

Oikaisuvaatimus Yhdyskuntalautakunnan päätökseen mikroliikenneluvan lupaehdoista Tampereella TRE:4544/08.01.00/2025

Oikaisua vaativa taho

Tier Mobility Finland Oy (3135382-9)
posti@ridedott.com
Kampinkuja 2
00100 Helsinki

Yrityksen edustajana oikaisupyynnössä:

Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja
juho.lindgren@ridedott.com
040 083 2340

Elina Bürkland
Suomen maajohtaja
elina.burkland@ridedott.com
041 505 8089

Oikaisuvaatimusoikeus

Oikaisuvaatimus perustuu Hallintolain (434/2003) 7 a lukuun ja erityisesti sen 49 a §:ään, jonka mukaan kunnallisen viranomaisen hallintopäätökseen voidaan hakea oikaisua, jos päätös koskee oikaisuvaatimuksen tekijää.

Tier Mobility Finland Oy on asiassa asianosaisena, sillä päätös mikroliikenneluvan ehdoista vaikuttaa suoraan yrityksen mahdollisuuksiin harjoittaa liiketoimintaa Tampereen kaupungin alueella. Kyseessä on yrityksen elinkeinovapauteen ja toimintaedellytyksiin vaikuttava päätös.

Oikaisuvaatimuksen kohde

Tier Mobility Finland Oy hakee oikaisua Tampereen Yhdyskuntalautakunnan 2.9.2025 kokouksessa tehtyyn päätökseen TRE:4544/08.01.00/2025 mikroliikenneluvasta seuraavien lupaehtojen osalta:

- Toiminta-ajat
- Nopeusrajoitukset ja liikenneturvallisuus

- Data
- Asiakaspalvelu
- Tapahtumat

Perustelut

1) Toiminta-ajat

Laissa Liikenteen palveluista 18 e § todetaan, että käyttöaikoja koskevat lupaehdot on oltava liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta välttämättömiä. Kaupunki ei ole esittänyt lupaehtojen yhteydessä lain edellyttämiä perusteluja, jotka osoittaisivat ajallisen rajoituksen olevan välttämätön missään edellä mainituista kolmesta lain tarkoittamasta kategoriasta, jolloin ehto ei täytä laissa asetettua perusteltavuuden ja suhteellisuuden vaatimusta (Hallintolaki 6 §; PL 18 §: elinkeinovapaus).

a) Liikenneturvallisuuden kannalta

Toimintakauden pituus ei itsessään vaikuta liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa teiden kunto sekä sääolosuhteiden aiheuttama liukkaus. Toimintakauden rajaaminen ei ole välttämätön toimi liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Liukkautta ehkäistään kaupungissa kaikkien kulkumuotojen osalta samalla periaatteella suolaamalla tai levittämällä hiekoitussepeleitä. Sama periaate on sovellettavissa myös sähköpotkulautoihin.

Lisäksi palveluntarjoajilla on tekninen ja operatiivinen valmius keskeyttää palvelu tilapäisesti sääolosuhteiden niin vaatiessa. Toimintakauden yleinen rajaaminen ei ole oikeasuhtainen eikä välttämätön toimi, vaan sitä tulisi arvioida olosuhteiden mukaan.

b) Liikenteen esteettömyyden kannalta

Liikenteen esteettömyyteen päästään parhaiten vaikuttamaan, kun pysäköintipaikkojen määrää lisätään kaupungissa mikroliikenteelle. Merkityt pysäköintipaikat sekä geoaitaaminen ovat tehokkain tapa hallita pysäköintiä ja parantaa esteettömyyttä kaikilla kulkumuodoilla. On syytä huomioda, että geoaitaamisen ominaisuutta ei muilla kulkumuodoilla ole. Toimintakauden rajaus ei ole esteettömyyden kannalta välttämätön toimenpide, kun otetaan huomioon muut toimet, joita esteettömyyden kannalta voidaan tehdä eivätkä esteettömyyteen liittyvät ongelmat poistu tai vähene pelkästään sillä, ettei palvelu ole käytettävissä osan vuodesta.

c) Kadun tai muun yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta

Muun muassa Kuopiossa viimeisten vuosien aikana kehitetty toimintamalli hiekanpoiston toiminnan varmistamiseksi on ollut esimerkillinen, josta muut Suomen kaupungit ovat voineet

ottaa mallia. Saavutetut tulokset joita kaupunki on tarkastellut yhdessä operaattoreiden kanssa ovat olleet vakuuttavia. Vuonna 2025 autoja siirrettiin kevätsiivouksen aikana 86 kpl, mutta sähköpotkulautojen siirtoja ei operaation aikana raportoitu lainkaan. Tämä osoittaa, että teknologian ja laadukkaan viestinnän avulla kunnossapitotarpeisiin voidaan vastata ilman kausirajoituksia. Laadukkaalla kommunikoinnilla ja teknologian hyödyntämisellä vastaavia toimintamalleja on mahdollista toteuttaa myös syksyyn ja talveen. Viimeisten vuosien kehitys osoittaa selkeästi ettei kunnossapidon kannalta ole välttämätöntä tarvetta rajoittaa kauden pituutta kaupungin ehdottaman lupaehdon lailla vaan toivottuihin lopputuloksiin päästään jo olemassaolevien toimintamallien käytöllä. Täten toimintakauden rajoittamisen välttämättömyyskriteeri ei täyty.

d) Toiminnan aloittamisen ajankohdan kannalta

Kiinteään päivämäärään sidottu kauden aloitus ei ole yhteydessä siihen, milloin sää- ja katuolosuhteet todellisuudessa mahdollistavat turvallisen liikkumisen. Kauden aloituksen sitominen kiinteään päivämäärään on historiallisen tiedon sekä ilmastomuutoksen valossa perusteetonta eikä täytä 18 e §:n välttämättömyyskriteeriä. Yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen toimintakausi on Tampereella alkanut aiempina vuosina seuraavasti:

- 5.3.2025
- 11.3.2024
- 11.4.2023

Sama vaihtelu esiintyy myös loppukaudesta. Tampereella kausi on aiempina vuosina päätetty:

- 5.12.2024
- 24.11.2023

Käytäntö aiemmilta vuosilta osoittaa, ettei kiinteä kauden aloituspäivämäärä ole ollut tarpeen eikä edes realistinen asettaa suuren vaihtelun vuoksi. Kunnossapito on onnistunut hiekanpoistossa tehokkaasti yhteistyössä operaattoreiden kanssa.

Vaadimme kiinteään, päivämäärään sidotun käyttökauden muuttamista todelliset sääolosuhteet ja olemassaolevat toimintamallit huomioivaan malliin käyttäen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 18 e §:n edellyttämää välttämättömyyskriteeriä. Kiinteä päivämäärä ei perustu liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai kunnossapidon näkökulmasta osoitettuun välttämättömyyden tarpeeseen Tampereella, vaan toimii teknisenä rajoitteena ilman olosuhdeperustaista harkintaa. Vaihtoehtoisia, vähemmän rajoittavia ja samalla tavoitteisiin vastaavia keinoja on käytettävissä ja ne ovat osoittautuneet toimiviksi.

2) Nopeusrajoitukset ja Liikenneturvallisuus

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § edellyttää, että mikroliikenneluvan käyttönopeuksia koskevien ehtojen tulee olla liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta tarpeellisia. Tarpeellisuuden vaatimus edellyttää,

että toimi perustuu tietopohjaiseen tarpeeseen ja on oikeasuhtainen tavoiteltuun vaikutukseen nähden mitä tukee myös Hallintolain (434/2003) 6 §:n suhteellisuusperiaate.

Kaupungin asettama 15 km/h yörajoitus koko kaupungin alueelle keskiviikko - sunnuntai klo 23-05 ei täytä tarpeellisuuden määritelmää. Kaupunki ei ole esittänyt konkreettista riskiä tai onnettomuusdataa, jonka perusteella voitaisiin katsoa nykyisen ohjeistuksen rajoituksen olevan riittämätön ja ilmentävän tarvetta asettaa rajoitus myös kahdelle muulle viikonpäivälle. Ilman tällaista tietoa rajoituksen tiukentaminen ei ole perusteltavissa lain edellyttämällä tavalla.

