



03.04.2023

Asia/9

Käsiteltävä tässä kokouksessa

§ 221

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsittelevästä arviomuistiosta

HEL 2023-003115 T 00 01 06

Päätös

Kaupunginhallitus antoi liikenne- ja viestintäministeriölle sähköpotkulautojen ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehtoja käsittelevästä arviomuistiosta seuraavan lausunnon:

Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa sekä toiminnassa ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ongelmia ja haasteita on erityisesti katutilan käyttämisessä, liikennesääntöjen noudattamisessa sekä turvallisuutta vaarantavassa ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttavassa virheellisessä pysäköinnissä.

Liikenteenohjauksella ei yksin kyetä ratkaisemaan kaikkia mikroliikkumiseen liittyviä haasteita. Liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi tarvitaan tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyyyhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoisella sopimisella ei ongelmia saada ratkaistua vaan tarvitaan kannustimia ja sanktioita. Arviomuistion nykytilan kuvaukseen tulee sisällyttää kuvaus mikroliikkumispalveluiden säätelemättömän markkinan toiminnasta sekä toiminnan eduista ja haitoista.

Ratkaisuvaihtoehdot

Toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja se mahdollistaisi parhaiten markkinoiden kehittymisen ja haittojen tehokkaan hallinnan. Paras lopputulos saavutetaan kuitenkin toteuttamalla useampia keinoja samanaikaisesti.

Arviomuistion tarkoittama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Mikroliikkumispalvelun ohjaaminen pelkästään katuympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole riittävää. On tärkeää, että selkeytetään liikennesääntöjä ja helpotetaan mahdollisuuksia siirtää virheellisesti pysäköityjä yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Lainsäädäntöä tulee selkeyttää arviomuistiossa esi-



tetyllä tavalla. Voimassa oleva lainsäädäntö on tältä osin liian tulkin-
nanvarainen.

Alustataloudessa on mahdollista digitaalisesti toteuttaa mikroliikkumis-
palveluun rajoituksia ajonopeuksille, ajokielloille ja pysäköinnille. Hel-
singissä on pyritty sopimaan palveluntuottajien kanssa rajoituksista
mutta tämä vapaaehtoisuuteen perustuva sopiminen ei ole ratkaissut
ongelmia. Toimilupaa edellyttävään toimintaan olisi mahdollista asettaa
tällaisia rajoituksia. Palveluntuottajat toteuttaisivat kaupungin tai kun-
nan esityksestä järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina,
ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituk-
silla voidaan hallita pysäköintiä ja ajamiseen liittyviä haittoja. Turvalli-
suutta voidaan parantaa yöaikaisilla käyttörajoituksilla.

Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin
kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kus-
tannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle. Hel-
sinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin,
jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on veloitettu käyttämään ky-
pää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja
muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemi-
seksi.

Voimassa oleva lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituk-
senmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta lii-
kenneturvallisuudesta ja esteettömästä ympäristöstä. Mikroliikkumis-
palvelujen käyttäjien piittaamattomuus liikkumisestaan ja pysäköinnis-
tään aiheutuvista haitoista on suuri ongelma. Tämä johtuu osittain siitä,
että liikkumispalveluna toteutuva matka on satunnainen eikä laite ole
oma. Alustatalouden teknologiset ratkaisut voivat olla ongelman ratkai-
su. Tämä edellyttää kuitenkin riittävän toimivallan antamista kaupun-
geille ja kunnille.

Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun mark-
kinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Kuitenkaan markkinat eivät
toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns.
tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivat hyötyä jossain
määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapah-
tuu kilpailu turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Sähkö-
potkulautaoperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja
kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Sähköpotku-
lautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei ratkaise tähän liittyviä on-
gelmia.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto,
joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä EU-



lainsäädännössä turvattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. Muistiossa esitetty ratkaisu, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, ei ratkaise ongelmaa. Suomessa on kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kuntien mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ratkaisu olisi paras vaihtoehto. Sen sijaan, että annettaisiin tietyt lukumäärärajat ja yleiset nopeusrajoitukset koko kaupunkiin, on tärkeää mahdollistaa joustavuutta rajoituksiin todennetun ajokäyttötymisen ja tilanteen mukaan. Tällä varmistettaisiin myös, että jotkut alueet eivät jäisi kokonaan ilman palveluja ja että yrityksillä olisi mahdollisuus operoida kannattavasti.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi vaihtoehto, se edellyttäisi kunnissa riittäviä resursseja järjestelmän luomiseen ja valvontaan. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja varata resurssit pysäköinninvalvontaan. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaaseen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi toimintalogiikkaa. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljellä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole välttämättä perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi määrätä sen toimijoille. Tätä ei voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorisesta kiellosta jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.

Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole kuitenkaan arvioitu kaikkien liikkumisyhmien näkökulmasta. Kun elinkeinonharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä.



Lakia ajoneuvojen siirtämisestä on tarpeen muuttaa arvomuistiossa esitetyllä tavalla siten, että virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon välitön siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä on mahdollista. Välitön siirtäminen tulee mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen vuoksi. Voimassa olevan lain mukaan välitön siirto on mahdollista huomattavaa haittaa tienkäyttäjille aiheuttavasta pysäköinnistä. Välitön siirto tulee olla mahdollista muutoinkin kuin huomattavan haittaa aiheuttavan pysäköintivirheen osalta. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle ja omistaja voi sitten palvelunkäyttösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 promillea parantaisi selvityksen mukaan tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettaminen on perusteltua erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityisesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikkumispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.

Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitetyt ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti. Arviomuistio ei myöskään riittävästi huomioi palvelujen digitaalista ulottuvuutta.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä sähköpotkulautoja mutta sääntelyn tarvetta on koko mikroliikkumisen toimikentälle. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää, että sääntely kattaa muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittymisen. Vain sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntely voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita sääntely ei koske.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa tulee arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien näkökulmasta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa vallitseva tilanne huomioon ottaen.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpailun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai



palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehity toivotulla tavalla riittävän nopeasti eivätkä yritykset tee parannuksia turvallisuuteen tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on ollut haittaa suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut operaattoreiden ja välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tule olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulee toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa on edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liikaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi suurten kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voidaan toteuttaa palvelu huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katuympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.

Arviomuistiosta puuttuu kaupunkien näkökulma. Kaupungeilla tulee olla mahdollisuus lainsäädännön puitteissa rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Kaupungeilla tulee olla mahdollisuus kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määritellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Arviomuistiossa ei ole myöskään käsitelty sähköpotkulautailun vaikutusta liikkumiseen kansanterveyskysymyksenä. Kansanterveyden kannalta lihasvoimalla liikkuminen on hyvä vaihtoehto ja sähköpotkulaudat voivat vähentää hyötyliikuntaa.

Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttävät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan kyetä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Vapaaehtoiset sopimukset eivät ole ratkaisu ongelmaan, sillä yritykset voivat toimia ilman sopimusta. Lisäksi on taloudellisesti kannattavampaa jättää haitat yhteiskunnan hoidettavaksi kuin hoitaa ne vapaaehtoisen sopimuksen mukaisesti itse.



Arviossa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa Helsingin kokemuksia asiasta. Kadunpitäjällä on velvollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä. Kadunpitäjä tarvitsee keinon säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouteen perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset on mahdollista valmistella siten, että ne ovat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä ja lainsäädännön voimassa oloa ennen kesää 2024 erittäin tärkeänä. Näin mikroliikkumisen kokonaisratkaisu vuodeksi 2024 olisi mahdollista valmistella huolellisesti.

Lopuksi

Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina reagoineet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaupungit ovat ryhtyneet säätelemään liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määrää, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaoottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot kaduille. Tämä on vältettävissä antamalla kadunpitäjälle riittävä toimivalta huolehtia katujen turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkumisryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää lakikokeilua määräsäätelyn sisältävän toimilupajärjestelmän käynnistämistä pikaisella aikataululla.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



03.04.2023

Asia/9

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Liikenne- ja viestintäministeriö

Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijän perustelut

Lausuntopalvelu

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Helsingin kaupungin lausuntoa arviomuistiosta sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. Lausuntoa on pyydetty antamaan lausuntopalvelu.fi:ssä viimeistään 31.3.2023. Lausunnolle on myönnetty lisäaikaa 3.4.2023 asti.

