

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Liikennevakuutuskeskuksen (LVK) yhteydessä toimiva Onnettomuustietoinstituutti (OTI) on antanut erillisen lausuman polttoainekonversioita koskevaan sääntelyehdotukseen. LVK lausuu ohessa automaation edistämistä, uutta ajoneuvoluokkaa ja ulkomaalaisen ajoneuvon käyttöä Suomessa koskevista ehdotuksista. LVK on mukana myös Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen muuttamisen edellyttämää kansallista sääntelyä valmisteleavassa LVM:n työryhmässä.

#### Automaatiosääntelyn edistäminen

Ehdotetun sääntelyn tarkoituksena ei vielä ole implementoida Wienin kansainvälisen tieliikennesopimuksen muutoksia täysimääräisesti Suomen lainsäädäntöön. Tältä osin valmistelutyö jatkuu LVM:n erillisessä työryhmässä. Ajoneuvolakiin ja liikenteen palveluista annettuun lakiin lisättäisiin kuitenkin automaattisen ajojärjestelmän määritelmä Wienin kansainväliseen tieliikennesopimukseen lisätyn määritelmän mukaisesti. Automaattinen ajojärjestelmä voisi hoitaa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ilman ihmiskuljettajan vaikutusta sille suunnitellun toimintaympäristön sisällä. Lisäksi mahdollistetaan selkeämmin ilman ihmiskuljettajia tehtävä automaatiotestaaminen Suomessa. Liiketoimintamallien testaamista varten testattava palvelu voisi olla myös vastikkeellista.

LVK kannattaa ehdotettuja muutoksia ja näiden taustalla olevia tavoitteita. Liikenteen automaatio kehittyy jatkuvasti, ja sääntelyn tulisi olla tulevaa kehitystä ennakoivaa. Sääntelyn tulee luoda edellytykset kansalliselle ja kansainväliselle kilpailukyvyille, innovoinnille sekä automaatiokehityksen tuomille yhteiskunnallisille hyödyille, kuten parantuneelle liikenneturvallisuudelle, päästövähennyksille ja paremmille palveluille. Suomessa on jo nykyisin laajaa kokeilu- ja testaamistoimintaa, jota koskevan sääntelyn selkeyttäminen on kannatettavaa. Sääntelyä

toimeenpantaessa tulisi lisäksi varmistaa, että myös ulkomaisilla toimijoilla on yhtäläiset ja tosiasialliset mahdollisuudet harjoittaa lain mukaista kokeilu- ja testaustoimintaa.

LVK korostaa kuitenkin, ettei ehdotetulla sääntelyllä tule heikentää liikenneturvallisuutta, vaikka ajoneuvoihin sovelletaan ajoneuvolain teknisen vaatimuksen sääntelyä vain osittain ja kokeilutoiminta sallittaisiin osana muuta liikennettä. Tältä osin vastuuta siirretään erityisesti Liikenne- ja viestintävirastolle, jonka tulee arvioida koenumerotodistuksen myöntämisen ja tarvittaessa peruuttamisen kriteerejä lisääntyneiden tiedonsaantioikeuksien perusteella. Pitkällä tähtäimellä automatisaatiokehityksen nähdään lisäävän liikenneturvallisuutta.

Ennen kuin kokeilu- ja testaustoiminnasta siirrytään laajamittaisempaan liikennöintiin, on liikenteen automaatisaatiota kehitettävä edelleen muun muassa vastuukysymysten osalta. Liikennevakuuttamisvelvollisuus on voimassa myös koenumeroilvin varustetussa ajoneuvossa, kun sitä käytetään liikenteeseen. Automaattisen ajojärjestelmän turvin liikkuvan ajoneuvon vakuuttamiseen tullaan tarvitsemaan uudenlaista ja reaaliaikaista dataa. Euroopan komissio on parhaillaan valmistelemassa erityistä ajoneuvodatan jakamista koskevaa lainsäädäntöä. Vakuutusala pitää erittäin tärkeänä, lainsäädännöllä vahvistetaan datasubjektin oikeus määrätä omista tiedoistaan, mukaan lukien ajoneuvodatasta.

