



19

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle hallituksen esityksestä mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

HEL 2024-012501 T 03 00 00

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta hallituksen esitykseksi mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi seuraavan lausunnon:

Nykytila ja lainsäädännön tarve

Petteri Orpon hallitusohjelmaan on kirjattu, että hallitus luo mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä ja antaa kaupungeille työkaluja mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen esitys mikroliikkumista koskevasta lainsäädännöstä on edennyt merkittävästi oikeaan suuntaan keväällä 2023 lausuttavana olleesta sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisuja sääntelyvaihtoehtoja käsitelleestä arviomuistiosta. Luonnos hallituksen esitykseksi on erittäin kannatettava ja vastaa siihen muutostarpeeseen, jota Helsinki on esittänyt huolehtiessaan markkinaehtoisten mikroliikkumispalveluiden vaikutuksista katu ympäristöön ja liikenteeseen. Koska kaupunki tulee soveltamaan lainsäädäntöä käytännössä, lausunnossa on kiinnitetty huomiota ensisijaisesti lakiesityksen selkeyttämiseen.

Luonnoksessa on tunnistettu hyvin Helsingin kaupungin esiin tuomat nykyisestä lainsäädännöstä johtuvat haasteet hallita markkinaehtoisista mikroliikkumispalveluista aiheutuvia ongelmia. Esitetyt ratkaisut mahdollistavat kaupungille paremmat keinot puuttua haasteisiin. Nykyisin käytössä olevilla liikenteenohjauslaitteiden käytöllä ja vapaaehtoisella sopimisella kaupunki on pystynyt hillitsemään sähköpotkulaudoista aiheutuvia haittoja jonkin verran. Helsingin kaupungin Mobility Lab on myös järjestänyt yrityksille mahdollisuuksia kokeilutoimintaan kaupungissa. Mikroliikkumispalveluja tarjoavia operaattoreita sitova lainsäädäntö on ainoa keino, jolla mikroliikkumispalvelut voivat kestävästi jatkaa toimintaansa Helsingissä. Uuden lain myötä tärkeä liiketoiminta markkinaehtoisena liikkumispalveluna voi vakiinnuttaa asemansa Helsingissä. Helsinki kannattaa elinkeinovapautta ymmärtäen myös vastuunsa kadunpitäjänä turvallisesta ja esteettömästä katutilasta.

Kaupungin kannalta on ollut kestävätilanne, kun liikenneturvallisuutta parantavista toimenpiteistä on jouduttu neuvottelemaan operaattoreiden kanssa vapaaehtoisuuteen perustuen. Vapaaehtoisuus on mahdollistanut esimerkiksi tilanteen, jossa markkinoille tuleva uusi ope-



raattori voi kyseenalaistaa vapaaehtoisesti sovitut säännöt. Tällöin muutkin operaattorit voivat vetäytyä sovitusta, koska tämä antaa epäreilun kilpailuasetelman uudelle toimijalle.

Ajoneuvojen nopeusrajoitukset, yölliset käyttörajoitukset, ajoneuvojen käyttöikäraja ja talviaikainen käyttö ovat muutamia esimerkkejä, jotka ovat olleet vapaaehtoisen noudattamisen piirissä. Vaikka kaupungin ja operaattoreiden yhteisten neuvottelujen kautta on saatu aikaan ratkaisuja, jotka ovat hillinneet onnettomuuksien määrää ja siistineet katuja, yhteisesti sovittuja sääntöjä on myös vuosittain kyseenalaistettu tai sääntötulkintoja testattu. Jatkuva neuvottelu samanaikaisesti usean eri toimijan kanssa on myös kuluttanut runsaasti kaupungin työntekijöiden resursseja.

Uusi lainsäädäntö tulee saada eduskunnan käsittelyyn ja voimaan esityksen mukaisesti 1.5.2025. Näin suurin osa kaudesta 2025 voidaan perustaa uuteen lainsäädäntöön. Suuret kaupungit on tärkeää pitää mukana lainvalmistelun viimeistelyvaiheessa, jotta ne pystyvät ennakoiden valmistelemaan lupaehtojen hyväksymistä kesäkaudelle 2025. Helsingin edustajat kiittävät tähänastisesta hyvästä yhteistyöstä.

Mikroliikennelupa

Esitetty mikroliikennelupa on kannatettava muutos liikenteen palveluita annettuun lakiin. Luvanvaraisuus antaa kunnille mahdollisuuden määritellä kunnassa toimintaa harjoittaville yrityksille sitovat lupaehdot mikroliikkumisajoneuvojen käyttöön ja määrän hallintaan. Ehdotettu ratkaisu mahdollistaisi kaupungin tulkinnan mukaan erilaisten liikenneturvallisuutta parantavien teknologisten ratkaisujen velvoittamisen lupaehdoissa. Tällaisia ovat esimerkiksi ajoneuvon käyttäjän iän varmentaminen ehkäisemään alaikäisten ajoa ja käyttäjien määrän tunnistaminen ehkäisemään useamman ihmisen ajamista samalla laudalla.

Esitys ei mahdollista mikroliikkumisoperaattoreiden kilpailuttamista. Operaattorien kilpailuttaminen olisi kaupungin näkökulmasta ollut hyvä lisä keinovalikoimaan hallita haittoja. Mitä enemmän tällaisia työkaluja kaupungilla olisi käytössä, sitä todennäköisemmin ongelmat voidaan ratkaista. Onnistuessaan esitetyllä mikroliikenneluvalla voidaan kuitenkin päästä yhtä tehokkasiin vaikutuksiin turvallisuuden, esteettömyyden ja kunnossapidon kannalta, ja sen voidaan arvioida vastaavan tavoitteisiin riittävän hyvin. Esityksen mukainen keinovalikoima on nopeasti vietävissä käytäntöön vaikuttaen jo kesäkaudelle 2025. Helsingin kaupunki kannattaa esitettyä kokonaisuutta. On kuitenkin hyvä, että lupaehdoja voidaan myös muuttaa, jos korjausliikkeiden tarve havaitaan.



Esitykseen sisältyvä mahdollisuus rajoittaa ajoneuvojen lukumäärää on välttämätön. Sähköpotkulautojen määrät ryöpsähtivät kaudella 2022 Helsingissä pahimmillaan yli 18 000 ajoneuvoon. Tämä aiheutti merkittäviä haasteita tielläliikkuville ja esteettömyydelle, kun ajoneuvoja oli pysäköity väärin erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräliikenteen esteeksi. Erityisen haitallista laitteiden huolimaton pysäköinti on ollut heikoimmassa asemassa oleville tielläliikkuville, kuten näkövammaisille ja vanhuksille, joille sähköpotkulautojen pysäköinti ja käyttö on aiheuttanut turvattomuuden tunnetta. Kaupunki on kyennyt hillitsemään ajoneuvojen määräästä ja pysäköinnistä aiheutuvia esteettömyyden ongelmia vuonna 2023 käyttöön otetulla keskustan pysäköinninrajoitusalueella ja sitä koskevalla sopimuksella, mutta laajamittaisia koko kaupunkia koskevia pysäköintiä tai ajoneuvojen määrää koskevia rajoituksia on ollut mahdotonta toteuttaa liikenteenohjauslaitteisiin perustuen. Kaupunki pitää positiivisena myös sitä muutosta, että maastoliikennelakia koskevat alueet ja dataa koskevat ehdot tulisivat osaksi mikroliikennelupajärjestelyä.

Helsingin kaupunki kannattaa ehdotusta, että kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan, jos luvan ehtoja ei noudateta. Olisi kuitenkin tärkeää, että kaupungilla olisi mahdollisuus puuttua lupaehtojen lievempiin rikkomuksiin huomautusten lisäksi myös esimerkiksi hallinnollisella laiminlyöntimaksulla. Toinen mahdollinen lievempi sanktiokeino olisi luvan määräaikainen peruuttaminen. Nyt esitetty luvan peruuttaminen ainoana sanktiona olisi erittäin ankara, mitä kaupunki pitää myös elinkeinotoiminnan kannalta ongelmallisena. Olisi myös kohtuullista, että kunnalla olisi mikroliikennelupaa käsitellessään oikeus pyytää luvan hakijalta tarpeellisia lisäselvityksiä lupahakemuksen käsittelyä varten.

