AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Eduskunta 11.9.2018
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Lausunto asiantuntijapyyntöön U 46/2018 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen yleiseksi turvallisuusasetukseksi

Ehdotuksen tavoitteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi ovat kannatettavia myös autonvalmistajien kannalta. Turvallisuus on ollut jo pitkään yksi tärkeimmistä ajoneuvotekniikan kehityssuunnista. Mahdollisimman suuren hyödyn saavuttamiseksi pakolliseksi tulisi määrittää kuitenkin ainoastaan kaikkein tehokkaimmat keinot onnettomuuksien ja niiden seurausten vähentämiseen.

Erityisesti aktiivisten turvavarusteiden rooli on merkittävä. Näitä ovat esimerkiksi kehittynyt hätäjarrutusjärjestelmä (AEB) ja kaistallapitojärjestelmä (LKA). Aktiivisten turvavarusteiden avulla voidaan parhaassa tapauksessa estää onnettomuuksien synty kokonaan, tai ainakin vähentää niiden seurauksia huomattavasti. Lisäksi näiden vaikutus ajoneuvon massaan ja sitä kautta hiilidioksidipäästöihin on pienempi kuin onnettomuuden seurausten vähentämiseen tarkoitetuilla passiivisilla turvavarusteilla.

Suomen autokannan korkea keski-ikä hidastaa uusimpien turvavarusteiden yleistymistä liikenteessä. Suomessa turvallisuusvaikutukset voivat siis jäädä muuta Eurooppaa pienemmäksi. Tilannetta voitaisiin parantaa siirtymällä autojen verotuksessa ostamisesta kohti käyttöä tai säätämällä turvallisuuteen vaikuttavat lisävarusteet autoverottomiksi.

Pitkät siirtymäajat ovat tarpeellisia, jotta autonvalmistajat ehtivät sopeuttaa lainsäädännön tekniset vaatimukset tuotantoon koko laajalle mallivalikoimalle. Lisäksi muutosten aiheuttamat investointikustannukset tuotannossa ovat suuria. Maksimisiirtymäajaksi mainittu seitsemän vuotta on ajoneuvotekniikan tuotekehitys- ja tuotantoprosesseja ajatellen kohtuullisen lyhyt aika.

Erityisajoneuvoja käytettäessä voidaan joutua liikennetilanteisiin, joissa aktiiviset turvavarusteet aiheuttavat haasteita. Esimerkiksi poliisikäytössä autoilla joudutaan toisinaan ajamaan hälytysajossa liikennesääntöjen vastaisesti – erityistapauksena poliisiautoa käytetään takaa-ajettavan ajoneuvon kiilaamiseksi pois ajoväylältä. Näissä tilanteissa aktiivisten turvavarusteiden toiminta voi estää normaalista liikenteestä poikkeavan, mutta tehtävän kannalta tarkoituksenmukaisen käytön.

Tietoturvan ja ajoneuvojen turvallisen toiminnan takaamiseksi on tärkeää, että autonvalmistajat saavat käyttää omia järjestelmiään tiedon keräämiseksi ja jakamiseksi sopimusosapuolille. Tämä on olennaista myös siksi, että valmistajat ovat vastuussa ajoneuvon tuottamasta datasta ja sen tietoturvasta.

Euroopan autovalmistajien yhdistys ACEA on kehittänyt Extended Vehicle -mallin, jonka tavoitteena on säilyttää auton kuljettajan tietosuoja ja tarvittava anonymiteetti. Mallissa ajoneuvodataa välitettäisiin kolmannen osapuolen neutraalin välityspalvelimen kautta. Välityspalvelin yhdistäisi eri autonvalmistajien omien palvelimien tietoja, ja datan jakamiseen käytettäisiin ennalta sovittuja ehtoja ja käyttötarkoitusten määritelmiä.

Suora yhteys ajoneuvon tuottamaan dataan on hyvin ongelmallinen ajoneuvon turvallisuuden ja toiminnan kannalta. Erityisesti auton OBD-väylään jälkiasennettavat langattomat laitteet aiheuttavat huomattavan tietoturvariskin auton omistajalle ja altistavat auton myös langattomalle hakkeroinnille.

Kunnioittavasti,



Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry