10.9.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 46/2018 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen yleiseksi turvallisuusasetukseksi

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi tässä asiassa.

Ajoneuvojen turvatekniikan kehittyminen on ollut liikenneturvallisuuden paranemisessa keskeisin asia. Viimeisten vuosikymmenten aikana Suomessa on säästynyt tuhansia ihmishenkiä ja loukkaantuneiden määrä ja loukkaantumisten vakavuusaste on alentunut merkittävästi.

Suomessa on olosuhteista johtuen parhaat mahdollisuudet saada suurin hyöty ajoneuvotekniikasta. Meillä on ison osan vuodesta liukasta ja pimeää, minkä lisäksi haasteita tuo infrastruktuuri ja lisäksi ajosuoritteemme on suuri pitkistä etäisyyksistä johtuen. Tästä huolimatta meillä turvavarusteita verotetaan päästöperusteisesti autoverolla, jolloin turvallisemmat autot ja turvallisuutta lisäävät lisävarustepaketit ovat yhä useamman suomalaisen ulottumattomissa.

Lähes kaikki meillä uutena myytävät autot jäävät meidän markkinoille käytetyiksi autoiksi. Näin varustelemattomuus vaikuttaa liikenneturvallisuuteen koko ajoneuvon elinkaaren ajan. Tämä lyhytnäköinen veropolitiikka heijastuu onnettomuuskustannuksiin ja vakuutusmaksuihin sekä lisää inhimillistä kärsimystä. Verotulot on priorisoitu turvallisuuden edelle.

Autoliitto on ollut mukana vuodesta 1997 Euro NCAP -ohjelmassa, joka testaa puolueettomasti uusien autojen turvallisuutta. Testitulosten paraneminen on ollut nopeaa ja testaus on vauhdittanut osaltaan merkittävästi uusien turvavarusteiden yleistymistä. Tästä huolimatta tutkimukset osoittavat, että paras tapa uusien varusteiden käyttöönotolle on tehdä niistä pakollisia. Tämä tulee kuitenkin tehdä niin, että koko teollisuuden alalla tuotekehitys pysyy mukana ja turvalaitemarkkina on niin kehittynyt, että sillä on riittävästi kilpailua. Määrättäessä uusia pakollisia vaatimuksia tulee aina käyttää riittävän pitkiä siirtymäaikoja.

Eurooppalaisten autojärjestöjen yhteistä edunvalvontaa Euroopan Unionin tasolla hoitaa FIA:n Brysselin toimisto, joka on ottanut kantaa asiaan valmisteluvaiheessa.

Aktiiviset turvajärjestelmät

Kannatettavia keskeisiä esityksiä ovat esimerkiksi:

- pakollinen automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä ja kaistallapysymisjärjestelmä. Kaistallapysymisjärjestelmän tulisi olla aktiivinen ohjaus- eikä vain varoitusjärjestelmä. Tämän lisäksi tulisi myös voida tarvittaessa kytkeä se pois päältä. Suomen olosuhteissa ja tieinfrastruktuurissa tälle on erityisesti tarvetta.

- kaikkien matkustajapaikkojen turvavyön muistutin

Passiivinen turvallisuus

Kannatettavia keskeisiä esityksiä ovat:

Autoliitto ry
Hämeentie 105 A
PL 35
00551 Helsinki

Automobile and
Touring Club of Finland
Hämeentie 105 A, P.O.Box 35
FIN-00551 Helsinki Finland

puh. /tel. +358 9 7258 4400
fax +358 9 7258 4460
e-mail: autoliitto@autoliitto.fi
www.autoliitto.fi

trade reg. no FI02010093
reg.ass.no 108558
domicile Helsinki

- uuden tyyppihyväksyntäkolaritestin kehittäminen ja käyttöönotto Euro NCAP -testin viitoittamalla tavalla. Esimerkiksi nopeuden nostaminen 56 km/h nopeuteen 64 km/h nopeuteen etutörmäystestissä. Kannatettavia toimia ovat sivutörmäystestin ns. tolppatestin uuden standardin käyttöönotto sekä peräänajotörmäystesti.

- parannettu alleajosuojaus kuorma-autoissa.

Huomionarvoisia asioita ovat lisäksi pakolliseksi esitettävä nopeusavustin, jonka tulisi kuitenkin olla kaikissa olosuhteissa kytkettävissä pois toiminnasta. Euroopan alueella infrastruktuurin laatu vaihtelee huomattavasti. GPS-perusteisen tiedon ongelmana on tiedon ajantasaisuus ja kamerajärjestelmiin perustuvan teknologian ongelmana on taas nopeusrajoitusmerkkien määrä ja laatu. Autoliiton saksalaisen sisarjärjestön ADAC:n laajassa testissä havaittiin ongelmia kaikissa nopeusavustinjärjestelmissä.

Pakollinen rengaspaineenvalvontajärjestelmä

Suomessa on syytä kiinnittää erityistä huomiota tähän seikkaan. Meillä renkaat vaihdetaan henkilöautoihin kaksi kertaa vuodessa. Tästä syystä väärien rengaspaineiden ongelma on vähäisempi, kuin niissä Euroopan maissa, joissa renkaita ei vaihdeta lainkaan. Nykyinen vaatimus, jossa jälkiasennusrenkaita ei tarvitse kytkeä erillisillä antureilla auton omaan järjestelmään on hyvä ja toimiva ratkaisu. Tältä osin Suomessa ei ole tarve kiristää sääntelyä asiassa.

Ajotallentimet

Pakollisten ajotallentimien vaatiminen tavallisiin henkilöautoihin ei ole tarpeellista. Tallentimiin liittyy riski tietoturvaloukkauksista ja kerätyn data väärinkäytön vaara, mikä on suurempi kuin niistä saatavat hyödyt. Nämä järjestelmät yleistyvät joka tapauksessa ilman pakollisuutta. Mikäli pakollisuuteen kuitenkin päädyttäisiin tai jos tällainen laite ajoneuvossa jo on, tulisi sen osalta säätää yksityiskohtaisesti oikeuksista käyttää sen tallentamia tietoja. Samoin tulisi säätää siitä mitä tietoja ja kuinka paljon tallennetaan. Ajoneuvon omistajan tai käyttäjän tulee voida päättää siitä, kuka ja miten näitä tietoja saa haltuunsa ja voi käyttää. Esimerkiksi autonomisten autojen kohdalla tulee kerättävän ja tallennettavan tiedon koskea ainoastaan automatiikan tekemiä ratkaisuja. Autonvalmistajien tavoite kerätä ja hyödyntää kaikkea saatavilla olevaa tietoa vapaasti ei ole mitenkään hyväksyttävissä.

Lopuksi

Turvallisuutta parantavien järjestelmien kehittäminen ja käyttöönotto ovat ratkaisevassa asemassa liikenneturvallisuuden parantamisessa. Esityksessä on todettu, että käyttöön otettavien järjestelmien arvioidaan aiheuttavan autonvalmistajille 57,4 miljardin euron kustannukset, mutta samalla arvioidaan, ettei muutos nosta ajoneuvojen vähittäismyyntihintoja merkittävästi. Toimivilla markkinoilla valmistajan kustannukset siirtyvät aina pääsääntöisesti lopputuotteen hintaan kuluttajien maksettavaksi.

Kunnioittavasti,



Pasi Nieminen

Autoliitto Ry