Ajoneuvojen yleinen turvallisuusasetus - U-kirjelmä 46/2018 vp

Erik Asplund

Liikenne- ja viestintävaliokunta11.9.2018

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Ajoneuvojen yleinen turvallisuusasetus

- Osa komission 3. liikkuvuuspakettia
  - Tieliikenteen turvallisuus- ja ympäristöasiat keskiössä
  - ”Safe System approach”
- Asetusehdotus korvaa kolme asetusta
  - Nykyinen yleinen turvallisuusasetus sekä jalankulkijoiden turvallisuudesta ja vetyajoneuvojen turvallisuudesta annetut asetukset
- Sisältää vaatimukset ajoneuvojen turvallisuuteen liittyville ominaisuuksille
  - Nykyinen asetus tuonut mukanaan monia tärkeitä turvavarusteita, ml. ajonvakautusjärjestelmä
- Koskee kaikkia henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoja
- Tarkoituksena avata tietä automaation kehittymiselle, ihmisen toiminta keskiössä

Uudet vaatimukset

- Älykäs hätäjarrutusjärjestelmä, suojaamattomien tienkäyttäjien havaitseminen
- Älykäs nopeusavustin
- Kuljettajan väsymyksen ja tarkkaavaisuuden/tarkkaamattomuuden seurantajärjestelmä
- Peruutustutka
- Alkolukon asennuksen helpottaminen
- Onnettomuustietotallennin
- Raskaan kaluston ohjaamojen näkyvyyden parantaminen
- Parannuksia suojaamattomien tienkäyttäjien suojaan törmäyksissä
- Rengaspaineiden valvontajärjestelmä raskaaseen kalustoon
- Automaatioon liittyvät tarkemmat säännökset
- …

Vaikutukset

- Liikenneturvallisuus paranee
  - 16 vuoden tarkastelujaksolla vältetään:
    - **24794** kuolemantapausta
    - **140740** vakavaa loukkaantumista
  - Hyöty nykyarvossa mitattuna **72,8 mrd euroa**
- Onnettomuuksien määrän väheneminen parantaa liikenteen sujuvuutta
  - Ajansäästöä (kansalaisille), lisää tuottavuutta (yrityksille) ja parempi käyttöaste nykyisellä tieinfrastruktuurilla (hyötyä hallintoviranomaisille)
- Päästöt pienenevät ja ilmanlaatu paranee, nopeusavustinjärjestelmien ja rengaspaineen seurantajärjestelmien ansiosta
- Kustannukset autonvalmistajille
  - **57,4 mrd euroa**, sis. kertaluontoisia ja jatkuvia tuotantokustannuksia
  - Kuluttajahintojen ei kuitenkaan arvioida nousevan merkittävästi, keskipitkällä tai pitkällä aikavälillä

Valtioneuvoston kanta

- Ehdotuksen tavoitteet kannatettavia
- Monet esitetyt teknologiat tulevat parantamaan liikenneturvallisuutta
- Lähestymistavan olisi syytä olla teknologianeutraali, eikä yksittäisiä varusteita korostava
- Tietosuojaan kiinnitettävä huomiota
  - Monet esitetyistä vaatimuksista liittyvät kuljettajasta ja kulkuneuvosta kerättävän tiedon käsittelyyn
  - Henkilötietojen käsittelyn minimointi
- Siirtymäajat turhan pitkiä, jopa 2030 saakka
- Onnettomuustilanteiden tiedon tallentamisessa syytä huomioida tiedon jakamisen tarve muuhunkin kuin yksittäisen onnettomuuden taustojen selvittämiseen
- Viestintäratkaisuissa vältettävä pelkkää liikenteeseen kohdistuvaa sääntelyä - mm. kyberturvallisuudessa syytä välttää päällekkäisiä tai ristiriitaisia ratkaisuja
  - Laajasti yhteentoimivat ratkaisut, mm. 5G
  - Yhteys C-ITS-työhön
- Raskaan kaluston rengaspainevalvonnan vaikutusarviot puutteellisia

Kiitos!

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