ajoneuvojen pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevat liikennesäännöt sekä niiden noudattaminen. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Luvan peruuttaminen ja luvaton mikroliikennepalvelun tarjoaminen

Liikenneoikeusyhdistys ry esitti lausunnossaan, että oikeampi rikosnimike luvattomasta tiettyjen yhteiskäytössä olevien ajoneuvojen vuokrauksesta olisi luvaton mikroliikennevälineiden vuokraustoiminta, josta säädettäisiin omassa pykälässään. Liikenneoikeusyhdistys ry toteaa, että vaikka ajoneuvojen vuokraus on sinänsä ammattimaista, ei vuokrausta harjoittava yritys harjoita ko. välineillä harjoitettavaa liikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö yhtyy esitettyyn näkemykseen rikosnimikkeen osittaisesta epäjohdonmukaisuudesta. Ministeriö ei kuitenkaan pidä esitettyä rikosnimikettä tässä kontekstissa niin ongelmallisena, että esitettyä sääntelyä olisi välttämätöntä muuttaa.

Mikäli rikosnimikettä kuitenkin halutaan täsmentää, olisi ministeriön näkemyksen mukaan asianmukaista lisätä liikennepalvelulakiin uusi 262 b §, jossa säädettäisiin luvattomasta mikroliikennepalvelun harjoittamisesta seuraavasti:

Joka tahallaan tai törkeästä huolimattomuudesta 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 mikroliikennepalvelun harjoittamisesta sakkoon tai vankeuteen enintään kuudeksi kuukaudeksi.

Oikeusministeriö kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että liikennepalvelulain 18 f §:n mukaan kunta voisi peruuttaa luvanhaltijan luvan, jos tämä ei noudata luvan ehtoja kehotuksesta huolimatta ja jos puutteet ovat olennaisia. Oikeusministeriön mukaan vaikuttaa siltä, että säännöksessä tulisi mainita myös tilanne, jossa luvanhaltija ei täytä luvan myöntämisen edellytystä (18 d §:n 2 mom. liiketoimintakiellosta).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Mikäli palveluntarjoajan toimitusjohtaja tai vastuunalainen yhtiömies määrättäisiin liiketoimintakielloon, ei tämä voisi enää toimia yrityselämässä. Kiellon noudattamista valvoo poliisi. Kun liiketoimintakiello on tullut voimaan, on poliisin laadittava selvitys siitä, mitä liiketoimintaa liiketoimintakielloon määrätty on harjoittanut ennen kiellon määräämistä ja mihin toimenpiteisiin tämä on ryhtynyt kiellon johdosta. Liiketoimintakielloon määrätty on velvollinen antamaan selvitystä varten tarpeelliset tiedot. Hänen on kiellon voimassaoloaikana toimitettava poliisille tämän kehotuksesta selvitys toimeentulostaan ja tiedot työpaikastaan.

Liikennejuopumussäätely

Liikenneoikeusyhdistys ry esitti lausunnossaan, että liikennejuopumuksia koskeva seuraamusjärjestelmä on säädettävä ylinopeusrikosten tavoin siten, että suhteellisuusperiaatteen mukaisesti seuraamus on rikoslain 23 luvun 9 §:n tapauksissa aina vähintään yhtä ankara kuin lievempänä rikkomuksena pidettävän tieliikennelain 17 a §:n tapauksissa. Rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään sakko tai enintään kolmen kuukauden vankeusrangaistus seuraamukseksi konkreettista vaaraa aiheuttavasta liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Liikenneoikeusyhdistyksen mukaan säännöstä sovelletaan käytännössä melko vähän, mutta rangaistustilastojen perusteella rangaistustaso on 10–20 päiväsakkoa. Alimman, 6 euron päiväsakon perusteella sakkorangaistus rikoslain 23 luvun 9 §:n rikkomisesta on siten yleensä 60–120 euroa eli huomattavasti vähemmän kuin nyt esitetty 200 euron liikennevirhemaksu tieliikennelain 17 a §:n rikkomisesta. Lisäksi Liikenneoikeusyhdistys totesi lausunnossaan, että tieliikennelain 164 §:ään ehdotettu 200 euron liikennevirhemaksu tieliikennelain 17 a §:n säännösten tahallisuudesta rikkomisesta on muihin samassa pykälässä säädettyjen rikkomusten seuraamuksiin verrattuna huomattavasti suurempi, eikä tätä ei ole hallituksen esityksessä tarkemmin perusteltu. Liikenneoikeusyhdistys toteaa, että jos rikkomuksesta katsotaan kuitenkin tarpeelliseksi säätää 200 euron liikennevirhemaksu, pitäisi sakon rahamäärästä annetun asetuksen (609/1999) 7 §:n soveltamisalaan lisätä rikoslain 23 luvun 9 §:ssä tarkoitettu liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla, jotta tästä rikoksesta määrättäisiin aina vähintään liikennejuopumuksesta määrättävän liikennevirhemaksun suuruinen sakkorangaistus.



Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriö toteaa, että hallituksen esityksessä on tunnistettu, että esitetty sääntely voi johtaa seuraamusten osalta epäjohtonmukaisiin tilanteisiin, joissa moitittavammasta teosta seuraa rahamäärältään lievempi rangaistus. Esityksessä todetaan, että päiväsakkojärjestelmää on tarkoitus myöhemmin tarkastella kokonaisuutena, joten muutosta sakon rahamäärästä annettuun asetukseen ei tällä hetkellä pidetä välttämättömänä (s. 65). Ministeriö toteaa, että ehdotetun 200 euron liikennevirhemaksun suuruuden kohtuullisuutta ja oikeasuhtaisuutta on arvioitu esityksessä (s. 89). Liikennevirhemaksun määrä olisi 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. Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan ehdotettu sääntely täyttää täsmällisyydeltään ja tarkkarajaisuudeltaan valiokunnan käytännössä hallinnollisille seuraamusmaksuille asetetut vaatimukset. Perustuslakivaliokunnan mielestä ehdotettu seuraamusmaksun suuruus ei myöskään muodostu oikeasuhtaisuuden vaatimuksen kannalta ongelmalliseksi.

