



## Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle

### VN/15033/2019: Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelma

Liikenteen automaatiolla voidaan toimenpidesuunnitelmassa esitetyn vision mukaan tehdä tulevaisuuden liikenteestä nykyistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää. Tieliikenteen osalta tavoite on laajentaa automaatiota vaiheittain siten, että ensimmäisessä vaiheessa vuosina 2022–2025 kehittyneillä automaattisilla ajoneuvoilla voitaisiin ajaa moottoritieverkolla hyvissä olosuhteissa merkittäviä matkoja. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että jo 2030–2035 automaattisilla ajoneuvoilla voitaisiin ajaa jo laajoilla alueilla ja pääsääntöisesti kaikissa olosuhteissa.

Toimenpidesuunnitelmassa asetetut tavoitteet ovat kunnianhimoisia. Niiden saavuttaminen edellyttää huomattavaa teknologista kehitystä, jonka vauhdista esitetyt arviot ovat viime vuosina muuttuneet maltillisemmiksi. Etenkin täyden automaation saavuttamisen osalta ennusteet ovat nykytiedon valossa hyvin varovaisia. Automaatioteknologian kehitysvauhtiin vaikuttavat myös liikenteen tiukat päästövähennysvaatimukset, jotka ovat ohjanneet ajoneuvovalmistajien ja niiden alihankkijoiden tuotekehitysresursseja sähköisten voimanlähteiden kehitykseen. Lisäksi koronapandemia on vaikuttanut autoalaan voimakkaasti.

Ajoneuvojen teknologian lisäksi liikenteen automaation kehitys vaatii panostuksia sekä fyysiseen että digitaaliseen infrastruktuuriin, joita on kehitettävä automaation vaatimalle tasolle. Tietoverkkojen osalta tilanne Suomessa on hyvä, ja myös alan kehitys on voimakasta. Fyysistä liikenneinfrastruktuuria ja sen hoitoa on kehitettävä, esimerkiksi tieverkon päällysteiden ja merkintöjen tulee olla nykyistä paremmassa kunnossa. Automaation myötä tieverkkoon saattaa myös kohdistua uusia vaatimuksia, kuten väistöalueita tai uusia merkitsemisvälineitä. Riittävän fyysisen infrastruktuurin ylläpitäminen vaatii myös nykyistä suurempia panostuksia tienhoitoon ja korjauksiin.

Toisaalta tekniikan kehittyminen ja siinä tapahtuvat muutokset ovat parhaimmillaan hyvinkin nopeita. Tästä syystä onkin tällä hetkellä vaikea arvioida, millaiset ratkaisut ovat tehokkaimpia ja toimivimpia esimerkiksi tämän vuosikymmenen lopussa. Automaation edistämiseksi on tärkeää luoda ja kehittää sellaista sääntelyä, joka mahdollistaa autonomiseen ajamiseen liittyvän teknologian käyttöönottoa ja tukee sen kehittämistä. Tämä tulee tehdä niin EU-tasolla kuin kansallisesti. Älykkään liikenteen sääntelyn tulee olla teknologianeutraalia ja riittävän joustavaa, jotta se ei rajoita teknologian kehitystä tai liiaksi ohjaa sen suuntaa pitkällä aikavälillä tehottomiin ratkaisuihin.

Lainsäädäntöä pitää myös tarkastella riittävän laajasta näkökulmasta, eikä keskittyä vain ajoneuvojen ja liikenneinfrastruktuurin teknologiaan ja tiedonkeruuseen liittyvään sääntelyyn. Uusinta teknologiaa löytyy vain uusimmista autoista, joten Suomessa automaatiokehitykselle merkittävän haasteen asettaa kotimaisen autokannan korkea keski-ikä ja hidas uusiutumistahti. Nykyisin uusimmat automaatioon sekä esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät innovaatiot ovat keskimääräisen suomalaisen autoilijan

käytettävissä vasta noin 12 vuoden kuluttua. Näin ollen esimerkiksi veropolitiikalla ja -lainsäädännöllä on suuri vaikutus tieliikenteen automaation edistämässä Suomessa.

Tieliikenteen automaatiokehityksen olennainen edellytys on erilaisen tiedon kerääminen ja jakaminen. Uudet autot siirtävät tällä hetkellä tietoa esimerkiksi auton ja valmistajan välillä. Tietotyyppien ja sen jakamiseen osallistuvien toimijoiden määrän kasvattaminen asettaa toiminnalle uudenlaisia haasteita. Tiedon jakamisen lähtökohtana tulee toimenpidesuunnitelmassa kuvatulla tavalla olla se, että siinä erotetaan erilaisia rooleja ja tietotarpeita. On tärkeää, että tiedon keräämiseen osallistuvien toimijoiden taloudelliset panostukset otetaan huomioon myös tiedon jakamisessa.

Tietosuojaan ohella on pystyttävä varmistamaan autojen turvallinen käyttö kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa. Toimintahäiriöt tai jopa mahdolliset tietoturvahyökkäykset ovat autojen tapauksessa hyvin merkittävä turvallisuusriski mihin tahansa muuhun älylaitteeseen verrattuna. Ajoneuvojen toimintaan ja turvallisuuteen liittyvät haasteet tulevat kasvamaan automaatiokehityksen etenemisen myötä. Haasteisiin vastaaminen edellyttää lainsäädännöllisten hankkeiden lisäksi alan toimijoilta mittavia investointeja ja kehitystyötä, joiden kustannusten jakamisen tulee toteutua oikeudenmukaisesti eri toimijoiden välillä.

Ennen kuin automaation eri asteilla toimivia ajoneuvoja voidaan ottaa liikenteessä laajamittaisesti käyttöön, niiden toimintaa erilaisissa tilanteissa ja olosuhteissa on testattava perusteellisesti. Suomella voi mahdollisuus ottaa merkittävä rooli testaamisen toteutuspaikkana. Tietoliikenneyhteyksien nopeus ja kattavuus ovat kansainvälisessäkin vertailussa erittäin korkealla tasolla jo nyt, ja kehitys tällä sektorilla etenee voimakkaasti. Lisäksi haastavat ilmasto- ja sääolosuhteet tarjoavat mahdollisuuden ajoneuvojen toiminnan testaamiseen ja kehittämiseen vaikeassa toimintaympäristössä. Tämän vuoksi kansallisen lainsäädännön kehityksessä tulisi huomioida myös jatkossa automaattisten ajoneuvojen testausmahdollisuudet Suomessa.

Tieliikenteen automaatiolla voidaan saavuttaa merkittäviä parannuksia liikenteen turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden saralla. Lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelmassa asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin suuria panostuksia usealla osa-alueella: muun muassa autoilun verotusrakenteessa, lainsäädännössä, ajoneuvojen teknologiassa, fyysisessä ja digitaalisessa liikenneinfrastruktuurissa, tietoliikenneyhteyksissä ja ajoneuvojen käytännön testaamisessa.

Autotuoja ja -teollisuus ry on mielellään mukana asiantuntijana työhön liittyvissä keskusteluissa sekä tiedon välittäjänä.

Kunnioitavasti,



Tero Kallio  
toimitusjohtaja  
Autotuoja ja -teollisuus ry