#### Kevyt automaattinen tavarankuljetin

Lakiin esitetään lisättäväksi uusi ajoneuvoluokka automaattisella ajojärjestelmällä varustetuista kevyistä tavarankuljetukseen tarkoitetuista sähköajoneuvoista. Ajoneuvo olisi etähallittu, mutta dynaamisen ajotehtävän hoitaisi automaattinen ajojärjestelmä. Ajoneuvo vastaisi rakenteeltaan ajoneuvolaissa tarkoitettua kevyttä sähköajoneuvoa, mutta sen nopeus rajattaisiin 15 kilometriin tunnissa. Moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho olisi kevyen sähköajoneuvoluokan tapaan enintään 1,00 kilowattia. Tieliikennelain muutoksella tavarankuljettimien käyttö sallittaisiin myös jalkakäytävillä jalankulkunopeutta vastaavalla nopeudella ja antamalla jalankulkijalle esteetön kulku. Käytännön syistä ajoneuvolain teknistä sääntelyä sovellettaisiin kevyeen automaattiseen tavarankuljettimeen vain soveltuvin osin.

LVK pitää uuden ajoneuvoluokan luomista kannatettavana, sillä nämä ajoneuvot sopivat huonosti nykyiseen luokitukseen. Kyse on nimenomaan ajoneuvosta, eikä jalankulkua avustavasta tai korvaavasta liikkumisvälineestä. Tärkeää on myös, että ajoneuvolain 3 ja 12 §:ien yleiset vaatimukset turvallisuudesta ja liikennekelpoisuudesta koskevat myös näitä ajoneuvoja. Esityksen mukaan tavarankuljettimien mittoja tai massoja ei rajoitettaisi tarkemmin kehityksen mahdollistamiseksi. Ajoneuvon olisi kuitenkin oltava mitoiltaan ja massoiltaan sellainen, ettei siitä aiheudu haittaa tai vaaraa muille tienkäyttäjille. Liikenne- ja viestintävirastolla annetaan määräysenantovaltuus tavarankuljettimien teknisiä ominaisuuksia koskien.

Ajoneuvon liikennevakuuttamisvelvollisuutta ei lähtökohtaisesti ole sidottu ajoneuvolain määritelmiin. Voimassa olevan lainsäädännön mukaan sähköisten liikkumisvälineiden vakuuttamisvelvollisuuden määrittelyssä on kuitenkin hyödynnetty ajoneuvolain mukaisia luokkia. Jalankulkua avustavat ja korvaavat liikkumisvälineet sekä kevyet sähköajoneuvot on kategorisesti vapautettu liikennevakuuttamisvelvollisuudesta, sillä näiden osalta kyseessä ei ole katsottu olevan liikennevakuutuslain tarkoittamista moottoriajoneuvoista. Nykyisen sääntelyn perusteella myös kevyet automaattiset tavarankuljettimet jäävät ainakin pääsääntöisesti liikennevakuuttamisvelvollisuuden ulkopuolelle pienen tehonsa ja hitaan rakenteellisen nopeutensa johdosta. Ehdotettu sääntely jättää kuitenkin avoimeksi sen, kuinka suuria ja painavia ajoneuvoja luokan määritelmään voi sisältyä. Liikenteellisen riskin kannalta koolla ja massalla on luonnollisesti suuri merkitys.

Todettakoon lisäksi, että joulukuussa 2021 voimaan tullut liikennevakuutusdirektiivi sitoo ajoneuvon määritelmän rakenteellisen nopeuden lisäksi massaansa. Kyse on kuitenkin minimiharmonisoinnista, joten kansallisesti on mahdollista säätää myös ajoneuvon määritelmästä laajemmin. Liikennevakuutuskeskus on mukana STM:n työryhmässä, joka valmistee parhaillaan liikennevakuutusdirektiivistä johtuvia muutoksia liikennevakuutuslakiin.

Edellä mainitun perusteella esitämme harkittavaksi, tulisiko kevyen automaattisen tavarankuljettimen maksimimitoista ja/tai massasta säätää lain tasolla, eikä mahdollisella erillisellä Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä.

Ulkomailla tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyn ajoneuvon käyttö

Ehdotuksessa esitetään yhdenmukaistettavaksi autoverottomien ja autoverollisten ajoneuvojen rekisteröinnin ajankohtaa koskeva sääntely, jolloin asiakkaan olisi helpompi määrittää häntä koskevien rekisteröintivelvoitteiden ajankohtia ja antaisi asiakkaalle enemmän tarvittavaa aikaa saattaa rekisteröinnin toimenpiteet loppuun kiireettömästi. Jatkossa Suomessa vakituisesti asuva henkilö saisi käyttää toisessa ETA- valtiossa rekisteröityä ajoneuvoa kolmen kuukauden ajan ajoneuvon maahantuonnista ennen kuin ajoneuvo on rekisteröitävä Suomessa. Määräajan pidentämisessä on pyritty ottamaan huomioon myös viimeaikainen EU-tuomioistuinkäytäntö. LVK pitää esitystä tältä osin perusteltuna.

Pidennetyt käyttöajan lisäksi sääntelyllä kevennettäisiin ajoneuvon kuljettajan näyttövelvollisuutta ajoneuvon maahantuontiajankohdasta. Voimassa olevan sääntelyn mukaan ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle Tullin ajoneuvon käyttöönottoilmoitukseen tai muuhun asiakirjaan tekemin merkinnöin tai Verohallinnon vahvistamalla käyttöönottoilmoituksella. Jatkossa vaadittaisiin ainoastaan, että ajoneuvon kuljettajan on osoitettava ajoneuvon maahantuontiajankohta liikennettä valvovalle viranomaiselle. Osoitustapaa ei siis jatkossa säänneltäisi.

Säädettyjen osoitustapojen poistoa ei esityksessä juurikaan perustella eikä muutoksen vaikutuksia olla esityksessä arvioitu. Päinvastoin luonnoksen perusteluissa todetaan, että muutoksilla ei asiallisesti muutettaisi nykytilaa. Lainsäädännöllisesti ja käytännössä kyse on kuitenkin merkittävästä muutoksesta. Ulkomaalaisten ajoneuvojen rekisteröintivelvoitteen, autoveron suorittamisen ja vakuuttamisvelvollisuuden valvonta on jo nykyisin haastavaa ja aliresurssoitua. Lain tulkinnanvaraisuuden lisääminen osoitusvelvollisuuden osalta tuskin edesauttaa lain tehokasta toimeenpanoa.

Nykysäännösten mukaan (Solvenssi II -direktiivi) liikennevahingon johdosta vakuutettava riski sijaitsee siellä jäsenvaltiossa, mihin ajoneuvo on rekisteröity. Yhdessä jäsenvaltiossa otettu liikennevakuutus on voimassa koko ETA-alueella, mutta ajoneuvo voidaan vakuuttaa vain siinä jäsenvaltiossa, jossa se on rekisteröity. Autoilun kokonaiskustannuksista merkittävä osuus muodostuu hankinnan ja omistamisen verotuksesta sekä vakuutusmaksuista. Suomessa autoiluun liittyvä verotus on raskasta verrattuna muihin EU-maihin. Myös liikennevakuutuksen vakuutusmaksutaso on korkeahko johtuen vakuutusturvan kansainvälisesti vertaillen korkeasta tasosta. Näin ollen on oletettavaa, että Suomessa pääasiallisesti käytettäviäkin ajoneuvoja pyritään mahdollisimman paljon rekisteröimään ja vakuuttamaan ulkomailla (ns. forum shopping). Taloudellisen hyödyn tavoittelu voi johtaa myös laajamittaiseen lain tulkinnanvaraisuuksien ja porsaanreikien hyödyntämiseen tai suoranaiseen lain kiertämiseen, millä olisi merkittäviä vaikutuksia pitkälti EU-säänneltyyn rekisteröinti- ja vakuutustoimintaan ja lopulta koko yhteiskuntaan esimerkiksi verotulojen vähentymisen myötä. Tarkkoja lukuja ulkomaille rekisteröityjen ajoneuvojen määrästä Suomessa ei ole saatavissa, sillä nämä eivät näy samoissa järjestelmissä suomalaisten ajoneuvojen kanssa.

LVK:n tiedossa ei ole ongelmia nykyisen sääntelyn mukaisessa maahantuontiajankohdan osoitusvelvollisuudessa, eikä tällaisia ole osoitettu myöskään nyt käsiteltävässä hallituksen esityksessä. Ehdotettuun sääntelyyn sisältyy kuitenkin edellä kuvattuja riskejä. Näin ollen LVK ei kannata ehdotusta osoitusvelvollisuuden keventämisestä.

Todettakoon lisäksi, että ehdotetun ajoneuvolain 126 §:n 3. momentissa todetaan asianmukaisesti, että ajoneuvossa on 2. momentin mukaisissa tilanteissa pidettävä mukana Verohallinnon ilmoitus tai päätös ajoneuvon verottomasta käytöstä. Selvyyden vuoksi säännöksestä tulisi lisäksi ilmetä, miten 1. momentin mukainen maahantuontiajankohta osoitetaan.