Lausuntopyynnössä on pyydetty vastaamaan seuraaviin kysymyksiin:

- Pidätkö arviomuistiossa esitettyä kuvausta mikroliikkumisen nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää jollain tavalla?
- Mitä arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista pidätte kannatettavimpana ja toteuttamiskelpoisimpana? Minkä vuoksi?
- Puuttuuko arviomuistiossa käsitellyistä ratkaisuvaihtoehdoista jokin olennaiseksi katsomanne ratkaisuvaihtoehto? Millainen tämä ratkaisuvaihtoehto olisi?
- Mikä on näkemyksenne luvussa 7 esitetystä liikenne- ja viestintäministeriön arviosta? Tulisiko arviota täydentää joillain tavalla?
- Mitä muuta haluaisitte lausua arviomuistiosta ja sen sisällöstä?

Arviomuistio

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista arviomuistion, johon se



03.04.2023

Asia/9

pyytää lausuntoja. Arviomuistiossa esitellään mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia sekä tarkastellaan useita ratkaisuvaihtoehtoja sähköpotkulautailun sääntelemiseksi.

Tieliikennelakia voitaisiin muistion mukaan muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan. Sähköpotkulautailun liikennesääntöjä tulee yhtenäistää. Ministeriö näkee myös kannatettavana säätää tieliikennelaissa uusista liikenteenohjauslaitteista mikroliikenteen ohjaamista varten, ja nykyisten liikenteenohjauslaitteiden selityksiä tulisi tarkentaa. Ministeriön mukaan myös maastoliikennelakia olisi tarkoituksenmukaista muuttaa siten, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti kiellettäisiin maastossa ilman maanomistajan lupaa. Ministeriö katsoo tarpeelliseksi, että ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia muutetaan siten, että mm. kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen olisi mahdollista välittömästi. Ministeriö kannattaa muistiossaan myös 0,5 promillen rajan asettamista polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 2.3.2023
- 2 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, arviomuistio
- 3 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, mikroliikenteen ohjaaminen liikenteenohjauslaitteilla
- 4 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta
- 5 Lausuntopyyntö 2.3.2023, liite, oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote
Liikenne- ja viestintäministeriö

Päätöshistoria



03.04.2023

Asia/9

Kaupunkiympäristölautakunta 21.03.2023 § 167

HEL 2023-003115 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Nykytila, haasteet ja ongelmat

Arviomuistiossa on kuvattu kattavasti sähköpotkulautoihin ja mikroliikkumiseen liittyvää nykytilaa. Muistiossa on myös kuvattu ilmenneitä haasteita ja ongelmia. Ne liittyvät muun muassa tiiviin katutilan käyttämiseen, liikennesääntöjen noudattamattomuuteen sekä turvallisuutta vaarantaviin ja muulle liikenteelle haittaa aiheuttaviin pysäköintivirheisiin.

Liikenteenohjaukseen liittyvissä haasteissa todetaan, että pelkällä liikenteenohjauksella ei ratkaista kaikkia haasteita, joita mikroliikkumiseen liittyy. Helsingin kaupunki on asiasta samaa mieltä ja uskoo, että liikennesääntöjen ja liikenteenohjauksen lisäksi olisi syytä olla keinovalikoimassa tehokkaampia keinoja vaikuttaa suoraan ja ennakoivasti sähköpotkulautojen haittojen juurisyöhyn eli suureen lautojen määrään.

Vapaaehtoiseen sopimiseen liittyviä haasteita tulee täydentää. Helsingin kaupungin kokemuksissa on huomattu, että vapaaehtoisella sopimisella voidaan päästä vain tiettyyn pisteeseen asti, yritykset toimivat liiketoiminnan lähtökohdista. Yrityksillä on myös hyvin erilaisia lähtökohtia ja siten yksimielisyyteen pääsy kaupungin kanssa kaikkien toimijoiden, myös mahdollisten uusien toimijoiden kanssa on hyvinkin haastavaa, kun se perustuu vapaaehtoisuuteen. Vaikuttavimmat keinot saadaan aikaan riittävillä kannustimilla ja sanktioilla. Vapaaehtoinen sopiminen ja sopimuksen seuranta useamman toimijan kanssa vie paljon kaupungin resursseja, ja kaikki operaattorit eivät ole toimineet sovittujen toimintatapaohjeiden mukaisesti. Lisäksi nykytilan kuvausta olisi perusteltua laajentaa myös siltä osin miten nykyinen mikroliikkumispalveluiden säätelemätön markkina toimii elinkeinona käytännössä. Arviomuistion nykytilaa tulisi täydentää eduilla ja haitoilla nykyisestä täydellisesti elinkeinovapaudesta mikroliikkumisen markkinoille.

