

Asia: VN/30707/2025

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano)

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Onnettomuustietoinstituutti OTI kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi (liikkuvat työkoneet ja Euro 7 -asetusten täytäntöönpano).

ETBS-jarrujen osalta OTI toteaa, että ajoneuvojen jarrujen vikaantumisenesta johtuneet vakavat tieliikenneonnettomuudet ovat olleet Suomessa harvinaisia. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat, jotka tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet, ovat tutkineet vuosina 2000–2024 yhdeksän jarrujen äkillisestä vikaantumisenesta johtunutta kuolemaan johtanutta onnettomuutta: jarruviallisista ajoneuvoista kuusi oli kuorma- tai linja-autoja, yksi henkilöauto, yksi traktori ja yksi erikoisauto. Näiden lisäksi tutkijalautakunnat ovat tutkineet 12 seuruksiltaan lievempää jarruviasta johtunutta onnettomuutta, jotka tapahtuivat pääosin raskaille ajoneuvoille. Viimeksi mainitut onnettomuudet on tutkittu yksittäisinä näytteinä eikä niiden perusteella voi sanoa jarruvikojen yleisyydestä. OTI painottaa, että nykyinen hyvä turvallisuuustaso tulee turvata jatkossakin.

Erittäin kehittyneiden kuljettajaa avustavien ajoneuvojärjestelmien osalta OTI kannattaa tiukempia vaatimuksia kuljettajan valppaana olon seurannalle tilanteissa, joissa järjestelmä vastaa ajoneuvon ohjaamisesta. Kuljettajan tarkkaamattomuudesta johtuneista onnettomuuksista löytyy jo esimerkkejä myös Suomesta. Onnettomuustutkinnan perusteella tiedetään, että tarkkaavuuden siirtäminen pois liikenteestä edes lyhyeksi ajaksi (muutamaksi sekunniksi) riittää vakavan onnettomuuden syntymiseen. Tällä on merkitystä erityisesti sille, miten pitkään kuljettajaa valvova konenäköjärjestelmä antaa kuljettajan katsoa muualle kuin tiehen.

Tiedetään myös, että aktiivisten turvajärjestelmien toimintaan liittyy useita rajoitteita, eivätkä nämä järjestelmät ole täysin toimintavarmoja. Tästäkin on saatu esimerkkejä myös Suomessa tutkituista onnettomuuksista. On vaarallista, jos ajoneuvon käyttäjä ei ole tietoinen näistä järjestelmän toiminnan rajoitteista ja luottaa sen vuoksi liikaa järjestelmien toimintaan eikä välttämättä ole tietoinen ajoneuvon kuljettamiseen liittyvistä vastuista. Kuljettajan on tiedettävä, milloin mm.

liikenneympäristö ja keliolosuhteet mahdollistavat kuljettajaa avustavien järjestelmien turvallisen käytön. Nämä seikat korostuvat entisestään, kun siirrytään kohti yhä itsenäisemmin ajavia ajoneuvoja.

OTI pitää näillä perusteilla tervetulleena tieliikennelain lisäystä, jossa kerrottaisiin selkeästi, mitä kuljettajalta edellytetään hänen käyttäessään erittäin kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä. OTI toteaa myös, että näistä asioista tulee jatkossa tiedottaa aktiivisesti ja harhaanjohtavan tiedon antaminen on esitetyn mukaisesti kiellettävä. Kuluttajille tarjotun tiedon määrää ja laatua tulee valvoa ja epäkohtiin on tarvittaessa puututtava. On varmistettava, että myös käytettyjen ajoneuvojen ostajilla on käytettävissään riittävä tieto ajoneuvon ominaisuuksista.

Uusien teknologioiden käyttöönotto liikenteessä voi parhaimmillaan parantaa liikenneturvallisuutta, mutta samanaikaisesti ne voivat tuoda mukanaan myös uusia, vielä osin tunnistamattomia riskejä, kuten automaatiojärjestelmien käyttämisestä vasten niiden suunniteltua käyttöä. Tästäkin on jo näyttöä Suomessa tutkituista onnettomuuksista. Nämä riskit voivat vaikuttaa onnettomuuksien syntyyn joko suoraan tai välillisesti esimerkiksi muuttamalla kuljettajan toimintaa tai järjestelmien toimintavarmuutta koskevia oletuksia. On myös huomioitava, että liikenteessä tulee olemaan pitkä aikakausi, jolloin teillä liikkuu sekä uudempaa että vanhempaa tekniikkaa edustavia ajoneuvoja.

Liikenneonnettomuudet syntyvät tyypillisesti useiden samanaikaisesti vaikuttavien riskitekijöiden yhteisvaikutuksesta. Yksittäinen tekijä harvoin yksinään johtaa onnettomuuteen, vaan taustalla on usein kuljettajaan, ajoneuvon ja liikenneympäristöön liittyvien tekijöiden ketjuuntuminen. Kun yhä suurempi vastuu ajoneuvon kuljettamisesta siirretään ajoneuville itselleen, tulee samalla varmistaa, etteivät ajoneuvon liittyvät riskitekijät pääse kumuloitumaan. Esimerkiksi ajoneuvon huono tekninen kunto (mm. väljä pyöräntuenta ja pyöräjarrujen viat) voi yhdistyä ajamisen automaatiojärjestelmän puutteisiin siten, että kahden riskin yhdistelmä on oleellinen onnettomuuden synnyn kannalta. Siksi tulee tarkastella, pitäisikö kehittyneitä turvajärjestelmiä sisältävien autojen katsastusvälin olla alkuvaiheessa tiheämpi, esimerkiksi 2+2 vuotta.

Lähtökohtaisesti liikennettä koskevan sääntelyn ja päätöksenteon tulee edistää liikenneturvallisuutta. Tästä syystä uusien teknologioiden hyväksymisessä ja käyttöönotossa on varmistettava riittävän korkea turvallisuustaso. Nykytilanteessa, vahinkoriskillä mitattuna uusia autoja ajavat ihmiskuljettajat ovat huomattavan turvallisia (yksi aiheutettu kuolemaan johtanut onnettomuus per 1,2 miljardia ajokilometriä). Tämä on mittapuu, johon järjestelmien suorituskykyä tulisi verrata. Lisäksi järjestelmiä hyväksyttäessä tulee varmistua siitä, että ne suoriutuvat ajotehtävistä liikennesääntöjen mukaisesti eivätkä esimerkiksi aja ylinopeutta.

Toimintavarmuudeltaan kiistanalaisia järjestelmiä ei tule hyväksyä ennen kuin niiden turvallinen toiminta on riittävän luotettavasti todennettu. Tämä edellyttää riittävää tutkimusnäyttöä sekä kokonaisarviointia siitä, ettei teknologia heikennä liikenneturvallisuutta käytännön toimintaympäristössä.

Onnettomuustietoinstituutti

Räty Esa
Onnettomuustietoinstituutti OTI