

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta tutustua tieliikenteen automatisaation lainsäädännön kehittämistä koskevaan arviomuistioon. Arviomuistio kokoaa ansiokkaasti tieliikenteen automatisaation lainsäädännön kehittämisen lähtökohtia ja taustaa ja ehdotetut sääntelyn periaatteet ovat perusteltuja.

Automatisoitujen ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia koskevaa sääntelyä on jo sisällytetty EU:n yleiseen yleisen turvallisuusasetuksen, jossa annetaan komissiolle valtuudet antaa täytäntöönpanosäädöksiä muun muassa kuljettajan puolesta ajoneuvon hallintatoimia suorittavista järjestelmistä, reaaliaikaista tietoa ajoneuvon tilasta ja ympäristöstä tuottavat järjestelmät sekä yhdenmukaistettu tietojenvaihdon muoto käytettäväksi esimerkiksi saattueajossa. Myös YK:n Euroopan talouskomissio UNECE:n valmistelemat E-säännöt ohjaavat ajoneuvoteknologian kehitystä.

Autonominen liikenne on viime vuosina yleistynyt ensisijaisesti joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kokeiluina. Näissä yleensä operoidaan rajatuilla alueilla etähallittavilla ilman kuljettajaa liikkuvilla ajoneuvoilla, joissa on sisällä ainoastaan matkustajia tai tavaraa. Autonominen liikenne alentaa logistiikkakustannuksia ja vähentää tavaraliikenteen päästöjä. Pidemmällä aikavälillä ajoneuvoteknologia ja liikennejärjestelmän kehittyvä digitalisaatio mahdollistavat ajoneuvojen ja infran verkottumisen ja saattueajon yleistymisen. Tavaraliikenteessä saattueajon yleistyminen on arvioitu vähentävän polttoaineenkulutusta noin 10 prosentilla. Lainsäädännön tulisi tukea autonomisen liikenteen laajamittaisten kokeilujen ja niistä johdettujen kaupallisten palvelujen edistämistä. Ajoneuvojen etähallintaa koskevaa sääntelyä ei Suomen lainsäädännössä ole vielä lainkaan, ja sen laatiminen edellyttää uusien toimijoiden velvollisuuksien ja oikeuksien määrittelyä. Automaattiajamisen ja etähallinnan tarjoajien palvelut ja toimijakenttä syntyvät vähitellen järjestelmien yleistyessä. On tärkeää, että säännöksissä ei nimetä vielä toimijakenttää, jotta sääntely ei tulevaisuudessa rajoittaisi erilaisten uusien liiketoimintamallien kehittymistä.

On perusteltua, että sääntelyä ei jaotella SAE-luokkien tai muulla tavoin muodostettujen automaattisten järjestelmien kehitystasojen mukaisesti, vaan lainsäädäntö jaotellaan ainoastaan kuljettajaa avustavien järjestelmiin ja automaattisiin ajojärjestelmiin. Lisäksi sääntelyä on jaoteltu sen perusteella, onko ajoneuvossa sisällä vastuullinen henkilö, joka voi tarvittaessa ryhtyä toimimaan kuljettajana vai ohjataanko ajoneuvoa etähallinnan järjestelmillä.

Automaatiolle suunnitellun toimintaympäristön määrittely on EU-sääntelyssä todettu olevan ajoneuvon valmistajan tehtävä. Tässä yhteydessä on tärkeää varmistaa, että Suomessa tuotetaan riittävästi avoimesti ajoneuvovalmistajien saatavilla olevaa tietoa, jonka perusteella valmistaja voi määrittellä, millaisessa liikenneympäristössä edellytykset automaatiolle täytyvät.

Koska lainsäädäntö sisältää paljon kokonaan uutta sääntelyä ja muutoksilla on kauaskantoisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä liikenneinfrastruktuurille ja tietojärjestelmille asetettaviin vaatimuksiin, on ollut perustelua pidentää lainsäädännön valmisteluaikaa. Ehdotetun aikataulun mukaisesti automaatiolainsäädäntöä koskeva hallituksen esitys annettaisiin eduskuntaan syyskaudella 2025, mikä pitäisi Suomen tieliikenteen automaatiolainsäädäntöä edelläkävijämaiden joukossa. Vaikka liikenteen automatisaation kehitys on ollut ennakoitua hitaampaa, on tärkeää varmistaa, että lainsäädännön keskeneräisyys ei hidasta liikenteen ja logistiikan digitalisaatio- ja automaatiokehitystä.

Kalenoja Hanna  
Keskuskauppakamari