Oikeusministeriö esitti lausunnossaan harkittavaksi, että valiokunta kiinnittäisi mietinnössään huomiota esityksen perusteluihin, jotka liittyvät niskoitteluun. Oikeusministeriö toteaa, että perusteluissa rikoslain niskoittelusäännöksiin perustuvasta rangaistavuuden ulottuvuudesta esitetyt näkemykset eivät ole selvät ja riidattomat, mihin valiokunnan on perusteltua kiinnittää huomiota. Niskoittelua koskevan säännöksen tulkinta muotoutuu viime kädessä oikeuskäytännössä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että Poliisihallituksen liikenne- ja viestintävaliokunnalle antaman lausunnon mukaan Poliisihallituksen tulkinnan mukaan kokeesta kieltäytyvä jättää noudattamatta poliisimiehen toimivaltansa rajoissa antaman käskyn. Tällöin tienkäyttäjää on Poliisihallituksen tulkinnan mukaan syytä epäillä niskoittelusta poliisia vastaan. Ministeriö yhtyy Poliisihallituksen näkemykseen ja toteaa, että tieliikennelain noudattamista valvovan viranomaisen tulkinnalle voidaan antaa asiassa suuri painoarvo.

Oikeusministeriön näkemys siitä, että niskoittelua koskevan säännöksen tulkinta muotoutuu viime kädessä oikeuskäytännössä, on liikenne- ja viestintäministeriönkin mukaan oikea. Ministeriön näkemyksen mukaan valiokunnan olisi hyvä ottaa mietinnössään kantaa siihen, onko viranomaisen käsky puhaltava katsottava viranomaisen yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi taikka tehtävän suorittamiseksi toimivaltansa rajoissa antamaksi käskyksi, jolloin myös niskoittelun



tunnusmerkistö voisi täytyä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Traficom, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti ja Poliisihallitus kannattavat esitettyä promillerajaa, mutta esittivät sen laajentamista myös polkupyöräilyyn:

Liikenneturvan mukaan polkupyöriä ei tule rajata promillerajan ulkopuolelle. Polkupyörät ovat ajoneuvoja samalla tavalla kuin kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät. Näiden kaikkien kuljettajat ovat ajoneuvon kuljettajia, joita on tarkoituksenmukaista käsitellä yhtenevästi myös päihtymyssääntelyssä. Liikenneturvan mukaan pyöräilyn promillerajat ovat kansainvälisesti yleisiä. Liikenneturva kiinnittää huomiota myös hallituksen esityksessään esitettyihin pyöräilyn onnettomuustilastoihin ja toteaa, että olemassa oleva polkupyöräilyn juopumussääntely on käytännössä osoittautunut lähes käyttökelvottomaksi.

Traficom esitti omassa lausunnossaan promillerajaa myös polkupyöräilyyn.

Onnettomuustietoinstituutti esitti päihderajojen ulottamista myös tavalliseen ja sähköavusteiseen polkupyöräilyyn. OTI nostaa esiin, että liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien kymmenen vuoden aikana keräämän aineiston mukaan onnettomuuksissa kuolleista 167 polkupyöräilijästä 31 oli alkoholin vaikutuksen alaisia. Alkoholin vaikutuksen alaisten polkupyöräilijöiden 31 onnettomuudesta 20 oli yksittäisonnettomuuksia, kuten kaatumisia. OTI kiinnittää lisäksi huomiota siihen, että onnettomuuksissa kuolleille alkoholin vaikutuksen alaisille polkupyöräilijöille on tyypillistä voimakas humalatila. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat ovat esittäneet, että polkupyörällä päihtyneenä ajaminen tulee kieltää samoin periaattein kuin moottoriajoneuvoilla.

Poliisihallitus kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että vaatimus päihteettömästä ajoneuvoliikenteestä ei valitettavasti ulotu koskemaan polkupyörällä (sähköavusteinen polkupyörä mukaan lukien) ajamista. Tätä voidaan edelleen pitää ongelmallisena liikenneturvallisuuden kannalta, koska minkäänlaista päihtyneenä ajamista ei pitäisi sallia – ei edes polkupyörällä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että yhtenä kysymyksenä valmistelun aikana tarkasteltiin sitä, tulisiko nyt ehdotettavien päihderajojen lisäksi myös polkupyörän ja sähköavusteisen polkupyörän kuljettamiselle asettaa selkeät ja yksiselitteiset päihderajat. 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 esitettävät päihderajat 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.

Oikeusministeriö toi lausunnossaan esiin, että tieliikennelakiin ehdotetun uuden 183 a §:n nojalla poliisimiehellä, rajavartiomiehellä tai tullimiehellä olisi oikeus määrätä myös polkupyörän kuljettaja puhalluskokeeseen, vaikka uusi ehdotettu liikennevirhemaksu päihtyneenä kuljettamisesta ei koskisi polkupyörän kuljettajaa. Ajon kieltämistä koskevan säännöksen perusteluissa tuodaan esille, ettei puhallutustulos kuitenkaan olisi edellytys sille, että mm. poliisimies voisi estää ajon päihtymyksen vuoksi. ”Päihtymystila voidaan havaita arvioimalla kuljettajan ajotapaa, käyttäytymistä ja muita ulkoisia seikkoja taikka puhalluskokeen tuloksen perusteella.” (s. 77). Eesityksen perusteluista ei vaikuta käyvän ilmi, minkä vuoksi olisi välttämätöntä ulottaa puhallutusoikeus myös polkupyöräilijöihin. Ehdotettujen uusien toimivaltuuksien suhde perustuslakiin tulee arvioitavaksi tarkemmin perustuslakivaliokunnassa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: 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. Nykyinen sääntely ei anna liikenteenvalvojille mahdollisuutta puhalluttaa pyöräilijää, vaikka tämä olisi päihtyneenä aiheuttanut vakavan liikenneonnettomuuden. Tällaisissakin tilanteissa liikenteenvalvoja voi nykyisin päätellä kuljettajan päihtymystilan vain havainnoimalla kuljettajan käytöstä ja olemusta. Tällaiseen päättelyyn perustuvaa arviointia ei voida pitää kuljettajan oikeusturvankaan näkökulmasta ongelmattomana tai tarkoituksenmukaisena tilanteessa, jossa henkilön päihtymystila voidaan luotettavasti todentaa alkometrikokeella esimerkiksi määrättävää sakkoa varten.

Perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan ehdotettu sääntely merkitsee puuttumista perustuslain 7 §:ssä turvattuun henkilökohtaiseen koskemattomuuteen. Perustuslakivaliokunnan mielestä tämä puuttuminen ei kuitenkaan muodostu kovin pitkälle kohdehenkilön henkilökohtaiseen koskemattomuuteen meneväksi, kun otetaan huomioon kokeiden luonne ja tarkoitus niiden avulla selvittää laissa kielletyn toiminnan tunnusmerkistön täyttyminen. Tältä osin ratkaisevaa ei valiokunnan mielestä ole, onko kyseessä rikosoikeudellisesti sanktioitu teko vai laissa kielletty hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu teko. Ehdotukset kiellosta kuljettaa kevyttä sähköajoneuvoa päihtyneenä, siihen liittyvästä hallinnollisesta seuraamusmaksusta sekä kokeesta alkoholin tai muun huumausaineen toteamiseksi eivät muodostu valtiosääntöoikeudellisesti ongelmallisiksi.



Mikroliikkumisen ikäraja

Lausunnoissa esitettiin erilaisia näkemyksiä mikroliikkumisen ikärajasta. Osassa lausuntoja katsottiin, että ikäraja tulisi säätää valtakunnallisena eikä esityksessä ehdotetun mukaisesti mikroliikenneluvan lupaehdon kautta. Osassa lausuntoja esitettiin ikärajaa yhteiskäyttöisten ajoneuvojen käytölle, kun taas osassa lausuntoja katsottiin, että ikärajan tulisi koskea sekä yhteiskäyttöisiä että yksityisomisteisia ajoneuvoja. Osassa lausuntoja katsottiin, että ikärajan tulisi koskea vain sähköpotkulautoja, kun taas osassa lausuntoja katsottiin, että ikärajan tulisi koskea kaikkia kevyitä sähköajoneuvoja sekä moottorilla varustettuja polkupyöriä. Osassa lausuntoja pidettiin hyvänä, että mikroliikkumisen ikärajaa arvioitaisiin kokonaisvaltaisesti tulevaisuudessa.

Invalidiliitto ja **Pohjois-Savon ELY-keskus** esittivät lausunnossaan, että sähköpotkulautojen käytön ikärajan tulisi olla 15 vuotta.

Lapsiasiavaltuutettu totesi lausunnossaan, että seuranta- ja tutkimustieto puoltavat ikärajasääntelyä mikroliikkumiseen.

Suomen Liikennelääketieteen yhdistys esitti lausunnossaan, että European Transport Safety Council:n suosittelema ikäraja nostettaisiin lainsäädäntöön Suomessa.

Näkövammaisten liitto esitti lausunnossaan, että yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen käyttäjille määritellään ikärajaksi 15 vuotta.

Vammaisfoorumi esitti lausunnossaan, että lainsäädäntöön lisätään kevyitä sähköajoneuvoja ja moottorilla varustettuja polkupyöriä (L1e-A) koskeva 15 vuoden ikäraja.

THL totesi lausunnossaan, että esitys ei toistaiseksi puutu alaikäisten kuljettajien asemaan, ja että ikärajan valvonnan ulottamista sähköpotkulautavuokraukseen tulisi harkita. THL pitää hyvänä vahvan kypäräsuosituksen lisäämistä esitykseen sekä ikärajan tarpeellisuuden arviointia tulevaisuudessa.

Tier Mobility Finland Oy totesi lausunnossaan, että kuljettajan ikärajan vaatimus sähköpotkulautojen käyttöön on perusteltu, mutta sen säätelyn tulee tapahtua valtakunnallisesti lain tasolla eikä kuntakohtaisen lupamenettelyn kautta. Mikäli kunnat voisivat asettaa eriäviä ikärajoja osana mikroliikennelupaa, se loisi Tierin mukaan hajanaista sääntelyä, mikä vaikeuttaisi sekä yritysten toimintaa että käyttäjien ymmärrystä ja lupaehtojen noudattamista. Tierin lausunnon mukaan tutkimusnäytön perusteella yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat ovat turvallisempia kuin



yksityisomisteiset – siksi mahdollinen sääntely ei voi kohdistua vain yhteiskäyttöisiin ajoneuvoihin, vaan sen tulee koskea kaikkia sähköpotkulautoja yhdenvertaisesti.

Voi Technology AB totesi lausunnossaan, että vähintään 15 vuoden ikäraja sähköpotkulaudan käyttöön on perusteltu, mutta se tulee säädellä valtakunnallisesti ja sen tulee koskea kaikkia sähköpotkulautoja, sekä yksityisomisteisiä että yhteiskäyttöisiä.

Onnettomuustietoinstituutti esitti lausunnossaan kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajille alaikäraja, joka voisi olla esimerkiksi mopoiluun rinnasteinen 15 vuotta. OTI kiinnittää huomiota siihen, että sairaaloissa hoidetuista mikroliikenneonnettomuuksissa vammautuneista huolestuttavan moni on nykyisin lapsi. Onnettomuustietoinstituutti korosti sääntelyn seurannan merkitystä. Mikroliiikenteen turvallisuustilannetta tulee seurata aktiivisesti ja arvioita on täsmennettävä, mikäli uutta tietoa tulee saataville. OTI näkee tärkeänä, että kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevaa ikärajaa ja sen vaikutuksia sekä laajempia kypärän käyttöä koskevia velvollisuuksia tullaan arvioimaan kokonaisvaltaisesti jatkossa muiden hankkeiden yhteydessä.

Liikenneturva esitti lausunnossaan, että lainsäädäntöön tuodaan kevyttä sähköajoneuvoa ja moottorilla varustettua polkupyörää (L1e-A) koskeva 15 vuoden ikäraja. Liikenneturvan tekemässä selvityksessä 19 Euroopan maassa on jo asetettu ikärajoja sähköisille liikkumisvälineille. Liikenneturva nosti esiin, että Tilastokeskuksen mukaan sähköpotkulautailijoita on menehtynyt Suomessa neljä, joista kaksi on alle 15-vuotiaita lapsia. Myös HUS tiedotti syyskuussa 2024, että noin viiden vuoden seuranta-ajalla sähköpotkulautojen onnettomuuksissa vammautui yli 600 lasta ja nuorta, joiden keski-ikä oli 12–13 vuotta. Liikenneturvan mukaan lasten kokemattomuus liikenteestä sekä kehittymättömät kognitiiviset ja motoriset taidot heikentävät lasten kykyä tuottaa riittävä tilannetietoisuus liikenteessä sekä altistavat häiriötekijöille ja siten riskeille. Sähköpotkulaudan ajaminen turvallisesti vaatii sellaisia taitoja ja kokemusta, joita lapsilla ei vielä ole ja jotka kypsyvät hitaasti aikuisten tasolle. Liikenneturva esittää, että ajokorttilain 2 §:n 2 momenttiin lisättäisiin säännös, jonka mukaan alle 15-vuotias ei saisi kuljettaa kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää.

Kuntaliitto kannatti lausunnossaan yleisen 15 vuoden ikärajan asettamista kevyille sähköajoneuvoille. Kuntaliiton mukaan tämä on tulevaa kehitystä ennakoiva ehdotus, josta säätäminen parantaisi nuorten liikenneturvallisuutta. Yleinen ikäraja koskisi myös yksityisomisteisiä ajoneuvoja, mikä lisäisi sääntelyn vaikuttavuutta. Kuntaliitto toteaa, että mikroliiikennelupa-asetettavan ikärajan noudattamisen valvonta olisi kunnille vaikeaa. Samalla myös yksityisomisteiset ajoneuvot jäävät sääntelyn ulkopuolelle.



Oulun ja Tampereen kaupunkien mukaan kunnilla ei ole mahdollisuutta valvoa ikärajaan liittyvän lupaehdon toteutumista, joten sen sisällyttäminen osaksi lupaehtoja ei ole järkevää.

Tampereen kaupunki esitti lausunnossaan, että sähköisten ajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamiseen tulisi asettaa kuljettajan ikärajaksi 15 vuotta. Selkeä lakiin kirjattu ikäraja suojelisi alle täysi-ikäisiä käyttäjiä ja olisi siten selkeä viesti siitä, että nuorten ei haluta loukkaantuvan liikenteessä. Ikärajan asettaminen edellyttäisi, että viranomaisella olisi myös oikeus tarkistaa kuljettajan ikä, ja kuljettajan olisi se kyettävä liikenteessä myös todistamaan. Tampereen kaupunki toivoo, että ikärajan asettamisen selvitystyötä jatketaan.

ITS Finlandin mukaan ikärajojen tulisi olla samanlaiset kaikkialla, ja niiden tulisi koskea niin vuokrattavia kuin yksityisomisteisiakin kulkuvälineitä. Käyttöä rajaavien ikärajojen rinnalla voisi harkita kypäräpakkoa nuoremmille käyttäjille

Pyöräliitto piti lausunnossaan tärkeänä, että Suomen lainsäädäntö asettaisi vähintään 15 vuoden alaikärajan sähköpotkulaudoille ja muille kevyille sähköajoneuvoille, mukaan lukien moottorilla varustetut polkupyörät. Monissa maissa vastaavat ikärajat ovat jo käytössä, ja myös Liikenneturva on suositellut tämänkaltaista ikärajaa Suomeen. Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto (ETSC) suosittelee, että sähköpotkulautojen käyttäjien vähimmäisikä olisi 16 vuotta tai että sähköajoneuvojen ikärajat noudattaisivat kussakin maassa mopon kuljettamiseen vaadittavaa ikärajaa, näistä kahdesta korkeamman ollessa etusijalla. Ikärajan asettaminen lisäisi liikenneturvallisuutta ja suojaisi nuoria liikenteen riskeiltä.

Professori Sakari Melander totesi lausunnossaan, että ongelmalliseksi ehdotetun sääntelyn suhteen muodostuu se, että sinänsä hyväksyttävään syyhyn perustuvasta ikärajasta voitaisiin määrätä mikrolikennelupaan sisällytettävällä lupaehdolla. Sääntely mahdollistaa näin kuntakohtaisen ikään perustuvan eriarvoisen kohtelun. Melanderin näkemyksen mukaan, ottaen huomioon lasten ja nuorten esityksessä (s. 19 ja 97) kuvattu riski joutua esimerkiksi sähköpotkulautaannettomuuteen sekä liikennesääntöjen vastaisen käyttäytymisen korostuminen alaikäisten sähköpotkulautakäyttäjien keskuudessa, ikärajan asettaminen sähköpotkulaudan vuokraamiselle vaikuttaa perustuvan perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään syyhyn. Melanderin näkemyksen mukaan sääntelyä, joka mahdollistaa kuntakohtaisen vaihtelun esimerkiksi vuokrattavien sähköpotkulautojen ikärajoissa, voidaan pitää perustuslain 6 §:ssä tarkoitetun yhdenvertaisuuden kannalta ongelmallisena. Ehdotettu sääntely saattaisi johtaa myös siihen, että lapsia ja nuoria ei kohdeltaisi tasa-arvoisesti vaan heidän kohtelunsa saattaisi vaihdella kuntakohtaisesti. Tällaista alueellisesti mahdollisesti vaihtelevaa kohtelua olisi vaikea perustella liikenneturvallisuuteen kytkeytyvillä näkökohdilla. Melanderin näkemyksen mukaan vaikuttaisi siltä, että 1. lakiehdotuksen 18 e §:n 2 momentin 4 kohdassa



mainittu mahdollisuus sisällyttää mikroliikennelupaan kuljettajien ikävaatimuksia koskeva lupaehto olisi syytä poistaa lakiehdotuksesta. Melanderin mukaan toinen kysymys on, olisiko laissa syytä säätää nimenomaisesti mikroliikennettä koskevasta ikärajasta ja jos olisi, mikä tuo ikäraja olisi ja mitä kulkuneuvoja ikärajan tulisi koskea. Jos ikärajan asettamiseen päädyttäisiin, olisi Melanderin näkemyksen mukaan toteutettava perusteellisia liikenneturvallisuuteen kytkeytyviin näkökohtiin pohjautuvia arvioita mahdollisesti asetettavasta ikärajasta. Mahdollinen ikärajasääntely johtaisi oletettavasti myös uusiin ja laajempiin vaikutusarviointeihin. Vastaavasti esityksen suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevia perusteluja olisi täydennettävä erityisesti lapsen oikeuksia koskevilla arvioilla, joissa yhtäältä kiinnitettäisiin huomiota lasten ja nuorten suojaamiseen liikenneonnettomuuksilta liittyviin näkökohtiin ja toisaalta mahdollisen ikärajasääntelyn vaikutuksiin lasten ja nuorten oikeuksiin ja asemaan yleensä. Mahdollisen ikärajasääntelyn oikeasuhtaisen ja liikenneturvallisuuden kannalta riittävän kohdentumisen kannalta olisi arvioitava, tulisiko mahdollisen ikärajan koskea vain vuokrattavia yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja vai tulisiko ikärajan koskea yleisesti kaikkien kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamista. Liikenneturvallisuuteen kytkeytyvien näkökohtien kannalta merkittävää eroa mahdollisen ikärajasääntelyn kannalta ei liene sillä, onko esimerkiksi sähköpotkulauta yhteiskäyttöinen ja vuokrattava vai yksityisomisteinen. Vastaavasti liikenneturvallisuuden kannalta olisi perusteellisesti arvioitava, tulisiko mahdollisen ikärajasääntelyn koskea moottorilla varustettuja polkupyöriä ja niistä vuokralle tarjottavia yhteiskäyttöisiä vai myös yksityisomisteisiä. Melanderin näkemyksen mukaan mikroliikenteen mahdollinen ikärajasääntely on kysymys, jota ei vaikuta olevan perusteltua korjata käsiteltävänä olevan esityksen eduskuntakäsittelyn aikana. Esitykseen mahdollisen ikärajasääntelyn suhteen tehtävät muutokset olisivat luonteeltaan sellaisia, että ne edellyttävät perusteellista liikenneturvallisuuteen kiinnittyviin näkökohtiin kytkeytyvää arviota siitä, mihin ikään mahdollinen ikäraja asetettaisiin ja mitä sähköajoneuvoja mahdollinen ikäraja koskisi. Lisäksi mahdollinen ikärajasääntely edellyttäisi uusia vaikutusarviointeja ja suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevien perustelujen uudelleenarviointia. Käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä (s. 56) omaksuttu kanta, jonka mukaan yleistä kevyen sähköajoneuvon mahdollista ikärajasääntelyä tulee arvioida kokonaisvaltaisesti, on Melanderin näkemyksen mukaan perusteltu.

Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että liikennepalvelulain 18 e §:n 1 ja 2 momentin mukaisten lupaehtojen tulee säännöksen sanamuodon mukaan olla ajallisesti tai alueellisesti rajoitettuja. Perustuslakivaliokunta kiinnittää tältä osin huomiota siihen, että 18 e §:n 2 momentin ikävaatimukset poikkeavat luonteeltaan muista säännöksessä tarkoitetuista lupaehtoista. Niitä on vaikea pitää ajallisina tai alueellisina säännöksen tarkoittamassa merkityksessä. Tämä on merkityksellistä arvioitaessa kyseistä lupaehtoa elinkeinovapauden kannalta. Elinkeinovapauden kannalta ongelmattomana ei voi pitää sitä, että sääntely mahdollistaa elinkeinon harjoittamista koskevan sääntelyn varsin merkittävänkin kuntakohtaisen eriytymisen.



Perustuslakivaliokunnan mielestä ei ole toisaalta myöskään vaikeuksista ajateltavissa, että lapsia ja nuoria koskevat mikroliikennepalveluiden riskit olisivat olennaisesti erilaisia eri kuntien välillä. Mahdollisuus kuntakohtaiseen vaihteluun esimerkiksi vuokrattavien sähköpotkulautojen ikärajoissa ei perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuussääntelyn kannalta ole tältä osin ongelmattonta. Yhdenvertaisuuden kannalta perusteltuna ei voida toisaalta pitää myöskään sitä, että oikeus kuljettaa sähköajoneuvoa ikärajoja koskevien lupaehtojen seurauksena määräytyisi eri tavoin sähköajoneuvon omistuspohjan perusteella. Perustuslakivaliokunnan mielestä vuokrattujen ja yksityisomisteisten sähköajoneuvojen kuljettajia tulee tältä osin kohdella yhdenmukaisesti. Perustuslakivaliokunnan mielestä mahdollisista kuljettajien ikävaatimuksista on edellä mainituista ja perustuslain 80 §:ään liittyvistä syistä välttämätöntä säätää laissa. Ehdotettua 1. lakiehdotuksen 18 e §:n 2 momenttia on muutettava siten, ettei kunnan ole mahdollista liittää lupaan kuljettajien ikävaatimuksia koskevia ehtoja. Tämä on edellytyksenä 1. lakiehdotuksen käsittelemiselle tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy lausunnoissa esitettyyn huoleen lasten ja nuorten liikenneturvallisuudesta. Ministeriö yhtyy useissa lausunnoissa esitettyyn näkemykseen siitä, että ikärajasta määrääminen mikroliikennelupa- sisällytettävällä lupaehdolla voi muodosta ongelmalliseksi ja esityksen mukainen ehdotus mahdollistaa muun muassa kuntakohtaisen vaihtelun, mikä voi muodostua ongelmalliseksi yhdenvertaisuuden kannalta. Ministeriö yhtyy myös perustuslakivaliokunnan näkemykseen tältä osin. Näin ollen 1. lakiehdotuksen 18 e §:n 2 momentista tulee poistaa 4 kohta, jonka mukaan kunta voisi liittää mikroliikennelupa- kuljettajien ikävaatimuksia koskevia lupaehtoja.

Ministeriö yhtyy professori Melanderin lausunnossaan esittämään näkemykseen siitä, että jos laissa nimenomaisesti säädettävän ikärajan asettamiseen päädyttäisiin, olisi toteutettava perusteellisia liikenneturvallisuuteen kytkeytyviin näkökohtiin pohjautuvia arvioita mahdollisesti asetettavasta ikärajasta. Vastaavasti esityksen suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevia perusteluja olisi täydennettävä erityisesti lapsen oikeuksia koskevilla arvioilla. Ministeriö yhtyy myös professori Melanderin näkemykseen siitä, että mikroliikenteen mahdollinen ikärajasääntely on kysymys, jota ei vaikuta olevan perusteltua korjata käsiteltävänä olevan esityksen eduskuntakäsittelyn aikana. Esitykseen mahdollisen ikärajasääntelyn suhteen tehtävät muutokset olisivat luonteeltaan sellaisia, että ne edellyttävät perusteellista liikenneturvallisuuteen kiinnittyviin näkökohtiin kytkeytyvää arviota. Lisäksi mahdollinen ikärajasääntely edellyttäisi uusia vaikutusarviointeja ja suhdetta perustuslakiin ja säätämisyjärjestystä koskevien perustelujen uudelleenarviointia. Hallituksen esityksessä (s. 56) omaksuttu kanta, jonka mukaan yleistä ikärajasääntelyä tulee arvioida kokonaisvaltaisesti, on ministeriön näkemyksen mukaan edelleen perusteltu.



