

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

## **Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Palvelualojen työnantajat Palta ry kiittää mahdollisuudesta lausua tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta. Palta edustaa noin 2000 yksityistä palvelualan yritystä ja yhteisöä muun muassa logistiikka-, informaatio- ja viestintä-, asiantuntijapalvelu-, hallinto- ja tukipalvelu- sekä viihde- ja virkistystoimialoilla.

Muistiossa ehdotettavan sääntelyn tavoitteena on muodostaa lainsäädännöllinen kehikko, joka mahdollistaa perinteisen kuljettajanvastuulle perustuvan oikeudellisen seuraamusjärjestelmän muuttamisen tilanteissa, joissa ajoneuvo rikkoo liikennesääntöjä. Sääntely edellyttää myös joidenkin uusien käsitteiden luomista.

Muistio on laadittu hyvin ja siinä on käyty perusteellisesti läpi niin kansainvälisen lainsäädännön ja sopimusten, sekä usean muun maan kansallisen lainsäädäntökehityksen tilaa.

Tilanne on monella tapaa haastava, koska automaattisen liikenteen edistäminen on systeeminen haaste, jossa pitää huomioida niin teknologinen kehitys, kuin eri toimialojen yritysten kyvykkyydet ja investointihalu, sekä eri sektoreihin kohdistuvan lainsäädännön kehittäminen. Samalla automaattista liikennettä tai siihen liittyviä palveluita ei voi oikein syntyä ilman, että sille on selvä lainsäädännöllinen kehys. Liikenneturvallisuuteen liittyvät kysymykset ovat ja niiden tuleekin olla keskiössä.

Suoria tai epäsuoria vaikutuksia Paltan edustamille liikenne- ja logistiikka-alan yritykselle on haastavaa arvioida. Etähallintapalveluiden tarjoajien liiketoiminta ja markkina on vasta

muovautumassa. Muistiossa todetaan, että kuljetusyrityksissä kuljettajien palkkakustannukset ovat merkittävä kustannustekijä, mutta vaikka kuljettajasta luovuttaisiin, tavaraliikenteessä tarvittaisiin silti ainakin jonkin verran työvoimaa rahdinkäsittelyyn. Jos pyritään täysin automatisoituun tavarakuljetukseen, joudutaan miettimään miten lastaukset ja purkamiset voitaisiin hoitaa ilman ihmiskäsiä. Automaation kehittäminen vaatii siten laajemman ekosysteemin ja myös kaupunkilogistiikan huomioimista.

Liikenne on myös usein kansalliset rajat ylittävää, joten kansallisilla toimilla ei välttämättä saada aikaan systeemisiä muutoksia ja toisaalta ei ole syytä luoda kansainvälisten kuljetusketjujen toimivuuden näkökulmasta kovin kansallista ja muista maista poikkeavaa toimintaympäristöä ja sääntelyä. Tämän osalta on hyvä, että arviomuistiossa on käsitelty laajasti automaattiajamisen kansainvälistä kehitystä

Suomella on kuitenkin hyvä mahdollisuus toimia liikenteen automaation edelläkävijänä. Tätä tukee suomalaisten kyky hyödyntää digitalisaatiota ja teknologioita tehokkaasti. Suomessa on kehittyneet mobiiliverkot ja erinomaista mobiiliteknologia- ja it-osaamista.

Vaikka arviomuistio keskittyykin tarvittaviin tieliikennettä koskeviin lainsäädäntömuutoksiin, on jatkossa mietittävä myös liikenne- ja logistiikka-alan kokonaisuutta, mukaan lukien kaikkia kuljetusmuotoja sekä automaattisen liikenteen yleistymistä mahdollistavia muita tarpeita. Heikkoudet olisi myös syytä tunnistaa, joita ei ole käsitelty arviomuistiossa. Tästä esimerkkinä Suomen korkea autoverotus, joka hidastaa ajoneuvokannan ja siten tieliikenteen teknologista uusiutumista. Toisena haasteena on heikossa kunnossa oleva perusinfra ja väyliin kohdistuva korvausvelka.

Rauhamäki Tatu  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.

Konttinen Jari  
Palvelualojen työnantajat Palta ry.