Lupaehtojen valvonta tulee jatkossakin edellyttämään kunnilta resursointia, vaikka rajoituksia toteutettaisiin teknisillä rajoituksilla. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi valvontatyön kustannusten perimistä koskeva säännös, jollainen on myös esimerkiksi ympäristönsuojelulaissa (205 §:n 2 momentin 4-5 kohdissa) sekä kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetussa laissa (14 § b:n 2 momentissa). Lupaehtojen noudattamatta jättämisestä huomauttamisen kustannukset sekä luvan peruuttamisesta aiheutuvat kustannukset tulisi voida myös periä maksuilla. Jos kunnat voisivat periä maksun ainoastaan luvan myöntämisestä, mutta ei mistään muusta edellä kuvatusta lupiin liittyvästä työstä, aiheutuisi tästä ylimääräisiä menoja kunnille.

Lakiesityksen mukaan mikroliikennelupaa ei tarvita, jos kunta itse tarjoaa vuokralle ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kuitenkin tässä vuokraustoiminnassa olisi noudatettava samoja liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja lupaehtoja. Saman sisältöisten lupaehtojen ulottaminen koskemaan kuntien itse tarjoamaa



vuokraustoimintaa (nykyiset asemiin perustuvat kaupunkipyörät) kaipaa selkeyttämistä. Lain perusteluissa olisi tärkeä selventää, että kunnan hyväksymät lupaehdot voivat perustuen liikenneturvallisuuteen, esteettömyyteen ja kunnossapitoon sisältää erilaisia ehtoja erilaisille liikkumisvälineille, esimerkiksi sähköpotkulautoille ja polkupyörille. Lähtökohtana on edelleen, että kaupunki kohtelee omaa hankittua kaupunkipyöräjärjestelmää ja markkinaehtoisia liikkumispalveluita samalla tavalla suhteessa liikenneturvallisuuden edistämiseen, kunnossapidosta huolehtimiseen ja esteettömyyden varmistamiseen.

Perusteluissa on todettu, että pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi sisältää ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta. Kaupunki pitää kuitenkin EU:n valtioneuvoston päätöksen ja omaisuuden suojan vuoksi välttämättömänä, että kunnalla on edelleen oikeus edes yksityisoikeudellisin sopimuksin saada markkinahintaa vastaavaa korvausta, jos kunta osoittaa yleisiä alueita liiketoimintakäyttöön.

Promilleraja

Esitetty promillerajaehdotus 0,5 ajettaessa moottorilla varustetulla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla on liikenneturvallisuuden kannalta hyvä. Sähköpotkulautaanonnettomuudet ovat yllätyksellisesti onnettomuustilastoissa ja varsinkin päihtyneenä ajo on ollut suurimpia riskitekijöitä joutua onnettomuuteen. On kuitenkin huomioitava, että promilleraja ei yksin ratkaise päihtyneenä ajamisen ongelmia vaan poliisille tulee varata riittävästi resursseja valvontaan. Kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että hyväksi todettujen ja onnettomuuksia tutkitusti vähentävien yöaikaisten käyttörajoitusten jatkaminen on lainsäädännön puitteissa tarvittaessa perustellusti mahdollista, vaikka promillerajasta erikseen säädettäisiin. Luonnoksessa mikroliikenneluvaksi tällaiset käyttörajoitukset perustellusti on mahdollistettu. Promillerajan muutos mahdollistaisi poliisin puuttumisen myös yksityisillä laudoilla päihtyneenä ajoon. Myös liikennevirhemaksuihin ja päihtyneenä ajon estämiseen ja valvontamahdollisuuksien parantamiseen liittyvät esitykset ovat kannattavia.

Ajoneuvolaki ja ajoneuvojen siirtämisestä annettu laki

Esitetyt muutokset ajoneuvolakiin parantavat liikenneturvallisuutta. Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistäminen todennäköisesti vähentäisi riskiä mahdollisille tulkintaongelmille esimerkiksi väistämistilanteissa, kuten esityksessä todetaan.

Esitetty muutos ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin, joka antaa kunnalle tai kunnalliselle pysäköintivalvonnalle oikeuden siirtää mikroliikenneluvan vastaisesti pysäköityjä ajoneuvoja välittömästi, paran-



taa ja selkeyttää kunnan mahdollisuuksia puuttua väärinpysäköityihin ajoneuvoihin merkittävästi. Huomioitavaa kuitenkin on, että ensisijaisesti oikeaoppisen pysäköinnin toteutumisen varmistaminen tulisi edelleen tapahtua operaattorin toimesta, mikroliikkumisluvan menettämisen tai muiden määriteltävien sanktioiden uhalla. Tämän mahdollistavat esityksessä olevat mikroliikenneluvan käyttöä ja määrää koskevat rajaukset. Silti väärinpysäköityjen ajoneuvojen siirrot tulevat todennäköisesti työllistämään huomattavasti pysäköinninvalvontaa. Toisaalta pysäköintivirheen arviointia ei luonnoksessa edellytetä eli konkreettinen siirtotyö voidaan ulkoistaa ja päätösten tekemisen vastuu jää viranomaiselle. (Helsingin hallinto-oikeuden päätös 16/0448/5, jonka mukaan siirronvalvojan ei tarvitse olla viranhaltija). Kaupungin tulkinnan mukaan mikroliikenneluvan ehdoissa voidaan myös pysäköintikieltoalueiden ulkopuolella vaatia tieliikennelain mukaista pysäköintitapaa, mikä mahdollistaa sen, että pysäköintivirheen tehnyt ajoneuvo voidaan siirtää välittömästi ilman tulkintaa huomattavasta haitasta.

Lisäkilvet ja muut tiemerkinnot

Luonnoksessa esitetty lisäkilpi H12.14., joka koskisi kevyitä sähköajoneuvoja, on tarpeellinen lisäys. Lisäkilpeä voitaisiin hyödyntää selkeyttämään ajoradalla sijaitsevien mikroliikkumisen pysäköintipaikkojen merkintää. Kaupunki näkee kuitenkin tärkeänä, että polkupyöriä koskevalla lisäkilvellä H12.10 voidaan jatkossakin ohjata sekä polkupyöriä, että kevyitä sähköajoneuvoja, kuten luonnoksessakin on esitetty.

Helsinki pitää lähtökohtaisesti hyvänä asiana, että sähköajoneuvon pysäköintipaikalle tulisi erillinen tiemerkinnot M20. Tätä voitaisiin käyttää myös ilman liikennemerkkiä, mikä laskisi pysäköintialueiden toteutuksen kustannuksia ja pienentäisi haittaa kaupunkikuvalle. Helsingissä nykyisin Traficomilta saadulla poikkeusluvalla käytössä olevat mikroliikkumista koskevien pysäköintiruutujen tiemerkinnot, joissa on sähköpotkulaudan symboli, sallivat pysäköinnin sekä kevyille sähköajoneuvoille että polkupyörille. Kaupunki ehdottaakin, että joustavuuden kannalta tiemerkinnot M20, voitaisiin käyttää myös lisäkilven H12.10 yhteydessä ja sallia polkupyörien pysäköinti samaan ruutuun kevyiden sähköajoneuvojen kanssa. Koska esityksen tiemerkinnot eroaa hieman Helsingin nykyisin käyttämästä merkintätavasta, tienpitäjälle tulisi asettaa siirtymäaika pysäköintialueiden liikennemerkkien ja tiemerkinnotien muuttamiselle.

Luonnoksessa lisättäisiin uusi ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Säännökohtaisissa perusteluissa todetaan, että sitä ei kuitenkaan olisi pakko käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää. Merkintätavan tulisi ennemmin olla tienpitäjää velvoittava, jotta eri puolille maata ei synny erilaisia merkitsemistapoja ja toimintatapa kyseisissä risteyk-



sissä on tienkäyttäjälle selvää myös talviolosuhteissa. Tämä vähentäisi onnettomuusriskiä. Mikäli merkintätapa asetetaan tienpitäjää velvoittavaksi, tulisi tienpitäjälle asettaa tätäkin merkkiä koskien siirtymäaika, jonka aikana nykyiset liikennemerkkijärjestelyt on muutettava uutta sääntelyä vastaavaksi.

Muita mikroliikennelupaa koskevia lainsäädännöllisiä huomioita ja tarkennuksia

Luonnoksen mukaan kunnan päätökseen mikroliikenneluvan peruuttamisesta haettaisiin oikaisua hallintolain mukaisesti, joten päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus määräytyisi hallintolain 49 f §:n mukaan. Luonnos ei sisällä erillistä säännöstä siitä, että päätöksen tehnyt viranomaisomainen voisi määrätä, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä on oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava. Vastaava säännös on esimerkiksi ympäristönsuojelulain 200 §:ssä. Helsinki ehdottaa jommankumman seuraavista korjaukseksi, jotta lupaehtojen peruuttaminen tulee heti täytäntöön pantavaksi ja on siten tehokas keino puuttua lupaehtojen vastaiseen menettelyyn.

a) Perusteluissa mainitaan, että luvan peruuttamista koskeva päätös on sellainen hallintolain 49 f §:n mukainen päätös, joka sen luonteen vuoksi on pantava täytäntöön heti eikä sitä yleisen edun vuoksi voida lykätä, tai b) lakitekstiin lisätään seuraava säännös: "Päätöksen tehnyt kunta voisi määrätä, että luvan peruuttamista koskevaa päätöstä on oikaisuvaatimuksesta ja muutoksenhausta huolimatta noudatettava".

Esityksen mukaisessa liikennepalvelulain 18 d §:n 2 momentissa ehdotettu kunnan oikeus olla myöntämättä lupaa hakijalle, jos kunta on peruuttanut luvan viimeksi kuluneen vuoden aikana, ei huomioi sitä, että se, jonka lupa on peruutettu, voi hakea lupaa kunnalta vuoden aikarajan sisällä esimerkiksi uuden yhtiön nimissä, jonka alle "karenssissa" olevan yhtiön toiminta siirretään. Esitys jättää epäselväksi, kuinka kunnan tulisi tai miten kunta voisi lupamenettelyssä huomioida tämän kaltaisen toiminnan, jolla vuoden aikarajaa voi olla mahdollista kiertää.

Liikennepalvelulakiin esitettävän 18 d §:n 3 momentissa ja kyseisen lainkohdan perusteluissa mainitaan "kunnan lupaviranomainen". Jos erillistä lupaviranomaista (eli vastaavaa viranomaista kuin esimerkiksi rakennusvalvontaviranomainen tai ympäristönsuojeluviranomainen) ei kuitenkaan ole tarkoitus tällä lakiesityksellä säätää, tulisi tässä kohdassa puhua yleisesti kunnasta, joka voi periä maksun.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö



Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Lausuntoa on pyydetty 1.11.2024 mennessä. Lausunnon antamiselle varattua määräaikaa on pidennetty 4.11.2024 asti.

Luonnos hallituksen esitykseksi

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

Maaliskuussa 2022 hyväksytyssä, vuosille 2022–2026 annetussa liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot lisäävät osaltaan liikenneturvallisuuden haasteita. Liikenneturvallisuusstrategia sisältää useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteitä ovat muun muassa selvitykset pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta sekä kuntien toimivaltuuksista ohjata mikroliikennepalveluita alueillaan. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän valmistelemaan hallituksen esitystä mikroliikkumista ohjaavasta lainsäädännöstä lokakuussa 2023. Työryhmän työn pohjana toimi liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuonna 2023 laatima arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisuihin ja sääntelyvaihtoehtoista sekä siitä saadut lausunnot.

Esitysluonnoksen 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 liikenneonnettomuudet ja rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät.

Tieliikennelakiin ehdotetaan myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen promillerajaa ja sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena olisi parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Tieliikennelakiin ehdotettaisiin lisättävän uusi kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettu liikennemerkki ja tiemerkintä. Tavoitteena olisi parantaa kaupunkien ja kuntien keinoja mikroliikenteen liikenteenohjauksessa. Ajoneuvolain soveltamisalaa ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki



sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa. Tavoitteena olisi, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Lainsäädäntöön liittyviä täsmennyksiä ja niiden perusteluja

Lausunnossa on nostettu olennaisimmat huomiot luonnoksesta hallituksen esitykseksi. Alla on täsmennetty vielä joitakin kohtia ja niiden perusteluja:

Esityksessä ei ole mainittu, että mikroliikenneluvan myöntämistä ja valvontaa varten perustettaisiin uusi kunnan lupaviranomainen. Tällöin tulkinta on se, että ilmeisesti luvan myöntäisi ja sitä valvoisi kuka tahansa kunnan viranomainen/viranhaltija, jolle tehtävä hallintosäännössä delegoitaisiin. Kaupunki ei näe tälle estettä.

Luonnoksen perusteluissa on todettu, että pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi pitää sisällään ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta. Kaupunki pitää välttämättömänä, että vähintään lain perusteluissa olisi maininta siitä, että sääntelyn estämättä kunta voi kuitenkin yksityisoikeudellisella sopimuksella sopia luvan saaneiden kanssa siitä, että pysäköintialueiden käyttämisestä peritään tietty korvaus. Vaihtoehtoisesti olisi mahdollista säätää, että luvan yhteydessä kunnan olisi mahdollista periä julkisoikeudellista maksua alueen käyttämisestä (vastaava säännös on esimerkiksi kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 14 § b:n 3 momentissa). Jos lainsäätäjän tarkoitus on ollut, etteivät kunnat lain voimaantulon jälkeen saisi periä pysäköintialueiden käytöstä maksua edes yksityisoikeudellisella sopimuksella, pitää kaupunki tätä epätarkoituksenmukaisena ratkaisuna. Pysäköintialueet sijoitetaan muutoin vapaassa käytössä oleville kaupungin hallinnoimille alueille, jolloin pysäköintialue rajaa yleistä aluetta pois muusta käytöstä. Pysäköintialueissa on tällöin kyse luvan saaneiden yksinoikeudesta käyttää pysäköintialuetta ajoneuvojensa pysäköintiin, mikä osaltaan mahdollistaa liiketoiminnan harjoittamisen. Mikäli esitetyt liikennepalvelulain säännökset estävät kuntaa perimästä korvausta pysäköintialueista, johtaa se siihen, että kunta joutuu luovuttamaan ilmaiseksi maa-alueitaan liiketoimintaa harjoittavien yhtiöiden käyttöön. Tämä asettaa luvan saaneet yhtiöt perusteetta parempaan asemaan kuin muut toimijat, joille kunta on luovuttanut katualueita tai muuta yleistä aluetta liiketoimintakäyttöön (esimerkiksi kätuterassit ja kioskiyrittäjät), sillä näiltä muilta toimijoilta kunta perii markkinahintaa vastaavan vuokran maa-alueen käyttämisestä jo pelkästään EU:n valtioneuvoston sääntelyn vuoksi. Kaupunki pitää lisäksi kyseenalaisena sitä, että valtio lainsäädännöllä estäisi kuntia käyttämästä niiden maanomistajan rooliin keskeisesti kuuluvaa oikeuttaan luovuttaa



