6.9.2018

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys komission tiedonannosta: Kolmas toimenpidepaketti Euroopan unionin liikennejärjestelmien uudenaikaistamiseksi (E 58/2018 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lausuntoa otsikossa mainittuun asian käsittelyyn liittyen. Ministeriön nimeämänä edustajana lausun asiassa seuraavaa:

Euroopan unionin komissio on antanut 17.5.2018 tiedonannon kolmannesta toimenpidepaketistaan tieliikennejärjestelmien uudistamiseksi. Komissio antoi ensimmäisen toimenpidepaketin toukokuussa 2017 ja toisen marraskuussa 2017. Tämän kolmannen ja samalla viimeisen toimenpidepaketin tarkoitus on saattaa loppuun liikennejärjestelmien uudenaikaistaminen. Tavoitteena on, että tulevaisuuden liikennejärjestelmät ovat turvallisia, ympäristöystävällisiä ja tehokkaita kaikille Euroopan unionin kansalaisille.

Käsillä oleva valiokunnalle toimitettu selvitys käsittelee kolmanteen toimenpidepakettiin liittyvää tiedonantoa sekä siihen liittyvää ensimmäistä liitettä, joka käsittelee tieliikenteen turvallisuutta.

Turvallinen liikkuminen: turvallisuus etusijalle

Tiedonannossa katsotaan, että turvallisuus on perusta kaikille liikennejärjestelmille ja siksi sen pitää olla päätöksenteossa etusijalla. Kaikki mahdollisuudet turvallisuuden parantamiseksi tulee hyödyntää. Vaikkakin EU:n tiestön turvallisuus on erittäin hyvä muihin maanosiin verrattuna, liikennekuolemia ja vakavia liikenneonnettomuuksia tapahtuu päivittäin. Vuosien 2001 ja 2010 välillä liikennekuolemien määrä EU:ssa väheni 43 % ja 2010–2017 vielä 20 % lisää. Vuonna 2017 noin 25 300 ihmistä menehtyi EU:n tieverkolla, mikä tarkoittaa noin 70 uhria päivässä. Lisäksi noin 135 000 henkeä loukkaantui vakavasti. Näistä suuri osa oli jalankulkijoita, pyöräilijöitä ja moottoripyöräilijöitä.

Liikenneonnettomuuksien määrän väheneminen EU:ssa on viime vuosina pysähtynyt ja joissakin jäsenvaltioissa niiden määrä on jopa lisääntynyt. Rahassa mitattuna liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vuotuisten kustannusten on arvioitu olevan yli 120 miljardia euroa eli noin 1 % BKT:stä.

Komission mukaan teknologinen kehitys luo uusia mahdollisuuksia inhimillisten virheiden kompensoimiseen, autonomisten ajoneuvojen tulisi lisätä turvallisuutta pitkällä aikavälillä. Siirtymävaihe autonomiaa kohden luo kuitenkin myös uusia riskejä, kuten tietoturvaan liittyviä riskejä.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite
Eteläesplanadi 16
(kirjaamo)
Helsinki
Postiosoite
PL 31
00023 Valtioneuvosto
Puhelin
029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

EU:n pitkän aikavälin tavoitteena on kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrän selvä vähentäminen vuoteen 2050 mennessä. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi komissio ehdottaa vuosille 2021–2030 yhteisiä tieliikenneturvallisuuden puitteita, joihin sisältyy strateginen toimintasuunnitelma. Tässä liikenneturvallisuusstrategiassa tulisi hyödyntää Maailman terveysjärjestön suosittelemaa ”Safe System” –lähestymistapaa.

Verkottunut ja automatisoitu liikkuvuus

Komission mukaan autonomisten ajoneuvojen ja teknologisten ratkaisujen, kuten kehittyneiden digitaalisten verkkojen, tulisi parantaa ajoneuvojen turvallisuutta, helpottaa niiden jakamista ja avata mobiilipalveluja useammille käyttäjille. Tutkimuksen mukaan yli 90 % onnettomuuksista johtuu inhimillisestä virheestä. Näin ollen autonomiset ajoneuvot voisivat huomattavasti parantaa turvallisuutta. Lisäksi verkottuneet ja autonomiset ajoneuvot voivat vähentää ruuhkia, kun ajoneuvojen yhteiskäyttö on helpompaa ja samalla edistää uusien yritysmallien kehittymistä. Näihin haasteisiin vastatakseen ja hyödyntääkseen uudet mahdollisuudet komissio ehdottaa EU:lle lähestymistapaa, joka perustuu kolmeen toisiinsa liittyvään strategiseen tavoitteeseen:

- avainteknologioiden ja infrastruktuurin kehittämiseen EU:n kilpailukyvyn vahvistamiseksi
- verkottuneen ja automatisoidun ajamisen turvallisen ja varman käyttöönoton varmistamiseen
- itseohjautuvan liikkuvuuden sosioekonomisiin vaikutuksiin puuttumiseen.

Komission mukaan EU voi edistää verkottunutta ja automatisoitua liikkumista luomalla yhteisen näkemyksen alan tulevaisuuden kehityksestä ja pitää huolta siitä, että EU:n oikeudelliset ja poliittiset puitteet, koskien mm. teiden turvallisuutta ja kyberturvallisuutta, ovat valmiita markkinoiden kehitykselle ja uusille palveluille.

Liikenneturvallisuutta koskeva strateginen toimintasuunnitelma

Komission mukaan EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan reunaehtojen tulee vuonna 2021–2030 perustua Safe System –lähestymistapaan. Tähän sisältyy selkeiden tavoitteiden asettaminen seurantaprosessin avulla, joka sisältää tulosindikaattoreita, jotka liittyvät kaikkien tienkäyttäjien kuolemien ja vakavien loukkaantumisten ehkäisemiseen. Tämä edellyttää kaikilta sektoreilta koordinoituja toimenpiteitä.

Tavoitteiden saavuttamiseksi komissio aikoo julkaista periaatteet EU:n liikenneturvallisuuden reunaehdoiksi 2021–2030. Niiden pääasiallinen sisältö olisi seuraava:

Yleistä

• Komissio muodostaa listan suorituskykyindikaattoreista, jotka kytkeytyvät asetettuihin tavoitteisiin: indikaattorit luodaan läheisessä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa;
• Komissio vahvistaa liikenneturvallisuutta käsittelevän korkean tason työryhmän (High Level Group on Road Safety) mandaattia ja roolia strategisen ohjauksessa ja valvonnassa;
• Komissio perustaa Euroopan liikenneturvallisuuslähettilään tehtävän koordinoimaan liikenneturvallisuustyötä jäsenvaltioiden kanssa sekä jakamaan hyviä käytäntöjä sekä EU:ssa että kansainvälisellä tasolla.

Rahoitus

- Komissio kannustaa EU: n rakennerahasto- ja sijoitusrahastojen rahoitustuen

käyttöä infrastruktuurin turvallisuuden parantamiseen etenkin jäsenvaltioissa, joilla on suhteellisen huono liikenneturvallisuustaso, ja kannustaa Verkkojen Eurooppa –välineen käyttöä;
• Komissio selventää ja vahvistaa liikenneturvallisuustoimien rahoitustukea seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä ottaen huomioon eri rahoitusvälineiden täydentyvyyden;
• Komissio tutkii, miten liikenneturvallisuustoimia voidaan rahoittaa seuraavista monivuotisista rahoituskehyksistä, kuten poliisiorganisaatioiden yhteistyössä järjestettäviin yhteisiin rajat ylittäviin tieliikenteen valvontatoimiin;
• Komissio tutkii mahdollisuuksia taloudelliseen tukeen jäsenvaltioissa, esimerkiksi turvallisten järjestelmien strategioiden osalta.

Turvallisemmat tiet ja tieympäristö:
• Komissio perustaa asiantuntijaryhmän, jonka tehtävänä on kehittää tieluokittelun viitekehys, joka vastaa paremmin tiestön nopeusrajoitustasoon ja tiestön ominaisuuksiin Safe System -lähestymistavan mukaisesti, ja helpottaa kokemusten vaihtoa Safe System -menetelmästä toimijoiden kesken;
• Komissio helpottaa käyttökokemusten jakamista eri toimijoiden välillä liittyen Safe System –metodeihin (esimerkiksi eurooppalaisten tieturvallisuusvalvojien foorumi);
• Viitekehystä luodessa komissio pyrkii tunnistamaan muita tarvittavia toimia, kuten tarkkojen turvallisuustavoitteiden määrittämistä Euroopan tieverkostolle.

Turvalliset ajoneuvot:
• Komissio arvioi, onko olemassa oleviin ajoneuvoihin (erityisesti linja-autoihin ja kuorma-autoihin) mahdollista jälkikäteen asentaa edistyneitä kuljettajia avustavia järjestelmiä kustannustehokkaasti;
• Komissio kannustaa jäsenvaltioita, kuitenkin säilyttäen kilpailun sisämarkkinoilla, harkitsemaan kansallisia kannustimia nopeuttamaan testattujen teknologioiden käyttöä erilaisilla toimilla kuten hankinnoilla, turvallista matkustamista koskevan politiikan ja vero- ja vakuutuskannustimien avulla, säilyttäen samalla kilpailun sisämarkkinoilla.

Tiestön turvallisuus
Komissio aikoo:
• arvioida vaihtoehtoja rajat ylittävää tiedonvaihtoa koskevan direktiivin (CBE-direktiivin) tehokkuuden parantamiseksi vuonna 2016 toteutetun arvioinnin perusteella;
• käynnistää selvityksen ajokieltorikkomuksien vastavuoroisesta tunnustamisesta ja mahdollisen lainsäädäntöaloitteen toteuttamiskelpoisuudesta;
• ehdottaa käyttöönotettavaksi YK:n Euroopan talouskomission sääntelyä turvavyöilmoittimien saamiseksi pakolliseksi varusteeksi kaikkien ajoneuvojen istuimille;
• selvittää yhteistyössä jäsenmaiden kanssa älykkäiden nopeusavustimien edellyttämiä toimintaolosuhteita (mukaan lukien digitaaliset nopeusrajoitukset)
• arvioida, kuinka lujitetaan EU:n suositusta sallitun veren alkoholipitoisuuden raja-arvoksi, esimerkiksi suosittelemalla tiukempia rajoja ammattikuljettajille ja/tai uusille kuljettajille ja antamalla ohjeistusta alkolukkojen käytöstä.

Nopea ja tehokas reagointi hätätilanteisiin
Komissio aikoo:
• arvioida eCall-hätäviestipalvelun vaikutuksia ja sen mahdollista laajentamista muihin ajoneuvoluokkiin, kuten raskaisiin hyötyajoneuvoihin, linja-autoihin, moottoripyöriin sekä maataloustraktoreihin;
• lähentää liikenneturvallisuusviranomaisten ja terveydenhoitoalan välisiä yhteyksiä arvioidakseen uusia käytännön ja tutkimustason tarpeita (esimerkiksi kuinka varmistetaan, että loukkaantunut saa pätevää hoitoa soveltuvassa hoitolaitoksessa).

Pitkäkestoinen liikenneturvallisuustyö
Komissio aikoo:
• hyväksyä vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevat eritelmät (älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin mukainen delegoitu säädös), mukaan lukien ajoneuvojen välinen viestintä ja ajoneuvon ja infrastruktuurin välinen viestintä;
• työskennellä tiiviisti sidosryhmien kanssa luodakseen käytännesäännöt, jotka käsittelisivät turvallista siirtymää kohti korkeamman tason automaatiota. Tavoitteena on varmistaa, että tieturvallisuuden näkökohdat otetaan huomioon. Erityisesti on varmistettava yhteneväisyys kansallisissa liikennesäännöissä ja välttää ristiriitoja EU:n ajoneuvosääntelyn kanssa;
• aloittaa Turvallinen kaupunki –haasteen tai palkinnon jakamisen.

EU:n maailmanlaajuinen rooli: liikenneturvallisuus vientituotteena
• Komissio aikoo kehittää liikenneturvallisuusyhteistyötä EU:n naapurimaiden, erityisesti Länsi-Balkanin maiden kanssa ja itäisen kumppanuuden maiden kanssa;
• Komissio lisäksi arvioi, miten voidaan vahvistaa liikennesääntöjen koordinointia eri maiden kesken (YK:n Geneven ja Wienin yleissopimukset) mukaan lukien EU:n tasolla siten, että liikennesäännöt voidaan mukauttaa yhteistoiminnalliseen, yhtenäiseen ja itsenäiseen liikkuvuuteen harmonisoidulla tavalla;
• Komissio myös selvittää, kuinka toimia yhteistyössä kansainvälisten rahoitusaloitteiden, kuten YK:n liikenneturvallisuuden erityisrahaston, kanssa.

Jatkotoimenpiteet

Toimenpidesuunnitelman sisällöstä ei toistaiseksi ole tarkempaa tietoa. Komissio on kuitenkin pyytänyt jäsenvaltioita nimeämään asiantuntijoita työryhmiin liikenneturvallisuusindikaattorijärjestelmän muodostamiseksi. Komissio toimii strategian valmistelutyössä tiiviissä yhteistyössä korkean tason liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa

Kimmo Kiiski
Liikenneneuvos