Saatujen asiantuntijalausuntojen perusteella on selvää, että kaikkien kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamiseen tulisi arvioida yleistä ikärajaa. Kuten hallituksen esityksessä on todettu, yleistä kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevaa ikärajaa ja sen vaikutuksia sekä laajempia kypärän käyttöä koskevia velvollisuuksia tulee arvioida kokonaisvaltaisesti jatkossa muiden hankkeiden yhteydessä. Valitettavasti kattavaa arviota sääntelyn vaikutuksista ei ehditty toteuttaa tämän hankkeen yhteydessä. Kokonaisuudessa tulisi arvioida muun muassa siitä, mikä olisi oikeasuhtainen ikävaatimus, miten tämä tulisi toteuttaa, kuka sääntelyä valvoisi ja mitä seuraamuksia sääntelyn vastaisesta toiminnasta aiheutuisi kuljettajalle tai henkilölle, joka on luovuttanut ajoneuvon kuljetettavaksi.

Ministeriö haluaa vielä korostaa, että kevyt sähköajoneuvo tai moottorilla varustettu polkupyörä ei ole lelu. Kyseiset liikkumisvälineet ovat ajoneuvoja, joiden kuljettajilla on oltava riittävä kyky kuljettaa ajoneuvoja turvallisesti liikenteessä. Alustavien arvioiden mukaan Liikenneturvan esittämä 15 vuoden ikäraja parantaisi lasten liikenneturvallisuutta. Alustavan arvion mukaan ikärajan tulisi koskea kaikkia kevyitä sähköajoneuvoja ja moottorilla varustettuja polkupyöriä, koska nykyisillä tiedoilla ei ole esitettävissä liikenneturvallisuuteen perustuvia perusteluita muihin rajauksiin. Myös perustuslakivaliokunnan lausunnon mukaan vuokrattujen ja yksityisomisteisten sähköajoneuvojen kuljettajia tulee tältä osin kohdella yhdenmukaisesti. Lainsäädännön on oltava sellaista, jolla parhaiten suojataan lapsia ja nuoria liikenneonnettomuuksista aiheutuvilta loukkaantumisilta ja kuolemilta.

Liikennevirhemaksut

Pohjois-Savon ELY-keskus esitti lausunnossaan, että tieliikennelakiin esitetty liikennevirhemaksun korotus on kannatettava, mutta se saattaa silti olla liian kevyt rangaistus ja tulisikin harkita, että seuraamuksena olisi kuljettajan tuloihin perustuva sakkorangaistus. ELY-keskus toteaa lausunnossaan, että ehdotettu sanktio esim. mikroliikenteen ajoneuvon rakenteen muuttamisesta on vain 40 euron liikennevirhemaksu, eikä maksun suuruus ole riittävä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tieliikennelakiin ehdotetun liikennevirhemaksun suuruutta on arvioitu hallituksen esityksessä. Hallituksen esityksen mukaista liikennevirhemaksun korottamista on pidettävä esityksen mukaan 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 mikroliikenteen keskeisimmistä haasteista. Liikennevirhemaksu on keskeinen osa sitä keinovalikoimaa, jolla pyritään varmistamaan liikennesääntöjen noudattaminen ja näin ollen turvallinen liikkuminen myös mikroliikenteessä. Ennalta estävyyden kannalta seuraamuksen tulee olla riittävän tuntuva. Liikenneturvallisuuden vaarantamisesta



säädetään edelleen rikoslaissa. Rikoslain säännökset tulevat siten sovellettaviksi tilanteissa, joissa kuljettaja aiheuttaa vähintään abstraktia vaaraa muulle liikenteelle. Tällöin kyseeseen voi tulla myös rikosoikeudellinen sakkorangaistus. Ajoneuvolakiin ehdotettavan 40 euron liikennevirhemaksun suuruus vastaa tällä hetkellä mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle vastaavista teoista määrättävää liikennevirhemaksua. Polkupyöräilijä tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja voidaan kuitenkin tuomita ajoneuvorikkomuksesta sakkoon ajoneuvolain 194 §:n perusteella ajoneuvon ominaisuuksiin liittyvien puutteiden vuoksi. Vakavimmat puutteet arvioidaan ajoneuvon käyttöön liittyvinä liikenneturvallisuuden vaarantamisina. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Oikeusministeriö korostaa, että rangaistusluonteisilta seuraamusmaksuilta edellytettävä laillisuusperiaate merkitsee sitä, että sanktioidun velvoitteen tulee olla täsmällinen: sanktioinnin on oltava ennakoitavaa siten, että henkilö tietää, millä tavoin toimimalla seuraamuksena on liikennevirhemaksu. Oikeusministeriön mukaan toisin kuin autojen kohdalla, kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien osalta laissa ei edellytetä rekisteröintiä tai katsastusta, mutta niiden osalta on kuitenkin varmistettava siitä, että ne ovat liikennekelpoisia. Näiden kohdalla ei siten olisi välttämättä samalla tavoin selvää, milloin esimerkiksi moottorilla varustettu polkupyörä ei täyttäisi laissa säädettyjä edellytyksiä. Tämän vuoksi on korostettava sanktioinnin edellytyksenä olevaa tahallisuutta ja huolimattomuutta sekä poliisin velvollisuutta jättää liikennevirhemaksu määräämättä. Oikeusministeriö kuitenkin toteaa, että esityksessä omaksuttu lähtökohta lievempien tekojen sanktioinnista hallinnollisin seuraamusmaksuin ja vakavampien tekojen jättämisestä rikosoikeuden piiriin on oikea.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että ajoneuvolain 195 §:ään ehdotetut lisäykset vastaavan pykälän nykyistä systematiikkaa. 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. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Muut asiat

Onnettomuustietoinstituutti esitti lausunnossaan suojakypärän käytön määräämistä pakolliseksi. Liikenneonnettomuuksien lautakunnat ovat esittäneet monen pyöräilyonnettomuuden yhteydessä, että pyöräilykypärän käyttö tulisi määrätä lailla pakolliseksi ja kypärän käytön valvontaa lisätä. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien keräämän tiedon mukaan pyöräilykypärän käyttö olisi voinut parhaimmillaan pelastaa vuosittain keskimäärin kuuden polkupyöräilijän hengen. Myös **Liikenneturva** totesi lausunnossaan, että olisi tarpeen tarkastella yleisesti suojakypärään käyttövelvollisuuden suositusluontoisen "yleensä käytettävä" -kirjauksen täsmentämistä muotoon "käytettävä".

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tieliikennelain 92 §:n 4 momentin mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Hallituksen esityksen mukaan suojakypärän käyttösäännöstä tarkennettaisiin siten, että myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajan ja matkustajan olisi ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. 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 mikrolienteessä ja vähentää näin vakavia päävammoja. Polkupyöräilyn osalta kypärän käyttö on lisääntynyt huomattavasti vahvan käyttösuosituksen voimaantulon jälkeen. Esimerkiksi Liikenneturvan seurantojen mukaan 58 prosenttia pyöräilijöistä käytti kypärää viime vuonna. Toisaalta suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää mikrolikenpalveluiden käyttöä, koska palvelun yhtenä tarkoituksena on mahdollistaa palvelun spontaani ja helppo käyttö.

Suojakypärän käyttöpakon vaikutuksia on arvioitu edellisen kerran tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä (HE 180/2017 vp). Suojakypärän käyttäminen voi estää tai lieventää pään vammoja useissa onnettomuustapauksissa. Aikaisemmin on myös arvioitu, että suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta. Hallituksen esityksessä todetaan, että yleistä kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevaa ikärajaa ja sen vaikutuksia sekä laajempia kypärän käyttöä koskevia velvollisuuksia tulee arvioida kokonaisvaltaisesti jatkossa muiden hankkeiden yhteydessä. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.



Oikeusministeriö kiinnitti huomiota ajoneuvojen siirtolakiin tehtävään muutokseen. Oikeusministeriö toteaa, että palveluntarjoajan näkökulmasta sillä, siirretäänkö ajoneuvo lähisiirtona vai varastosiirtona, voi olla merkittävä vaikutus tämän elinkeinotoimintaan, minkä vuoksi oikeusministeriö korostaa perusteluissa todettua toimen oikeasuhtaisuuden vaatimuksen (hallintolain 6 §) noudattamista. Tämä merkitsee, että harkintavaltaa siirtotilanteissa tulisi käyttää siten, että ensisijaisesti lupaehtojen vastaisesti pysäköity ajoneuvo siirrettäisiin lähisiirtona ja vain, jos tämä ei ole mahdollista, voitaisiin tehdä varastosiirto (mm. siirtokustannukset, käytöstä pois olevat mikroliikennevälineet).

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksen mukaan kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja tekee valinnan lähisiirron ja varastosiirron välillä suhteellisuusperiaatteen mukaisesti, mikä on myös todettu esityksessä (s. 81). Kaikissa tilanteissa lähisiirtoa ei voida pitää riittävänä toimenpiteenä pykälän tavoitteen saavuttamiseksi. Myös useissa muissa siirtolain säännöksissä ajoneuvon siirron suorittava viranomainen tekee valinnan lähi- tai varastosiirron välillä, joten tämä sääntelymalli sopii lain systematiikkaan. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Helsingin kaupunki ja Kuntaliitto esittivät tarkennusta tieliikennelain liitteeseen 4.3 esitettyyn uuteen M20-tiemerkintään (Kevyt sähköajoneuvo). Kyseinen tiemerkintä mahdollistaa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinnin, mutta ei polkupyörien pysäköintiä tiemerkinnän alueelle, vaikka yhteiskäyttöiset polkupyörät ovat myös mikroliikenneluvan alaisia ajoneuvoja. Lausunnoissa ehdotetaan, että M20-tiemerkintä laajennettaisiin koskemaan kevyiden sähköajoneuvojen lisäksi myös muita mikroliikenneluvan piiriin kuuluvia ajoneuvoja eli esimerkiksi yhteiskäyttöisiä polkupyöriä, jotta kunta voi kustannustehokkain ja toimivin keinoin ohjata kaikkien mikroliikenneluvan alaisten ajoneuvojen pysäköintiä tasapuolisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Nykyisin tieliikennelaissa on jo liikenteenohjauslaitteet, jotka koskevat sekä polkupyörien että kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajia. Uusien liikenteenohjauslaitteiden tavoitteena ei ole kohdella kaikkia mikroliikennevälineitä tasapuolisesti, vaan uudet liikenteenohjauslaitteet on tarkoitettu ohjaamaan juuri kevyitä sähköajoneuvoja erillään polkupyöristä.

Ministeriö kiinnittää huomiota siihen, että olisi tienkäyttäjälle vaikeaselkoista ja epäloogista, mikäli kevyt sähköajoneuvo -lisäkilpi ja kevyt sähköajoneuvo -tiemerkintä koskisivat eri ajoneuvoluokkia. Tällainen sääntely ei sovi tieliikennelain systematiikkaan.



Suomen Liikennelääketieteen yhdistys esitti lausunnossaan, että mobiililaitteiden käyttämistä ajaessa koskeva lainsäädäntö ulotetaan koskemaan mikroliikennettä siinä missä promillerajakin ja viestintävälineen käyttö olisi samoin rangaistavaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen. Ministeriön tiedossa ei ole, että mobiililaitteiden käyttö olisi ollut merkittävänä osasyynä mikroliikenteen liikenneonnettomuuksissa. Kokonaisuutta tulee kuitenkin seurata ja arvioida myös jatkossa.

Näkövammaisten liitto totesi lausunnossaan, että Ruotsissa sähköpotkulautojen pysäköinti jalkakäytävillä on kokonaan kielletty. Tämä olisi turvallisoin malli myös Suomessa. Näkövammaisten liitto esittää, että kieltä vielä harkittaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että asiaa arvioitiin ennen hallituksen esitystä laaditussa arviomuistiossa. 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. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Pohjois-Savon ELY-keskus esitti lausunnossaan, että sähköavusteisten suojaamattomien ajoneuvojen enimmäisnopeus rajattaisiin 20 km/h:ssa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä ei ehdoteta muutosta kevyen sähköajoneuvon rakenteelliseen enimmäisnopeuteen, joka on 25 kilometriä tunnissa. Esityksen tavoitteena on antaa kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Esityksessä ehdotetaan, että kunta voisi liittää mikroliikennelupa- ehtoja, jotka koskevat muun muassa vuokrattavien ajoneuvojen ajonopeuksia. Kunta voisi näin ollen rajoittaa vuokrattavien ajoneuvojen ajonopeuksia lupaehdoin. Kunnat voivat rajoittaa ajonopeuksia myös liikenteenohjauslaitteilla, jolloin rajoitukset koskevat myös yksityisomisteisia ajoneuvoja. Tieliikennelain 5 §:n mukaan ajoneuvon nopeus on sovittava sellaiseksi kuin liikenneturvallisuus edellyttää huomioon ottaen tien kunto, sää, keli, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut



olosuhteet. Ajoneuvo on kyettävä hallitsemaan kaikissa liikennetilanteissa. Ministeriön näkemyksen mukaan huomio ei aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Vammaisfoorumi esitti lausunnossaan, että siirtolain 48 tunnin säännös tulisi muuttaa kahteen tuntiin tai vastaavaan sääntelyyn, jolloin sillä olisi todellinen vaikutus. Vaihtoehtoisesti kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävälle tulisi kieltää poistamalla tieliikennelain 37 §:n 3 momentti, jonka mukaan jalkakäytävälle saa pysäköidä polkupyöriä, mopoja sekä kevyitä sähköisiä ajoneuvoja.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että siirtolain 48 tunnin säännöksen muuttamista arvioitiin hankkeen aikana kevyiden sähköajoneuvojen osalta. 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 liikenneturvallisudelle. 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. Esityksessä ehdotetaan siirtolakiin uutta 5 a §:ää, jonka mukaan mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle pysäköity mikroliikennepalveluun tarkoitettu ajoneuvo voidaan lähi- tai varastosiirtää välittömästi. Jalkakäytävälle pysäköintiä koskevan kiellon osalta ministeriö viittaa edellä Näkövammaisten liiton kohdalla lausuttuun. Ministeriön näkemyksen mukaan huomiot eivät aiheuta muutosta lakiehdotukseen.

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa nousi ensimmäisessä kuulemisessa esiin kysymys seulonta- ja tarkkuusalkometrikokeiden riittävydestä. **Sisäministeriö** piti lausunnossaan liikenneturvallisuden näkökulmasta perusteltuna, että tieliikennelakia muutetaan esitetyllä tavalla. **Poliisihallitus** kannatti esitettyä sääntelyä, ja totesi lausunnossaan, että poliisi voi nykyisin todeta varsin luotettavalla tavalla tienkäyttäjän päihtymystilan ja siksi nykyisten seulontalaitteiden luotettavuuden tulisi riittää todistusvoimaiseksi näytöksi hallinnollisella seuraamusmaksulla käsiteltävässä päihderajojen ylittämisessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tienkäyttäjän oikeusturvan näkökulmasta olisi monin tavoin ongelmallista, jos viranomaisten tulisi päätellä henkilön päihtymystila ilman alkometrilaitetta tai huumausainetestejä. On tärkeää, että viranomainen voi riittävän tarkalla teknisellä laitteella (ja koetuloksiin tehtävillä riittävillä varmuusvähennyksillä) todentaa teon tunnusmerkistön täyttymisen



ennen kuin kuljettajalle määrättään liikennevirhemaksu teosta. Olennaista myös on, että sääntely sisältää riittävät säädösperustaiset mahdollisuudet vastuusta vapautumiseen. Tällaisista säädetään voimassa olevan tieliikennelain 160 §:n 4 momentissa.

On selvää, että liikennevirhemaksun määrääminen eroaa rikosoikeudellisen rangaistuksen määräämisestä. Hallinnollisen seuraamuksen määrääminen ei edellytä samanlaista näyttöä kuin syyksilukeva rikostuomio, etenkin jos kysymyksessä on rikkomusluonteinen teko, jollaisten käsittely muutenkin on luonteeltaan summaarista. Ministeriö voi tältä osin yhtyä Poliisihallituksen esittämään näkemykseen seulonta-alkometrikokeiden riittävydestä kiistattomissa tilanteissa. Rajatapauksissa tai kiistotilanteissa sääntely antaa kuitenkin mahdollisuuden suorittaa tarkkuusalkometrikokeen kuljettajalle, mikä on tärkeää kuljettajan oikeusturvan näkökulmasta.

Alkoholin tai muun huumausaineen vaikutuksen alaisena olemista ei voida luotettavasti selvittää ilman mahdollisuutta seulonta- ja tarkkuusalkometrikokeisiin. Tämä on myös yksi oikeusturvatake henkilölle, jota mahdollisesti aiheettomasti epäillään ajoneuvon kuljettamisesta päihtyneenä. Huumausaine-epäilyt voidaan nykyisin selvittää riittävällä tarkkuudella vain verikokeella. Huumausaineiden käyttörikoksesta epäillylle voidaan tehdä henkilönkatsastus pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n mukaisesti.

Myöskään perustuslakivaliokunta ei nähnyt ongelmaa esitetyssä sääntelymallissa. Perustuslakivaliokunnan mielestä esitetyn kaltainen puuttuminen ei muodostu kovin pitkälle kohdehenkilön henkilökohtaiseen koskemattomuuteen meneväksi, kun otetaan huomioon kokeiden luonne ja tarkoitus niiden avulla selvittää laissa kielletyn toiminnan tunnusmerkistön täyttyminen. Tältä osin ratkaisevaa ei valiokunnan mielestä ole, onko kyseessä rikosoikeudellisesti sanktioitu teko vai laissa kielletty hallinnollisella seuraamusmaksulla sanktioitu teko.

Sofia Johansson
erityisasiantuntija

Juuso Suomento
erityisasiantuntija

Liite

Säädösmuutosehdotukset



LIITE: Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotus pykäläehdotuksen korjaamiseksi:

HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
1. lakiehdotus Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 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.	1. lakiehdotus Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta 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. Kunnan on myönnettävä hakemuksesta mikroliikennelupa 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 mikroliikennelupan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun	18 e § Mikroliikenneluvan lupaehdot Kunta voi liittää mikroliikennelupan liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun



HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
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 mikroliikennelupa- luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Mikroliikennelupa- an liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.	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; ja 4) kuljettajien ikävaatimuksia; ja 4) käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen välittämistä kunnalle. Kunta voi perustellusta syystä muuttaa tai liittää mikroliikennelupa- luvan voimassa ollessa uusia ehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Mikroliikennelupa- an liitetyistä lupaehdoista on tiedotettava yleisessä tietoverkossa.
Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 päivästä toukokuuta 2025. Kunnan päätöksellä	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . Sen 18 b §:n mukainen mikroliikennelupa vaaditaan kunnissa 1 kuukauden kuluttua lain voimaantulosta. Kunnan päätöksellä



HE:n muotoilu	Vastineen muotoilu
mikroliikenneluvan käyttöönottoa voidaan lykätä, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.	mikroliikenneluvan käyttöönottoa voidaan lykätä, kuitenkin enintään 1 päivään tammikuuta 2026.