

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

Helsingin yliopisto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Helsingin yliopiston lausunto perustuu tietojenkäsittelytieteen osaston tutkijoiden huomioihin. Tietojenkäsittelytieteen osasto on osa Helsingin yliopiston matemaattis-luonnontieteellistä tiedekuntaa.

Hallituksen esitys on kokonaisuudessaan erittäin kannatettava, ja se edesauttaa kestävä kehityksen päämäärien saavuttamista salliessaan automaattiajamisen laajemmat kokeilut ja erityisesti mahdollistaessaan liikkumispalveluihin ja ajoneuvojen jakamiseen liittyvän liiketoiminnan kehityksen. Seuraavaksi huomioita lakimuutoksen yksityiskohtiin sekä yleisemmin.

Ohjelmistot ovat keskeisessä roolissa sekä päästöjen kontrolloinnissa että automaattisessa liikkumisessa. Niiden muuttaminen ja manipulointi on helpohkoa, ja havaitseminen puolestaan hankalaa. Olisi hyödyllistä selvittää, tulisiko hyväksyttävät ohjelmistot sertifioida kryptograafisin keinoin, ja tulisiko OBD-skannereiden mahdollisessa uudistuksessa huomioida myös niiden kyky tarkistaa kryptograafiset sertifikaatit.

Automaattiajoneuvojen korjaamiseen ja katsastukseen liittyen ajoneuvolakiluonnos sisältää muutoksia ajoneuvon korjaamiseen ja katsastukseen. Esimerkiksi ajoneuvolain 7 §:n mukaan liikenteessä käytettävää ajoneuvoa ei saa korjata, muuttaa eikä varustaa lisälaitteella siten, ettei ajoneuvo enää täytä vaatimuksia, jotka Suomessa olivat voimassa ajoneuvon ensimmäisen

käyttöönoton ajankohtana tai tätä myöhemmin. Ajoneuvolain 164 §:n mukaan rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastukseen sovelletaan, mitä 153, 156–158 ja 162 §:ssä säädetään.

Automaattiajoneuvojen toiminta perustuu vahvasti erilaisiin ympäristöä havainnoiviin sensoreihin, joiden rikkoutuminen esimerkiksi törmäyksen seurauksena voi haitata merkittävästi ajoneuvon toimintakykyä. Lakiin on sisällytettävä sääntelyä siitä, miten ajoneuvon haltijan on hoidettava sensorien korjaus ja toiminnan tarkastus törmäysten sattuessa. Määräaikaiset katsastukset eivät riitä tähän. Samoin korjaus- ja huolto-oikeuden omaavien tahojen verifiointi on säädeltävä.

Laissa tulisi myös säädellä kuinka nopeasti automaattiajoneuvojen ohjelmistojen päivitykset ja ilmenneiden virheiden korjaukset tulee tehdä (ajoneuvolain 7 §:n 6 momentti).

Hallituksen esityksen ympäristövaikutuksia koskevassa luvussa (4.2.4.) todetaan: “Automaatiota kehitettäessä on myös huomioitava liikennejärjestelmätasolla mahdolliset negatiiviset kehityssuunnat ja huolehdittava esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuudesta ja turvallisuudesta, jotta vaikutukset muun muassa liikenteen päästöihin eivät käänny negatiivisiksi.”

Tämän uhan hallinnassa on tärkeää tukea lainsäädännöllisillä keinoilla myös erityisesti joustavien liikkumispalveluiden (mobility-as-a-service) liiketoiminnan kehittymistä siten, että automaattiajoneuvot olisivat nimenomaan joustava “viimeisen mailin” liikkumisratkaisu joukkoliikenteen lisänä. Tämä vaatii kustannusjärjestelmien ja tiedon jakamisen yhtenäistämistä ja sujuvoittamista.

Automaattiset tavarankuljettimet aiheuttavat liikenteen kannalta epäselviä tilanteita. Ehdotettu uusi ajoneuvoluokka (ajoneuvolain 29 a §. Kevyt automaattinen tavarankuljetin) voi tuoda selkeyttä, mutta toisaalta jo nyt on usein vaikea hahmottaa jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja autoilijoita koskevien liikennesääntöjen eroja, esimerkiksi suojatiekäyttäytymisessä. Lisäkysymyksenä on liikenneinfrastruktuurin sopeuttaminen automaattisten tavarankuljettimien tarpeisiin (esim. liikennevalojen painonapit).

Automaation edistäminen (hallituksen esityksen perustelujen kohta 4.1.2 Automaation edistäminen; ajoneuvolain 116 a §. Automaattisella ajojärjestelmällä varustetun ajoneuvon koenumerotodistus)

Liiketoimintamallien kehittämisen ja testaamisen salliminen on lähtökohtaisesti perusteltua ja kannatettavaa. On kuitenkin syytä huolehtia siitä, että tähän lupaan nojaamalla ei voida perustella tarvetta laajamittaiselle automaattisten ajoneuvojen käytölle jo testausvaiheessa. Monet liikennepalvelujen liiketoimintamalleista perustuvat hyvään saatavuuteen ja edellyttävät että ajoneuvoja on saatavilla laajalti ympäri kaupunkia mahdollisimman lähellä kuluttajaa (vrt.

esimerkiksi sähköpotkulautojen ja kaupunkipyörien vuokrauksen mallit). Tällaisten liiketoimintamallien suora testaaminen edellyttäisi huomattavan suurta määrää itseajavia ajoneuvoja.

Automaattisten ajoneuvojen ja niiden kokeilujen osalta tulisi arvioida sääntelyn tarvetta koskien muun muassa sitä, missä olosuhteissa automaatiota voi käyttää. Esimerkiksi kaupunkialueilla ja huonoissa keliolosuhteissa automaatio on hankalampaa kuin esimerkiksi moottoritiellä.

Mopojen päästöt, viritys ja melu liittyvät tiiviisti toisiinsa. Lainsäätäjän tulee harkita, tulisiko myös mopojen sisältyä lain ensisijaisiin sääntelyn kohteisiin. Huomiona myös, että neljänkymmenen euron liikennevirhemaksu kuulostaa hyvin pieneltä pelotteelta, kun huomioidaan kiinnijäämisriskin pienuus.

Laurila Tuulikki
Helsingin yliopisto - Sasu Tarkoma, Helsingin yliopiston matemaattis-
luonnontieteellisen tiedekunnan dekaani