

TIER Mobility Finland Oy

Helsinki, 24.03.2023

Sosiaali- ja terveysministeriö

kirjaamo.stm@gov.fi

VN/30386/2021

Lausunto VN/30386/2021 liikennevakuutusdirektiivin täytäntöönpanoon

Yhteiskäyttöisistä mikroliikkuvuuspalveluista, kuten esimerkiksi sähköpotkulaudasta ja -pyörästä on tullut vakiintunut kulkuväline, joka edistää suomalaisten kaupunkien vihreää muutosta.

TIER uskoo, että sähköiset yhden hengen ajoneuvot ja erityisesti sähköpotkulaudat, joiden nopeus on enintään 25 km/h, tulisi vapauttaa suomalaisesta liikennevakuutusvelvollisuudesta ajoneuvon painosta riippumatta.

OECD:n kansainvälinen liikennefoorumi (ITF) toteaa, että mikroliikkuvuuden ja jaetun liikkuvuuden tulee muodostaa jopa 60% kaupunkiliikenteestä vuonna 2050, jotta liikennejärjestelmä olisi kestävä. Jaetuilla sähköisillä mikroliikkuvuuspalveluilla on rooli myös Suomen tavoitteessa vähentää liikenteen ilmastovaikutuksia. on erittäin tärkeää, että yhteiskunta luo pitkän aikavälin kestäviä ratkaisuja jaettuun mikroliikkuvuuteen, sillä se on yhdessä joukkoliikenteen kanssa tärkeä osa liikennepolitiikan ilmastotavoitteen saavuttamista. TIER Mobility haluaa olla aktiivinen ja rakentava toimija näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Ehdotettu liikennevakuutus voi johtaa turvattomampiin ajoneuvoihin

Sähköpotkulautojen tuotekehitys on ollut nopeaa viimeisen viiden vuoden aikana, ja innovaatiot ovat johtaneet uusien ominaisuuksien (sekä ohjelmistojen) markkinoille saattamiseen. Esimerkiksi huomattavasti paremmat jarrut, vakaammat tukijalat, isommat pyörät, iskunvaimennus, suuntavilkut ja edistynyt geoaitaustekniikka, jonka avulla nopeutta voidaan automaattisesti laskea vilkkailla keskusta-alueilla.

Uudet ominaisuudet ovat lisänneet turvallisuutta huomattavasti. Kehitys on merkinnyt myös ajoneuvojen painon nousua noin 12 kilosta noin 34 kiloon vuosien 2019 ja 2022 välillä. Erityisesti vuokrauskäyttöön kehitettyjen sähköpotkulautojen painonnousu on parantanut kestävyyttä ja turvallisuutta kevyisiin, yksityiskäyttöisiin sähköpotkulautoihin verrattuna.

Suomen markkinoiden n. 50 000:sta yhteiskäyttöisistä sähköpotkulaudoista suurin osa painaa nykyään yli 25 kg. Ehdotettu 25 kilon painoraja merkitsisi, että kestävämpiin ja turvallisuusominaisuuksiltaan parempiin ajoneuvoihin asetettaisiin huomattavasti tiukemmat vakuutusvaatimukset kuin kevyempiin sähköpotkulautamalleihin. Pitkällä tähtäimellä uusi asetus voi täten johtaa turvallisempien ajoneuvojen kehityksen hidastumiseen, sillä kaupalliset kannustimet tukisivat kevyempien ja vähemmän kehittyneiden ajoneuvojen kehittämistä. Vaarana on myös, että yhteiskäyttöön kehitetyt turvallisemmat sähköpotkulaudat asetetaan eriarvoiseen asemaan verrattuna yksityisiin sähköpotkulautoihin, jotka eivät sisällä turvallisuusominaisuuksia, joita yhteiskäyttöisissä ajoneuvoissa on.

Vakuutustarpeet ja vahinkoriski

Kaikilla vakavasti otettavilla sähköpotkulauta operaattoreilla on nykypäivänä vastuuvakuutus, josta voisi tehdä pakollisen. Vastuuvakuutus on ajoneuvon omistajan (vuokraamon tai yksityisen omistajan) ylläpitämä vakuutus, joka on suunniteltu erityisesti korvaamaan ajoneuvon käytöstä aiheutuvat vahingot kolmansille osapuolille (esim. omaisuusvahingot ja henkilövahingot).

EU-direktiiviin liittyvä vakuutusvelvollisuus olisi suhteeton ja syrjivä sähkökäyttöisille yhden hengen ajoneuvoille, sillä niiden tapaturma-aste, onnettomuuksien vakavuus, nopeus, koko, käyttö ja sovellettavat liikennesäännöt ovat verrattavissa pyöriin ja sähköpyöriin. Lisäksi Suomen liikennevakuutuksen malli tarjoaa vakuutettaville laajemman suojan kuin useimmissa muissa EU-maissa. Sähköpotkulautojen pakollisen liikennevakuutuksen käyttöönotto Suomessa merkitsisi huomattavasti laajempaa vakuutusratkaisua kuin mitä EU-direktiivissä kohtuudella on tarkoitettu.

Poikkeus EU-direktiiviin täytäntöönpanoon, jonka Ruotsi aikoo ottaa käyttöön, on yhteensopiva direktiivin johdanto-osan 6 kappaleen kanssa: "(...) tietyt moottoriajoneuvot ovat pienempiä ja siten aiheuttavat todennäköisesti vähemmän merkittäviä henkilö- tai omaisuusvahinkoja kuin muut ajoneuvot. Olisi suhteetonta eikä tulevaisuuden kannalta kestävää sisällyttää ne direktiivin 2009/103/EY soveltamisalaan." Johdannosta voi tulkita, että EU oli tarkoittanut jättää tietyt pienemmät moottoriajoneuvot direktiivin ulkopuolelle. Pienempien moottoriajoneuvojen käsitettä olisi syytä tulkita suhteessa tyypillisesti vakuutettaviksi tarkoitettuihin moottoriajoneuvoihin, kuten henkilöautoihin. Tällöin myös uusimmat mikroliikkumisvälineet kuten sähköpotkulaudat tulisi sisällyttää pienempien kulkuneuvojen määritelmään.

Ruotsin oikeusministeriö on ehdottanut poikkeusta direktiivistä Ruotsin liikennevahinkolain uuden 2a §:n mukaisesti, josta seuraa, että liikennevakuutusvelvollisuuden piiriin kuuluvia ajoneuvoja voidaan edelleen käyttää ilman liikennevakuutusta edellyttäen, että ne on suunniteltu kulkemaan enintään 20 km/h (laillinen nopeus Ruotsissa). Tämä poikkeus koskee lähes kaikkia kaupallisia yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja Ruotsissa pykälän nykyisessä mallissa. Näiden ajoneuvojen vahinkoja ehdotetaan katettaviksi Ruotsin kansallisesta takuurahastosta (Traffic Insurance Association). Vastaavat vapautukset voidaan toteuttaa myös Suomessa [Liikennevakuutuskeskuksen] kautta.

Euroopan komissio on parhaillaan tarkistamassa kevyitä sähköajoneuvoja koskevaa ajoneuvoasetusta. Suomen vakuutusvaatimusten muuttaminen pakollisen liikennevakuutuksen suuntaan myös kevyille sähköajoneuvoille ennen yleiseurooppalaisen määräyksen julkistamista voi johtaa tarpeettomiin säännöksiin ja mahdollisiin ristiriitaisuuksiin.

Selvennys nopeusrajoitukseen

TIER näkee mahdollisen täsmennystarpeen Suomen lain rakenteellisen nopeuden käsitteeseen. Kuten monet muutkin sähköajoneuvot, sähköpotkulaudat käyttävät ensisijaisesti digitaalista nopeusrajoitusta, mikä tarkoittaa, että vuokraajien omistamilla ajoneuvoilla ei pysty Suomessa ajamaan yli 25 km/h (muissa Pohjoismaissa 20 km/h) riippumatta laitteiston sallimasta enimmäisnopeudesta. Käytäntö monissa maissa on, että tällainen digitaalinen nopeusrajoitus voidaan tulkita ajoneuvon

TIER Mobility Finland Oy

enimmäisnopeudeksi, jota varten ajoneuvo on suunniteltu. Tämä pitäisi selvittää myös Suomessa epäselvyyksien välttämiseksi.

Jaetun mikroliikkuvuuden optimointi ja kestävä liikumisen edistäminen

Kevyiden sähköajoneuvojen liikennevakuutuksen käyttöönotto vaikuttaisi merkittävästi yhteiskäyttöisten mikroliikkuvuuspalvelujen käyttöön, sillä liikennevakuutuksen hinta on neljä kertaa korkeampi vastuuvakuutukseen verrattuna.

Esimerkiksi Norjan asiakkaiden hintoja nostettiin voimakkaasti sen jälkeen, kun edellisenä vuonna otettiin käyttöön uudet, Suomessa ehdotetun liikennevakuutuksen kaltaiset vakuutussäännöt. Tällä pyritään kompensoimaan huomattavasti kohonneita kustannuksia, jotka puolestaan ovat vaikuttaneet negatiivisesti yhteiskäyttöisten mikroliikkuvuuspalvelujen käyttöasteeseen ja kestävään matkustamiseen yleensä.

Vakuutuskustannusten nousu ja sitä kautta korkeammat hinnat vaikuttaisivat negatiivisesti yhteiskäyttöisten mikroliikkuvuuspalvelujen käyttöön aikana, jolloin säännösten pitäisi keskittyä ympäristöystävällisempien liikennemuotojen edistämiseen ja tukemiseen kansallisten ja alueellisten ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Kevyiden sähköajoneuvojen uusi liikennevakuutusvaatimus uhkaa toimia juuri päinvastoin.

Helsingissä, 24.03.2023