Kaupungin esittämä tavoite rajoitukselle on liikenneturvallisuuden edistäminen, mutta on epäselvää soveltaako kaupunki samaa ehtoa kaupungin omiin kaupunkipyöriin. Ainoastaan sähköpotkulautoihin kohdennettava rajoitus on toimenä paitsi ristiriitainen tavoitteeseen nähden, että selkeästi kaupallisia toimijoita että sähköpotkulautoja liikennemuotona syrjivä. Yksittäisen liikkumismuodon sääntely ilman näyttöä tai tasapuolista kohtelua rikkoo hallintolain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaatetta sekä kilpailulain (948/2011) 4 a luvun kilpailusäännöistä. Kunta ei saa käyttää julkista valtaansa suosimaan omaa palveluaan.

Huomionarvoisena on pidettävä, että viimeisen kahden vuoden aikana yhteiskäyttöisen mikromuovamisen lainsäädäntöön on tullut merkittäviä parannuksia. Kesällä 2024 tuli voimaan pakollinen liikennevakuutus, joka siirsi onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset kunnilta operaattoreiden vakuutuksen piiriin. Lisäksi kesällä 2025 tuli voimaan kansallinen ikäraja sekä 0,5 promillen raja ajoneuvon kuljettamiselle. Uuden lainsäädännön vaikutuksia turvallisuuteen ei ole arvioitu tai huomioitu Tampereen nopeusrajoituspäätöksessä, vaikka niillä on suora vaikutus yöaikaisiin riskeihin.

Vaadimme yörajoituksen sekä reaktiotestin muuttamista siten, että nopeusrajoitus ja reaktiotesti koskevat vain viikonloppuöitä perjantaista sunnuntaihin. Yöllisen nopeusrajoituksen ja reaktiotestin pääasiallinen tehtävä liikenneturvallisuuden näkökulmasta on ennaltaehkäistä humalassa tapahtuvia onnettomuuksia. Arkiöihin kohdistuvat nopeusrajoitukset eivät ole tarkoituksenmukaisia. Nopeusrajoitus sekä reaktiotesti viikonloppuöinä ovat huomattavasti perustellumpi, oikeasuhtainen, kohdennettu sekä turvallisuuden kannalta riittävä keino pääsemään tavoiteltuun lopputulokseen. Kun rajoitus kohdistuu aikaan, jolloin humalassa ajamisen riski on suurin, mutta ei tarpeettomasti rajoita muuta yöllistä käyttöä, se mahdollistaa käyttäjien oikeuksien turvaamisen sekä elinkeinovapauden saavuttamisen.

Tämän lisäksi vaadimme kaupunkia tarkastelemaan perusteellisesti liikkumismuotojen tasapuolista kohtelua etenkin yhteiskäyttöisten sähköpotkulautojen ja kaupungin oman kaupunkipyöräjärjestelmän välillä olemassaolevaa tutkimustietoa hyödyntäen.

3) Data ja rajapinnat

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § mahdollistaa ehtojen asettamisen vain siltä osin kuin se on tarpeellista liikenneturvallisuuden, liikenteen esteettömyyden, ympäristön taikka yleisen alueen kunnossa- ja puhtaanapidon kannalta. Kaupungin esityksen mukaisesti toimitettavan datan tarve on jätetty avonaiseksi listaksi ja datan välittäminen eteenpäin kolmansien osapuolten nähtäväksi sekä käsiteltäväksi kaupungin omien selvitysten ja suunnitelmien edistämiseksi on asetettu perusolettamukseksi datan jaon osalta.

Avonainen lista eri datapisteistä on kuitenkin turhan laaja, ja yhdistettynä jatkuvaan datavelvoitteeseen alan toimijalle se ei ole oikeasuhtainen tavoitteeseen nähden ja voi vaarantaa liikesalaisuuksien suojan sekä rajoittaa toimijoiden välistä kilpailua. Datan välittäminen kolmannelle osapuolelle vaikkakin rajattuna niihin tilanteisiin, kun kyse on kaupungin omien selvitysten ja suunnitelmien edistämisestä on operaattoreiden tietosuojan näkökulmasta siltikin ongelmallista. Kolmannelle osapuolelle datan välittäminen tulee aina olla toimijan kanssa ennalta sovittu ja datahallinta sopimuksella (DSA) säädelty toimi.

Mikroliikenneluvan ehtoon tulisi kirjata, että operaattorit toimittavat kaupungille tiedot, jotka ovat välttämättömiä kaupungin tehtävien toteuttamiseksi ja että tiedot voidaan toimittaa aggregoituna siten, että liikesalaisuudet ja käyttäjien yksityisyys turvataan. Kolmannelle osapuolelle datan välittäminen tulisi säätää vaatimaan erillisen DSA sopimuksen.

4) Asiakaspalvelu

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § määrittelee selkeästi lupaehdot, joita mikroliikennelupa voidaan sisällyttää. Kaupungin ei ole tarkoituksen- tai lainmukaista määrittää 18 e § ulkopuolisia lupaehtoja sopimukseen.

Asiakaspalveluun kohdennetut rajoitukset joita Tampereen kaupunki mikroliikenneluvassa esittää, ylittävät sen, mitä lain 18 e § mahdollistaa. Laki ei anna kunnalle toimivaltaa määrätä yksityiskohtaisesti yritysten palvelukanavista tai sovellusten kieliversioista.

Operaattorin näkökulmasta vaatimus on myös kilpailua rajoittava ja suhteeton: sovellusten täydellinen lokalisointi on kallis ja raskas prosessi, joka ei ole välttämätön palvelun käytettävyyden ja turvallisuuden varmistamiseksi kunhan käyttäjille on operaattorin puolelta tarjolla selkeä asiakaspalvelukanava.

Mikroliikenneluvan ehdoista tulisi jättää pois ylimääräiset asiakaspalvelukanaviin kohdistetut ajalliset ja kielelliset yksilöintivaatimukset, koska ne eivät ole välttämättömiä eivätkä oikeasuhtaisia tavoitteeseen nähden.

5) Tapahtumiin liittyvät erityisjärjestelyt

Laki liikenteen palveluista (320/2017) 18 e § edellyttää, että kunnalliset lupaehtojen rajoitukset ovat tarpeellisia ja oikeasuhtaisia. Kaupungin ehdottama lauseke, jonka mukaan operaattorin on toimittava yhteistyössä tapahtumien järjestäjien kanssa ja toteutettava tilapäisiä rajoituksia tapahtumajärjestäjän tai kaupungin toiveiden mukaisesti, on lähtökohtaisesti perusteltu. Yhteistyö tapahtumien järjestäjien kanssa on sekä kaupungin, tapahtumajärjestäjän että operaattorin yhteinen etu.

Kuitenkin vaatimus on muotoiltu nykyisellään liian laveasti, eikä huomioi operaattorin tosiasiallisia mahdollisuuksia reagoida muutoksiin. Tapahtumat voivat ajoittua lomakausille ja pyyntöjä tulee herkästi lyhyellä varoitusajalla. Tekniset muutokset sekä resurssien järjestäminen vaativat aikaa. Mikäli kaupungilla tai tapahtumajärjestäjällä olisi oikeus yksipuolisesti määrätä muutokset ilman ennakkoaikaa, vaarantaisi tämä palvelun jatkuvuuden ja asettaisi operaattorin kohtuuttomaan asemaan.

Ehdotamme, että operaattorin velvollisuus toteuttaa tapahtumien aikaisia tilapäisiä rajoituksia olisi sidottu kohtuulliseen ennakkoilmoitukseen. Operaattorille tulisi varata vähintään viisi (5) arkipäivää aikaa muutosten toteuttamiseen, erityisesti lomakausina. Tämä varmistaa, että yhteistyö tapahtumajärjestäjien kanssa on sujuvaa ja toteutettavissa ilman kohtuutonta haittaa palvelun laadulle ja operaattorin toimintaedellytyksille.

6) Liitteet

Tampereen mikroliikenneluvan liitteet jotka näkyvät Yhdyskuntalautakunnan 2.9.2025 kokousmuistion ohessa vaikuttavat olevan keskenään eriäviä. Liite 2 esittää maksimirajoitusaluetta kartalla joka on eri kuin mitä liitteessä 3 oleva pakotetun pysäköinnin alue. Huomionarvoista on, että kumpikin liite on kuitenkin itse tiedostonimen osalta nimetty Liitteeksi 2 mikä voi aiheuttaa hämmennystä. Varsinaisessa mikroliikenneluvassa näkyvät liitteenä tiedostonimet Liite 1 ja Liite 2.

Allekirjoitukset



Juho Lindgren
Suomen yhteiskuntasuhdejohtaja
juho.lindgren@ridedott.com



Elina Bürkland
Suomen maajohtaja
elina.burkland@ridedott.com