

Helsinki, 16.5.2020

Liikenne- ja viestintäministeriölle

LAUSUNTO

Tieliikenteen automaation edellyttämät lainsäädäntömuutokset Suomessa. Arviomuistio 28.3.2024

Liikenneoikeusyhdistys ry pitää tärkeänä, että Suomen lainsäädännössä valmistaudutaan siihen, että tulevaisuudessa maamme teillä tulisi liikkumaan automaattisesti tai etäohjauksella liikkuvia autoja normaalissa liikenteessä. Sääntelyssä tulisi tavoitella mahdollisimman pitkälle yhtenäistä käytäntöä kaikissa EU.maissa.

Kiinnitämme juridista huomiota erityisesti seuraaviin arviomuistion kohtiin:

Kohta 4.1.1. sivu 50: Esitetyt määritelmät ovat tärkeitä ja pääosin hyväksyttäviä, mutta pidämme ”Etähallintaa tekevän” nimitystä hieman epämääräisenä. Ymmärrämme ko. henkilön enimmäkseen vain tarkkailevan ajoneuvoa ollen valmiudessa etävustamaan tai etäohjaamaan ajoneuvoa tekemättä varsinaisia toimenpiteitä, joten oikeampi nimitys olisi esimerkiksi ”Etähallinnasta vastaava henkilö” (ks. kohta 4.1..9., s. 62).

Kohta 4.1.3. sivu 51: Ajoneuvon dynaaminen hallinta edellyttää muun ohella, että kuljettaja valvoo ajoneuvoa ja ympäristöä siten, että tavoitteena on kyky puuttua ajamiseen. Pidämme sanamuotoa liian epämääräisenä ja ehdotamme sen sijaan, että kuljettajalla on ”tosiasialliset mahdollisuudet puuttua ... ajoneuvon ajamiseen.”

Kohta 4.1.4. sivu 52 kohta 2: ”Automaattisen ajojärjestelmän on pystyttävä ilman ihmisen myötävaikutusta hoitamaan kaikki dynaamiseen hallintaan kuuluvat ajotehtävät.” Tämäkin sanamuoto on jossakin määrin epämääräinen ja ehdotamme hoitamaan -sanana tilalle sanaa ”suorittamaan”, joka sanallisesti olisi lähempänä sivun alareunassa (kohta 3) automaattiselta ajojärjestelmältä vaadittavaa ”suoriutumista” ja sivulla 53 kohdassa 4 vaadittua ”suorittamista”. Näin vältytään ajatukselta, että ajotehtävän ”hoitaminen” merkittäväällä tavalla eroaisi ajotehtävän ”suorittamisesta”.

Vierastamme kohdassa 4.1.6. esitettyä ajatusta rangaistusjärjestelmän tai liikennevirhemaksun soveltamisesta laajasti oikeushenkilöihin ja käyttövastaava-käsitteen laajentamisesta koskemaan myös automaattiajamisen tarjoajaa. Liikennevirhemaksu on tarkoitettu lievien liikenne rikkomusten hallinnolliseksi seuraamukseksi, joka ei edellytä varsinaista esitutkintaa ja joka vaatisi suhteettoman suuria selvityksiä sen osoittamiseksi, mille taholle voitaisiin pieni liikennevirhemaksu määrätä. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta paljon tärkeämpää olisi selvittää, mistä rikkomus johtuu ja miten vastaavat tapahtumat voidaan tulevaisuudessa estää.

Oikeushenkilöiden toiminnassa tapahtuneisiin rikoksiin perustuvasta rangaistusvastuusta säädetään Suomen rikoslain 9 luvussa seuraamukseksi yhteisösakko. Oikeushenkilön rangaistusvastuu ei kuitenkaan voimassa olevan lain mukaan ulotu liikenne rikoksiin. Jos oikeushenkilölle halutaan asettaa rangaistusvastuu myös liikenne rikoksista, siitä pitää nimenomaisesti säätää laissa.

Helsinki, 16.5.2020

Kohta 4.1.12. (Liikennevakuutus, vahingonkorvaus ja tuotevastuu) on tärkeämpi, kuin sen osuus arviomuistiossa antaisi ymmärtää. Lähtökohtana tulisi olla, että automaattiajamisen tarjoajan tai etähallintapalvelun tarjoajan vastuu olisi lähtökohtaisesti liikennevakuutuksen tavoin ankaraa vahingonkorvausvastuuta tai käännetyn todistustaakan perusteella vastaisi perinteistä tienpitäjän (liikennejärjestelmän ylläpitäjän) vastuuta. Tässä kohdassa tulisi myös edellyttää, että näiden palvelujen tarjoajien tulee pystyä jälkikäteen esittämään tietojärjestelmiin tallennettujen tietojen avulla koko vahinkotapahtuman kulku, sillä tällaista näyttövelvollisuutta ei voida asettaa ajoneuvon käyttäjälle, joilla on ensisijainen rikos- ja siviilioikeudellinen vastuu ajoneuvolla aiheutetuista vahingoista. Erityisesti jälkikäteen on pystyttävä osoittamaan, kenen hallinnassa ajoneuvo on milloinkin ollut ja mitä ajoneuvossa tapahtuneiden asioiden lisäksi myös ajoneuvon ulkopuolella on erilaisten sensorien perusteella tapahtunut. Nämä tiedot on saatava myös ajoneuvon ja sen tietojärjestelmien valmistajan vastuun selvittämiseksi siitä riippumatta, kuka omistaa sen tietojärjestelmän, josta tieto löytyy.

Kohta 4.2.5. (Ilmoitus vai toimilupa): Kun kysymys on varsin uudesta toiminnasta, jonka riskit ovat vielä epämääräisiä, olisi turvallisempaa edellyttää toimijoilta viranomaislupaa, johon voitaisiin silloin liittää myös luotettavuuden kannalta tärkeitä vakavaraisuusvaatimuksia (kuten esimerkiksi kuljetusliikenteessä vaaditaan).

Erityistä huomiota on kiinnitettävä myös itsenäisesti toimivien ajoneuvojen digitaalisen ohjausjärjestelmän ja niihin liittyvien algoritmien merkitykseen ohjausjärjestelmien luotettavuudessa. Kysymys on oikeudellisesti vakiintumattomasta vastuuperusteesta, mutta kaukaisena esimerkkinä voidaan mainita Kansainvälisen kauppakamarin ICC:n markkinointisäännöt, joita sovelletaan vuonna 2018 tehdyn muutoksen jälkeen toimintaympäristön uusiin toimijoihin kuten algoritmien laatijoihin (ICC:n markkinointisäännöt 2018).

Risto Tuori

puheenjohtaja