maa-aluettaan markkinahintaisesti kolmannen käyttöön. Mikäli tällainen rajoitus sisältyisi lainsäädäntöön, rajoittaisi se kaupungin näkemyksen mukaan kuntien omaisuuden suoja siltä osin kuin kyse on omistajan oikeudesta luovuttaa omaisuuttaan (tässä maa-aluetta) toisen käyttöön ja periä siitä korvaus. Kaupunki ei pidä tätä tarpeellisena, saati välttämättömänä rajoituksena kuntien omaisuuden suojaan eikä löydä sille kiinteää liityntää esitettyyn lupamenettelyyn. Kaupungilla tulisi olla oikeus edes sopimuksin periä korvaus omistamalleen katualueelle tai muulle yleiselle alueelle perustamistaan pysäköintialueista, jotka se osoittaa liiketoimintaa harjoittavan mikroliikennelupaa hakevan toimijan käyttöön. Tämä ratkaisu olisi myös EU:n valtioneuvoston päätöksen mukainen.

Luonnoksen perustelujen mukaan kunta ei voisi vaatia palveluntarjoajalta muita kuin laissa mainittuja tietoja, jotta luvan hakeminen ja hakuksen käsittely säilyisivät mahdollisimman yksinkertaisina. On hyvä, että menettely on yksinkertainen, mutta näin jyrkkä suhtautuminen mahdollisiin lisäselvityksiin poikkeaa kaupungin käsityksen mukaan muusta kunnallisia lupamenettelyitä koskevasta lainsäädännöstä. Jopa katujen ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 14 a §:n mukaisessa ilmoitusmenettelyssä kunnalla on oikeus laissa säädettyjen tietojen lisäksi vaatia muitakin ilmoituksen käsittelemiseksi tarpeellisia selvityksiä.

Mikroliikenneluvan peruuttamisen täytäntöönpanoon liittyvän säännöksen puuttuminen on kuntien kannalta ongelmallista, koska kunnat joutuisivat tällöin tulkitsemaan, täyttyvätkö täytäntöönpanolle asetetut muut edellytykset, eli onko päätös luonteeltaan sellainen, että se on pantava täytäntöön heti tai että sen täytäntöönpanoa ei yleisen edun vuoksi voida lykätä. Tällaisia päätöksiä ovat oikeuskirjallisuuden mukaan esimerkiksi terveyttä tai ympäristöä suojaavat taikka yleistä järjestystä turvaavat päätökset. Sinänsä on tulkittavissa, että luvan peruuttamista koskeva päätös voisi olla tällainen välittömästi täytäntöönpantavissa oleva päätös, jos yritys, jota peruuttaminen koskee, on syyllistynyt turvallisuuden kannalta vakaviin rikkomuksiin. Erillisen täytäntöönpanokelpoisuutta koskevan säännöksen puuttuminen lakitekstistä aiheuttaa kuitenkin merkittävää epävarmuutta, eikä se siten palvele kuntien eikä sähköpotkulautayritysten etuja. Siksi kaupunki ehdottaa lausunnossaan tähän kahta vaihtoehtoa korjausta. Jos kumpaakaan lisäyksistä ei tehdä, kuntien ainoa sanktiointikeino eli luvan peruuttaminen viivästyisi muutoksenhaun johdosta jopa vuosilla. Tämä puolestaan johtaisi siihen, ettei suunniteltu lupajärjestelmä palvelisi sille asetettuja tavoitteita, kun lupaehtojen rikkomisesta ei käytännössä seuraisi sanktiota.



Esitettävä liikennepalvelulain 18 d § ei sisällä erillistä säännöstä siitä, että kunta voisi periä maksun myös lupaehtoihin liittyvästä valvontatyöstä. Helsingin kaupungilla nykyisiin sopimusjärjestelyihin liittyvä valvontatyö on vienyt merkittävästi työaikaa ja aiheuttanut siten myös kustannuksia. Lupaehtojen valvonta tulee jatkossakin vaatimaan kunnilta resursointia, vaikka kunnan asettamat lupaehdot toteutettaisiin valtaosin teknisillä rajoituksilla. Lakimuutoksen tavoitteet esimerkiksi liikenneturvallisuudesta toteutetaan kunnan asettamin lupaehdoin, joten näiden lupaehtojen noudattamisen valvonta on olennaista, jotta liikenneturvallisuus mikroliikkumisen osalta tosiasiaassa parantuu. Jotta kuntien resurssit valvoa lupaehtojen noudattamista ovat riittävät ja ne toimivat tehokkaasti, tulisi kunnalla olla mahdollisuus periä maksu ilmoituksen käsittelyn lisäksi myös lupaehtojen noudattamista koskevasta valvonnasta. Lakiin on siksi lausunnossa ehdotettu lisättäväksi valvontatyön kustannusten perimistä koskeva säännös, jollainen on myös esimerkiksi ympäristönsuojelulain 205 §:n 2 momentin 4–5 kohdissa sekä kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annetun lain 14 § b:n 2 momentissa. Samoin olisi perusteltua voida periä kustannukset annettavista huomautuksista sekä mahdollisesta luvan peruuttamisesta.

Esityksessä ei ole ehdotettu kunnalle velvollisuutta laatia maksuista erillistä taksapäätöstä. Tästä huolimatta käytännössä lienee selkeintä, että se taho, joka tekisi luvan myöntämistä ja peruuttamista koskevat päätökset, päättäisi erillisellä päätöksellä myös maksujen perimisestä. Ehdotukseen on tämän vuoksi tarpeellista lisätä säännös, jonka mukaan maksuja koskevan päätöksen osalta muutoksenhakuun sovellettaisiin kuntalakia, ei hallintolakia. Kuntalain mukainen muutoksenhakuureitti on kunnan maksuja koskevissa päätöksissä pääsääntö ja selkeyttää päätöksentekoa mm. siksi, että muutoksenhakuoikeus on kaikilla kunnan jäsenillä, eikä asianosaisuutta tarvitse erikseen arvioida. Hallintolain mukainen muutoksenhakureitti kunnan maksuja koskevaan päätökseen olisi poikkeuksellista.

Ehdotukseen sisältyvässä liikennepalvelulain 18 b §:n 2 momentissa mainitaan, että lupaa ei tarvitse myöntää, jos kunta tarjoaa kyseisiä ajoneuvoja. Esitetyn säännöksen perusteluista ei suoraan käy ilmi, miten käsite ”kunta” säännöksessä ymmärretään – sovellettaisiinko sitä, jos palveluntarjoajana on kuntayhtymä, muutoin useampi kunta yhdessä tai kunnan/kuntien hankkima palveluntarjoaja vai ainoastaan silloin, kun kunta suoraan itse tarjoaa esitetyn 18 b §:n 1 momentin mukaisia mikroliikennepalveluita.

Liikennepalvelulakiin esitettävän 18 e §:n 1 ja 2 momenteissa on puhe ”tien kunnossapidosta”, mutta kyseisen lainkohdan perusteluista ilmenee, että lainkohdan on tarkoitus koskea katujen ja myös muiden yleis-



28.10.2024

Asia/19

ten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa. Olisi tärkeää, että myös puhtaanapito mainittaisiin lain sanamuodossa. Lisäksi kaupunki katsoisi perustelluksi ulottaa lain sanamuodon mukainen lupaehtojen tarkoitus koskemaan ”tien kunnossapidon” sijasta ”katujen ja yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapitoa” – tämä olisi yhteneväinen ratkaisu suhteessa kadun ja eräiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta annettuun lakiin, johon kunnan velvollisuus huolehtia katujen ja muiden yleisten alueiden kunnossa- ja puhtaanapidosta perustuu. Jos tietä halutaan lakitekstissä säilyttää, katu ja yleinen alue -sanoille vaihtoehtoinen muotoilu olisi esimerkiksi ”tie tai muu alue”.

Saatu lausunto

Asiasta on saatu kaupunkiympäristön toimialan lausunto. Esitys on lausunnon mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Jukka-Pekka Ujula

Lisätiedot

Timo Lindén, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36550
timo.linden(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 24.9.2024
- 2 Lausuntopyyntö 24.9.2024, liite, Luonnos

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö