ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

15.3.2024

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 10/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Älykkään ja kestävän liikenteen asiantuntijaverkostona ITS Finland keskittyy lausunnossaan niihin näkökulmiin, jotka liittyvät verkoston tekemiseen eli tässä tapauksessa keskitymme lähinnä sähköpotkulautoja koskevaan sääntelyyn.

Taustaa

Suomessa on liikennealalla jo vuosikymmeniä suunniteltu ja haaveiltu erilaisista toimivista ovelta ovelle -matkaketjun mahdollistavista palveluista. Olemme myös toteuttaneet erilaisia kutsuohjatun liikenteen kokeiluja niin omilla kuin EU:nkin rahoituksella. Tähän asti lopputuloksena on aina ollut, ettei niitä oikein saada taloudellisesti kannattaviksi. Ei julkisin eikä yksityisin voimin.

Nyt meillä on ensimmäistä kertaa olemassa vähän kuin lahjana markkinaehtoinen palvelu, jota todella käytetään, lähes miljoona käyttäjää ja yli 10 miljoonaa matkaa vuosittain. Päästötön palvelu, joka toimii myös joukkoliikennejärjestelmän liityntäliikennemuotona. Ja ilman minkäänlaista julkista subventiota.

Perusteluosion taustaan olisi hyvä lisätä näkökulma ja dataa mikroliikkumisesta osana matkaketjuja, osana joukkoliikennejärjestelmää ja myös osana koko liikennejärjestelmää. Tarvitsemme aitoja käyttäjäystävällisiä ratkaisuja kestävämmän kulkumuotojakauman aikaansaamiseksi. Matkaketju on yleensä yhtä hyvä kuin sen heikoin lenkki. Tähän asti heikoimmat lenkit ovat pääsääntöisesti olleet ensimmäisen ja viimeisen kilometrin osuudella.

Lausunto

Hallitusesityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikennevakuutuslakia, Liikennevakuutuskeskuksesta

annettua lakia ja vakuutusyhtiölakia. Esityksellä pannaan täytäntöön moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavaa vakuutusta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamista koskevan direktiivin uudet säännökset. Lisäksi esityksessä on mukana joitakin kansallisista lähtökohdista tehtäviä muutoksia.

Sähköpotkulautojen liikenneturvallisuusriskit ja niillä sattuneet onnettomuudet ovat tunnettu ja tunnustettu tosiasia, ja niihin reagoiminen liikennevakuutuksella on kannatettava asia. Samanaikaisesti on hyvä tunnistaa ja tunnustaa se tosiasia, että alan toimijat ovat tehneet varsin paljon töitä turvallisuuden eteen, ja tämä työ näkyy varsin hyvin myös onnettomuustilastoissa, joissa onnettomuusmäärät ovat laskeneet käyttömäärien kasvusta huolimatta. Tämä käy hyvin esille liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistiosta ”Sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdot” (VN/6164/2023-LVM-1), jossa turvallisuuskehitystä kuvataan seuraavasti:

> *”Mikroliikkumisen turvallisuustilanteen havaittiin kehittyneen parempaan suuntaan vuonna 2022. Tammi–elokuussa 2022 HUSin päivystyksissä Helsingissä hoidettiin 148 kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa, mikä oli merkittävästi vähemmän kuin vuonna 2021. Vuoden 2021 tammi–elokuussa HUSin päivystyksissä hoidettiin 386 mikroliikenteeseen liittyvää vammaa. Päivystyksissä hoidetut sähköpotkulautavammat vähentyivät siis merkittävästi, vaikka kevyiden sähköajoneuvojen tarjonta, saatavuus ja niillä tehdyt matkat lisääntyivät. Syynä turvallisuustilanteen paranemiseen pidetään vuonna 2021 palveluntarjoajien ja kaupungin välillä sovittujen yhteisten toimintamallien ja rajoitusten käyttöönottoa. Rajoitusten myötä yölliset sähköpotkulautavammat vähentyivät merkittävästi. Arvioiden mukaan Helsingissä kevyellä sähköajoneuvolla ajamisen turvallisuus lähestyy polkupyöräilyn tasoa.”*

Käsityksemme mukaan MTPL on alun perin tarkoitettu raskaamman ajoneuvoliikenteen vahinkojen varalle, jossa kolmannelle osapuolelle aiheutetut vahingot ovat yleisempiä ja mittakaavaltaan selvästi suurempia. Sähköpotkulautojen käytöstä kolmansille osapuolille aiheutuvat vahingot ovat huomattavasti vähäisempiä, ja myös vakuutustuotteen tulisi ottaa tämä huomioon. Nyt esitetty malli aiheuttaa huomattavia lisäkustannuksia toimijoille, jotka eivät ole mielestämme samassa suhteessa riskiin, kuin on raskaampien ajoneuvojen kohdalla. Sähköpotkulaudoilla aiheutuvat ja aiheutetut vahingot ovat lähempänä polku- ja sähköpyöriä kuin raskaampia moottoriajoneuvoja, johon MTPL on alun perin tarkoitettu.

Suomalaisen liikennevakuutuksen kattavuus on aika ”antelias” eurooppalaisessa mittakaavassa. Sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahingon korvaamisesta ehdotettu sääntely ylittää direktiivin minimitason sillä, että korvattaviksi ehdotetaan vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta sähköpotkulaudan kuljettajan tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Tämä siinäkin tapauksessa, että vahinko johtuu hänen omasta syyllisyydestään tai huolimattomuudestaan. Tämä on laajempi vakuutustyyppi kuin mitä EU-direktiivissä on tarkoitettu.

Tiivistetysti kansallisen lainsäädännön tavoitteena tulisi olla sellainen vakuutustuote, jolla:

1. Katetaan kuljettajan vahingot kohtuullisessa määrin, mutta jättää vastuuta myös kuljettajalle selvissä väärinkäytöstilanteissa (esim. törkeä liikennesääntöjen rikkominen, päihtymys jne.)
2. Tarjoaa riittävän kattavuuden kolmansille osapuolille
3. Ei aiheuta suhteettomia kustannuksia, jotka estävät kestävän markkinaehtoisen toiminnan

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

15.3.2024

Lopuksi

Vuokrattujen sähköpotkulautojen historia on varsin lyhyt. Noin viisi vuotta sitten maailmalla perustettiin useampia kilpailevia yrityksiä, joista ensimmäiset aloittivat toimintansa Suomessa 2019-2020.

Nyt on erittäin tärkeää, että ei siirrytä alisääntelystä ylisääntelyyn. Pahimmillaan hyvää tarkoittavalla sääntelyllä tehdään kaupallinen toiminta mahdottomaksi. Samalla on hyvä muistaa, että mikroliikkuminen on aika tuore kulkumuoto ja toimiala. Ala on kehittynyt runsaasti alkuajoista, ja nykyiset kulkuvälineet ovat ominaisuuksiltaan täysin erilaisia kuin neljä vuotta sitten markkinoille tuodut. Ja kehitys jatkuu, mikäli yrityksillä säilyy motivaatio ja kapasiteettia kehittää palveluja, eli toimintaa on mahdollista tehdä taloudellisesti kannattavasti.

Kunnioittavasti,

Marko Forsblom
ITS Finland ry