Ratkaisuvaihtoehdot

Helsingin kaupungin näkemys on, että toimilupajärjestelmä olisi yksittäisistä ratkaisuvaihtoehdoista vaikuttavin ja mahdollistaisi parhaiten sekä markkinoiden kehittymisen että haittojen tehokkaan hallinnan näkökulmat. Tämän lisäksi on myös totta, että paras lopputulos saavutetaan toteuttamalla useampia ratkaisuja samanaikaisesti.



Ministeriön arviomuistiossa tarkoitama mikroliikkumispalvelu perustuu alustatalouteen. Siten sen hoitaminen pelkästään katu ympäristöön asetettavilla liikenteenohjauslaitteilla ja muilla fyysisillä liikennejärjestelyillä ei ole perusteltua. On kuitenkin tärkeää, että myös liikennelaisissa selkeytetään liikennesääntöjä tähän liittyen ja helpotetaan virheellisesti pysäköityjen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen siirtämistä. Vaikka nykyisenkin lainsäädännön puitteissa voidaan pysäköintiä rajoittaa, sen puitteissa toimiminen aiheuttaa tulkintahaasteita niin käyttäjän, yrityksen kuin viranomaisten toimesta. Siten lainsäädäntöä on perusteltua selkeyttää arviomuistiossa esitetyllä tavalla.

Alustatalous mahdollistaa sopimisen kautta digitaalisesti palveluun toteutettavia rajoituksia niin ajonopeuksille, ajokielloille kuin pysäköintiin. Tämän vuoksi kunnille ja kaupungeille pitäisi laissa mahdollistaa määräysvalta suoraan näistä järjestelyistä sopimiseksi tarvittaessa. Helsingillä on kokemusta näistä sopimisista vapaaehtoisuuteen perustuen, mutta se ei ole riittävää ja osittain myös nykyisessä tilanteessa tulkittavissa vapaiden markkinoiden vastaisena toimintana. Mikäli tällainen toimivalta kunnille ja kaupungille mahdollistettaisiin laissa esimerkiksi toimilupien kautta, toteutus tapahtuisi kaupungin/kunnan esityksestä operaattoreille, jotka toteuttavat järjestelyt omissa applikaatioissa nopeusrajoituksina, ajokieltoina tai pysäköintialueina. Applikaatioihin toteutettavilla rajoituksilla voidaan siis hallita kätevästi niin pysäköintiin kuin ajamiseen liittyviä haittoja. Myös turvallisuutta voidaan parantaa käyttörajoituksilla sellaisiin ajankohtiin, jolloin mikroliikkumiseen liittyviä onnettomuuksia tapahtuu paljon. Tällä vaikutetaan myös terveyshuollon kuormittumiseen. Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle.

Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on veloitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi.

Nykyinen lainsäädäntö ja arviomuistiossa ehdotetut tarkoituksenmukaisimmat ratkaisut sääntelyksi lähtevät kuljettajan vastuusta liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen ympäristössä. Kuitenkin mikroliikkumispalveluissa on havaittu kuljettajien piittaamattomuutta yksittäisten matkojen ja pysäköinnin aiheuttamista haitoista muille liikkujille ja katu ympäristöön. Tämä osittain johtuu siitä, että liikkumispalveluna toteutettava matka on satunnainen eikä laite ole oma. Tämä olisi hallittavissa alustatalouden teknologisuilla ratkaisuilla, jos kaupungeille ja kunnille annettaisiin siihen tarvittava toimivalta. Toinen syy katu ympäristön es-



teisiin ja liikenneturvallisuuteen liittyy siihen, että markkinaehtoisen liikemispalvelun liiketoiminta perustuu kyseisen yrityksen laitteiden saatavuuteen asiakkailleen. Siten investoinneiltaan melko edullisia kevytsähköajoneuvoja kannattaa liiketoimintaperusteisesti tarjoilla määrällisesti paljon potentiaalisille asiakkaille. Varsinkin, kun markkinoilla toimii lukuisat operaattorit ja ne kilpailevat asiakkaista avoimilla markkinoilla.

Arviomuistiossa todetaan, että Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Helsingin näkemys kuitenkin on, etteivät markkinat toimi tällä hetkellä terveellä tavalla, vaan kilpailutilanne muistuttaa ns. tuhoisan kilpailun tilannetta. Vaikka kuluttajat voivatkin hyötyä jossain määrin tilanteesta erityisesti edullisempien hintojen muodossa, tapahtuu kilpailu tällä hetkellä turvallisuuden ja esteettömyyden kustannuksella. Varsinkin kun sähköpotkulautaoperaattorit pyrkivät tuomaan mahdollisimman paljon lautoja kaupunkitilaan ja siten mainostamaan omaa palveluaan. Kaupunki arvioi, että sähköpotkulautojen pysäköinnin siirtäminen ajoradalle ei tältä osin tule helpottamaan tilannetta.

On ymmärrettävää, että sääntelyssä pyritään valitsemaan vaihtoehto, joka rajoittaisi mahdollisimman vähän elinkeinonvapautta sekä toisaalta myös EU-lainsäädännössä taattua sijoittautumisvapautta ja palveluiden tarjoamisen vapautta. On kuitenkin huomioitava, että muistiossa esitetyllä ratkaisulla, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan, olisi todellisuudessa merkittävämpi tosiasiallinen vaikutus em. vapauksiin kuin toimilupamallilla. Suomessa on hyvin todennäköisesti kuntia, jossa ns. free-floating -malli on toiminut hyvin eikä sähköpotkulautojen pysäköinnistä jalkakäytävälle ja pyöräteille ole aiheutunut merkittävää haittaa. Kaupungin näkemyksen mukaan se, että kunnilla olisi mahdollisuus valita paikallisiin olosuhteisiin soveltuva ratkaisu, rajoittaisi elinkeinonvapautta tosiasiallisesti vähemmän kuin pysäköinnin kategorinen kieltäminen jalkakäytävällä ja pyöräteillä.

Vaikka mikroliikkumiseen liittyvän pysäköinnin kieltäminen jalkakäytävillä ja pyöräteillä olisi nykytilaan verrattuna selkeämpi lähtökohta, se myös vaatisi kaikissa kunnissa resursseja, jotta mikroliikkumispalvelu käytännössä olisi toimiva järjestelmä. Kunnissa pitäisi suunnitella erikseen osoitettavat pysäköintipaikat ja valvoa pysäköintivirheitä. Palvelun houkuttelevuus, erityisesti väljemmissä ympäristöissä, perustuu vapaaseen pysäköintiin, jolloin ehdotettu muutos käytännössä muuttaisi koko toimintalogiikkaa kaikkialla. Mikroliikkumispalvelut täydentävät yhdyskuntarakenteeltaan väljemmällä alueella joukkoliikenteen tarjontaa, eikä tällaisille alueille ole perusteltua rakentaa erillisiä pysäköintipaikkoja. Tässä suhteessa erilaisten alueiden joustavampi sääntely myös kunnan sisällä on Helsingin näkökulmasta toivottavampaa. Siten esitettyä



joustavampi ratkaisu olisi tarjota kunnalle yrityksiä sitovien, sähköisesti toteutettavien rajoitus- ja pysäköintialueiden (geo-fence) asettamisen mahdollisuus. Tämä tulee mahdollistaa siten, että kunta voi sen määrätä toimijoille oikein eikä sitä voi jättää toimijoiden vapaaehtoisuuden varaan. Myönteisenä vaikutuksena pysäköinnin kategorinen kieltä jalkakäytävillä olisi, että ajoradalle ja erikseen osoitetuille alueille kohdistuva pysäköinti vähentäisi jo nykyisin lainvastaista jalkakäytävällä ajamista.

Arviomuistiossa todetaan kunnille annettavan toimilupajärjestelmän käyttöönottoon liittyen, että liikennepalveluissa kyse on vaihtoehtoisten liikkumistapojen tarjoamisen lisäksi myös liikkumisen sujuvuudesta ja vaivattomuudesta. Tätä ei ole arvioitu kaikkien liikkumisryhmien näkökulmasta. Kun elinkeinoharjoittajat voivat vapaasti tulla avoimille markkinoille ja täyttää kadut tarpeelliseksi katsomallaan määrällä kevytsähköajoneuvoja, aiheutuu tästä estevaikutusta erityisesti heikosti liikkuville tai apuvälinein kulkeville. Kadunpitäjä ei pysty huolehtimaan velvollisuudestaan kadun liikenneturvallisuudesta tai esteettömyydestä. Tällainen elinkeinoharjoittamisen vapaus aiheuttaa yhteiskunnalle merkittäviä kustannuksia, kun tilannetta pyritään hallitsemaan kaikkien markkinoille tulleiden yritysten ja heidän tarjoamien laitteiden kanssa.

Ajoneuvojen siirtolain muuttaminen ajan tasalle on erittäin tarpeellista. Virheellisesti pysäköidyn kevyen sähköajoneuvon siirto jalkakäytävältä ja pyörätieltä tulee olla mahdollista välittömästi, kuten arviomuistiossa on esitetty. Välitön siirtäminen tulisi mahdollistaa myös muualla kuin jalkakäytävällä tai pyörätiellä tehdyn pysäköintivirheen seurauksena. Nykyinen laki edellyttää välittömästi tehtävien siirtojen osalta, että pysäköintivirheestä on aiheutunut huomattavaa haittaa tienkäyttäjille. Tilanne siis selkeytyy, jos pelkkä pysäköintivirhe riittää välittömän siirron tekemiseksi. On hyvä, että siirrosta aiheutuvat kustannukset voidaan osoittaa ajoneuvon omistajalle kuten nykyäänkin, ja omistaja voisi siten palvelunkäyttösopimuksissaan kohdentaa virheellisen pysäköinnin seuraamuksia laitteiden varsinaisille käyttäjille.

Sähköajoneuvon ja polkupyörän kuljettamiselle ehdotettu promilleraja 0,5 toisi liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan parannuksia tieliikenteen kokonaisturvallisuuteen, vähentäisi onnettomuuskustannuksia sekä yhdenmukaistaisi ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Helsingin kaupunki pitää promillerajan asettamista perusteltuna erityisesti sähköajoneuvojen osalta, koska ongelma on koskenut erityisesti niitä. Perusteltua on myös lisätä ehdotuksen mukaisesti poliisin keinoja puuttua päihtyneenä ajavan kuljettajan ajoon. Jos mikroliikku-mispalvelu olisi mahdollista toteuttaa myös luvanvaraisena, voisi kilpailutuksen yhteydessä myös vaatia operaattoreilta teknisiä ratkaisuja palvelun käyttämisen estämiseen päihtyneenä ja siten edesauttaa turvallisempien palvelujen kehittymistä.



Arviomuistion puutteet

Arviomuistiosta ei varsinaisesti puutu ratkaisuvaihtoehtoa, mutta esitettyjä ratkaisuja on kuvattu liian suppeasti tai arvioitu puutteellisesti.

Osa arviomuistion suositelluista keinoista ohjaa lähinnä vain sähköpotkulautoja, kun sääntelyn tarvetta on tunnustettu mikroliikkumisen koko toimikentälle laitteesta riippumatta. Toimintakenttä muuttuu nopeasti ja on tärkeää säätää lakeja, jotka mahdollisimman hyvin ottavat huomioon mahdolliset tulevat muutokset, kuten uusien erilaisten laitteiden kehittyminen. Sähköpotkulautoihin keskittyvä sääntelyn lisääminen voi johtaa siihen, että markkinat tuovat tilalle laitteita, joita ei ole säädelty.

Toimilupajärjestelmän käyttöönottoa olisi pitänyt arvioida laajemmin kadunpitäjän velvollisuuksien kautta ja arvioida nykyistä vapaata markkinaa myös aidosti toteutuneen tilanteen kautta.

Mikroliikkumispalveluiden avoimista markkinoista on hyötyjä palveluiden käyttäjille moninaisen saatavuuden ja kilpaillun hinnoittelun vuoksi. Käyttäjille ei ole kuitenkaan etua, jos epävakaa toimintaympäristö ei mahdollista palveluntarjoajille palvelun pitkäaikaista kehittämistä tai palvelun laatua parantavia investointeja. Siten vapailla markkinoilla ala ei välttämättä kehittyisi ja yritykset eivät tekisi parannuksia turvallisuuden tai toimivuuteen.

Lisäksi avoimista markkinoista on myös ollut haittaa erityisesti suurissa kaupungeissa, joissa kysyntä on ohjannut sekä operaattoreiden että välineiden määrän merkittävään kasvuun. Sähköpotkulautojen määrä on ollut aivan liian suuri Helsingin kaupungin alueella. Kokemus on siis osoittanut, että mikroliikkumispalveluiden markkinoiden ei tulisi olla jatkossa täysin avoimet, vaan sääntelyä pitää lisätä. Sääntely tulisi toteuttaa niin, että markkinaehtoisessa liikkumispalvelussa olisi myös kuluttajan näkökulmasta edelleen palveluntarjoajien välillä kilpailua. Lisäksi on huolehdittava siitä, ettei markkinoita säädellä liiaksi, jolloin liiketoiminta estyy esimerkiksi liian kalliiden kustannusten tai monimutkaisten järjestelyiden vuoksi. Tämä riski voi toteutua, vaikka toimilupajärjestelmän säätelyä ei olisikaan. Itse asiassa Helsingissä toimilupajärjestelmän avulla voisimme toteuttaa palvelun huomattavasti kustannustehokkaammin ja ketterämmin kuin katu ympäristöön toteutettavilla liikenteenohjauslaitteilla.

Arviomuistiosta puuttuu siis seuraava kaupunkien näkökulma. Merkittävien haittojen hallitsemiseksi tulisi kaupungeille antaa lainsäädännöllä nykyistä suorempi mahdollisuus rajoittaa alueellaan toimivien operaattorien määrää ja asettaa ehtoja niiden toiminnalle. Tämä tarkoittaisi sitä, että kaupungin olisi mahdollista kilpailuttaa alueellaan toimivat operaattorit. Kaupunki voisi määrittellä, kuinka monta toimijaa alueelle voi



tulla, ja millä kriteerein ne pisteytetään kilpailussa. Samalla muiden operaattoreiden toiminta alueella olisi yksiselitteisesti laitonta.

Sääntelyä muutettaessa olisi huomioitava myös kunnille mahdollisuus tarjota joiltain osin samantapaisia liikkumispalveluita esimerkiksi kaupunkipyöräjärjestelmien muodossa.

Ministeriön ratkaisuehdotus

Ministeriön arvioissa on päädytty ratkaisuehdotukseen, joka perustuu toisaalta liikennettä ja ajoneuvojen siirtoa koskeviin lainsäädäntömuutoksiin ja toisaalta liikenneturvallisuusstrategian, teiden kunnossapidon sekä kuntien ja palveluntarjoajien vapaaehtoiseen sopimiseen. Lainsäädäntöä koskevat muutosehdotukset ovat kannatettavia ja ne selkeyttäisivät nykyistä tilannetta. Ehdotetuilla muutoksilla ei kuitenkaan pystytä puuttumaan yhteen nykyisen sähköpotkulautapalveluntarjonnan keskeisimpään ongelmaan eli yhteiskäyttöisten kevytsähköajoneuvojen liialliseen määrään. Kuntien ja palveluntarjoajien välisellä vapaaehtoisella sopimuksella ei voida asettaa rajoituksia palveluntarjoajien liiketoiminnan määrälle aiheuttamatta nykyisessä laissa tulkittavia haitallisia kilpailunrajoituksia varsinkaan siten, että kaikki markkinoilla toimivat alan yritykset tekisivät yhdessä tai erikseen vastaavat sopimukset kunnan kanssa. Vapaaehtoiseen sopimukseen pääseminen saattaa ylipääntään olla hankalaa sellaisessa lainsäädäntöympäristössä, jossa ilman sopimusta toimiminen on palveluntarjoajalle sekä mahdollista että myös taloudellisesti kannattavampaa. Kannattavuus perustuisi tässä tilanteessa siihen, että yritys ulkoistaa osan palvelunsa haitoista yhteiskunnan hoidettavaksi ja vapaaehtoisella sopimuksella joutuisi sitoutumaan näiden haittojen hoitamiseen osana palvelun järjestämistä.

Arviossa on todettu, että toimiluvalla saatava vaikutus voidaan saavuttaa lievemmillä toimenpiteillä kuin elinkeinovapauden rajoittamisella. Tämä arvio ei vastaa niitä kokemuksia, joita olemme Helsingistä saaneet. Tilanne on Helsingissä päinvastainen. Jos kadunpitäjälle annetaan mahdollisuus huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä, tarvitaan keino säädellä mikroliikkumisoperaattoreiden ja siihen liittyvien ajoneuvojen määrää. Tämä myös osaltaan antaa markkinoille toimivuutta ja elinkeinonharjoittajille mahdollisuuden panostaa ja tuottaa hyvää liikkumispalvelua asiakkailleen nykyisen tuhoisan kilpailun sijasta. Nykyiset mikroliikkumisen markkinat Helsingissä eivät ole tällä hetkellä toimivia eikä pelkillä liikennejärjestelyillä saavuteta alustatalouden perustuville liikkumispalveluille toimivia markkinoita.

Arviomuistiossa todetaan, että lainsäädäntömuutokset olisi mahdollista valmistella niin, että ne olisivat voimassa kesällä 2024. Helsingin kaupunki pitää ripeää etenemistä tärkeänä ja toteaa, että jotta kesän 2024



uudessa lainsäädäntöympäristössä toteutettava mikroliikkumisen kokonaisratkaisu voidaan valmistella huolellisesti eri kaupungeissa, tulisi lainsäädäntömuutosten olla eduskunnan hyväksyttävissä jo alkuvuonna 2024.

Lopuksi

Eurooppalaiset kaupungit ovat viime vuosina heränneet mikroliikkumisen tuomiin hyötyihin, mutta myös niistä syntyviin haittoihin. Kaungit ovat alkaneet säädellä liikkumispalvelun toimintaa. Määräsäätely on ollut useimpien kaupunkien lähtökohtana. Mikäli Suomen kaupungeissa ei jatkossa voida säädellä operaattoreiden ja niiden tarjoamien lautojen määriä, Suomen mikroliikkumismarkkinat voivat muodostua entistä kaottisemmiksi, kun yritykset tuovat muiden kaupunkien estämät yhteiskäyttöiset ajoneuvot meidän kaduille. Tämä on vältettävissä, kun kadunpitäjälle annetaan tarvittava toimivalta huolehtia katujensa turvallisuudesta, toimivuudesta ja esteettömyydestä. Perusteet määräsäätelylle tulee siis kadunpitäjän velvoitteista huolehtia kadun turvallisuudesta ja esteettömyydestä kaikille liikkumisryhmille. Lisäksi Helsingin ehdottama määräsäätely mahdollistaisi nykyistä paremman liiketoiminnan yrityksille, kun määräsäätelyn kautta valituille operaattoreille tarjotaan selkeä toimintaympäristö ja markkinat, joilla he toimisivat markkinaehtoisesti.

Helsingin kaupunki esittää, että määräsäätelyn sisältävästä toimilupajärjestelmästä aloitettaisiin mahdollisimman ripeällä aikataululla lakikokeilu.

Käsittely

21.03.2023 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavina olivat liikenneinsinööri Miikka Kulpakko, liikenneinsinööri Ilari Heiska ja lakimies Katri Lindman. Asiantuntijat poistuvat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 loppuun seuraava lause: "Helsinki pitää liikennevakuutuksen ulottamista sähköpotkulautoihin kannatettavana onnettomuuksien aiheuttamien terveydenhuollon kustannusten siirtämiseksi julkiselta sektorilta yksityiselle."

Kannattaja: Jenni Hjelt

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.



03.04.2023

Asia/9

Vastaehdotus:

Jenni Pajunen: Lisätään lausunnon kappaleen 7 jälkeen uusi kappale: "Helsinki kannustaa ministeriöitä tutustumaan tarkemmin Tanskan malliin, jossa kaikenikäiset sähköpotkulautailijat on velvoitettu käyttämään kypärää, kartuttamaan tietoa mikroliikkumisesta aiheutuneista aivo- ja muista -vammoista ja etsimään uusia keinoja niiden ennaltaehkäisemiseksi."

Kannattaja: Jenni Hjelt

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 1

Otso Kivekäs

Ei-äännet: 12

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Jenni Hjelt, Olli-Pekka Koljonen, Otto Meri, Tuomas Nevanlinna, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Saana Rossi, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Jenni Pajusen vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 12 - 1.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi