



AUTOTUOJAT  
JA -TEOLLISUUS

Liikenne- ja viestintäministeriö  
kirjaamo@lvm.fi  
olli.lehtila@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö LVM/1737/02/2017

## **Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto satelliittinavigointijärjestelmien tehokkaan hyödyntämisen toimenpideohjelman 2017–2020 luonnoksesta**

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta jättää lausunto satelliittinavigointijärjestelmien hyödyntämisen toimenpideohjelman luonnoksesta.

Paikannukseen perustuvien palveluiden markkinan kasvu sekä paikannusjärjestelmien yleistymisen avaa uusia mahdollisuuksia myös autoilun verorakenteen ja hinnoittelun muutokseen. Kilometripohjaisten aikaa ja paikkaan sidottujen tienkäyttömaksujen avulla liikenteen verotuksen painopistettä voidaan liikennepoliittisten tavoitteiden mukaisesti siirtää hankinnasta ja omistamisesta käyttöön. Autokannan ikääntymisen pysäyttämiseksi ei ole tunnistettu muita pysyviä keinoja kuin autoveron asteittainen alentaminen, jonka on arvioitu vähentävän hiilidioksidipäästöjä vuoden 2030 tasolla noin 600 000 tonnia. Autoveron alentaminen tai poisto pidemmällä aikavälillä on Suomessa edellytys vuoden 2030 päästötavoitteiden saavuttamiselle.

Autoveron ympäristöohjaus toteutuisi nykyistä veromallia paremmin polttoaineveron ja ajoneuvoveron sekä matkaan, aikaan ja paikkaan sidotuilla tienkäyttömaksuilla. Tämä lisäisi selvästi verojärjestelmän oikeudenmukaisuutta, koska kilometripohjainen hinnoittelu voidaan muodostaa siten, että ruuhka-aikoina ylikysyntää voidaan hillitä käyttömaksuja korottamalla ja vastaavasti tarjota edullisempia käyttömaksuja hiljaisen kysynnän aikaan. Aikaan ja paikkaan sidotut tienkäyttömaksut mahdollistavat väyläkapasiteetin aiempaa tehokkaamman käytön. Erityisesti Suomessa käyttömaksujen sijainti- ja aikapohjaisuus tärkeää, sillä meillä väestötiheys on matala, aluerakenne on harva ja väestö keskittyy yhä selvemmin kasvukaupunki-seuduille ja niiden kehysalueille.

Suomessa autokannan hidas kierto hankaloittaa teknisten innovaatioiden sekä paikannukseen perustuvien palveluiden, kuten tienkäyttömaksujen ja erilaisten eri kulkutapojen ominaisuuksia yhdistävien liikennepalvelujen käyttöönottoa. Toimenpideohjelmassa esitelty eCall-järjestelmän arvioitu yleistymisnopeus Suomessa kertoo osaltaan autokannan hitaasta uudistumisesta. Myös autonomisten autojen yleistymisen edellyttää autokannan nopeampaa uusiutumista, koska niihin liittyvät teknologiset innovaatiot eivät pääsääntöisesti ole jälkiasennettavia ja myös liikenneinfrastruktuurin tulee olla autonomisia ajoneuvoja tukevaa.

Ohjelmassa on mainittu, että ajoneuvon valmiudet ja liikenneympäristön ominaisuudet olisivat jo vuoteen 2030 mennessä olemassa täysin autonomiselle liikenteelle ja sekä yksittäisillä väylillä että kaupunkiympäristössä. Tämä on melko optimistinen arvio sekä ajoneuvotekniikan että liikenneinfraan liittyvän tekniikan ja kehittämisen aikajänne huomioon ottaen. Tavoitteena tulisi kuitenkin olla, että valmius uuden tekniikan käyttöönottoon olisi, vaikka ajoneuvokanta uusiutuisikin keskimääräistä hitaammin.

Kilometripohjaisten tiemaksujärjestelmien muodostamisessa olennaista on, että liikenteen verorasitus ei kokonaisuutena kasvaisi, vaan niiden käyttöönoton yhteydessä hankintaverosta ja vuosittaisista veroista

luovuttaisiin. Lisäksi lähtökohtana tulisi olla valtakunnallinen tiemaksujärjestelmä, joka mahdollistaisi alueellisesti erilaisten maksutasojen oikeudenmukaisen toteuttamisen. Järjestelmää suunniteltaessa olisi lisäksi varmistettava, että samaan aikaan ei oteta käyttöön päällekkäisiä alueellisia ruuhkamaksuja, jolloin käyttöön kohdistuvat maksut kertautuisivat suurilla kaupunkiseuduilla.

Toimenpideohjelmassa on nostettu esille myös paikantamiseen ja ajoneuvojen tuottaman dataan liittyvät yksilönsuoja, tietosuoja ja järjestelmäturvallisuus. Ajoneuvovalmistajien näkökulmasta ajoneuvon keräämän tietoaineiston datan jakaminen on lähtökohtaisesti tervetullutta, kunhan turvallisuudesta, yksityisyydensuojasta ja vastuukysymyksistä huolehditaan. Ajoneuvojen big data avaa paljon uusia mahdollisuuksia erilaisten palvelujen tuottamiseen ja liikennejärjestelmän toiminnan tehostamiseen. EU-lainsäädäntö on viime vuosina muuttunut siten, että tietoaineistoja hyödyntävien organisaatioiden vastuu tiedon käyttämisestä on kasvanut. Palvelujen tarjoajat voivat jatkossa hyödyntää yksilöivää dataa sisältävää tietoaineistoa vain yksilön luvalla ja vain sellaisiin tarkoituksiin, jotka yksilö on hyväksynyt. Yksilöivän ja identifioitavissa olevan ajoneuvodatan avaaminen voi aiheuttaa vakavia uhkia ajoneuvon turvallisuudelle. Ajoneuvoteollisuus on tietoturvallisuussyistä suhtautunut varauksellisesti OBD-väylän käyttämisen reaaliaikaiseen tiedon siirtoon ja tarjonnut vaihtoehtona tiedon välittämistä kolmansille osapuolille erillisen palvelimen kautta, jotta liikenteessä olevaan autoon ei syntyisi tietoturvalle riskialtista kanavaa.

Helsingissä 17.10.2017

Kunnioittaen



Tero Kallio  
Autotuoajat ja -teollisuus ry  
toimitusjohtaja