

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Rahtarit ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta.

Niin kun arviomuistiossa kirjoitetaan, maamme tiestö palvelee vain rajallisesti itsestään ajavia ajoneuvoja, vain pieni osa valtateistä on siinä kunnossa ja varustettuna sen kaltaisella infalla, että turvallinen autoilu ilman ihmisen läsnäoloa on mahdollista. Raskaan liikenteen kuljettajapulaan toivotaan apua ajoneuvoista, jotka kulkevat ainakin osan matkasta ilman kuljettajan läsnäoloa, mutta näkemyksemme mukaan ainakin lähitulevaisuudessa ilman kuljettajaa operoivat ajoneuvot tullevat olemaan ennemminkin taajama käytössä olevia vakioireittejä kulkevia henkilökuljettimia.

Maamme vaihtelevat sääolosuhteet tuonnevat myöskin omat haasteensa automaattisille autoille, muistiossa kerrotaan sääolosuhteiden muuttuvan hitaasti, mutta tuo väittäjä on paikkaansa pitämätön. Muistamme kaikki Konginkankaan traagisen onnettomuuden, jossa tienpinta muuttui hyvin rajoitetulla alueella peilikirkkaaksi jääksi alijäähtyneen sateen johdosta. Mustan jään havaitseminen on haasteellista jopa kokeneille ammattikuljettajille koneälystä puhumattakaan. Muita haasteellisia olosuhteita on määrättyillä alueilla nopeasti nouseva sumu tai muun liikenteen nostattama lumipöly. Pitäisikö kansallisessa lainsäädännössä olla maininta olosuhteista, jolloin automaattisia ajoneuvoilla ei saisi operoida?

1. Esityksessä tuodaan esiin tilanteita, joissa ajoneuvo tekee kuljettajalle hallinnan siirtopyynnön, näissä tilanteissa automaatio on kohdannut tilanteen, josta se ei usko pystyvänsä suoriutumaan ja haluaa siirtää dynaamisen hallinnan ohjaamossa olevalle kuljettajalle. Esityksessä vastuu ajoneuvon hallinnasta siirtyy tässä vaiheessa kuljettajalle, hänen kuitattua hallinnan siirron. Mielestämme tilanne on hieman hankala, sillä ajoneuvon todettua tarpeen dynaamisen hallinnan siirtoon, on oletettavasti sen kaltainen, että jotain normaalista poikkeavaa on tulossa edessä ja vieläpä nopealla aikaikkunalla tai tilanne on jo päällä. Jos ajoneuvo joutuu poikkeustilanteen seurauksena esimerkiksi onnettomuuteen välittömästi dynaamisen siirron jälkeen, on kohtuutonta pitää kuljettajaa

mahdollisesti syyllisenä tapahtumaan, vaikka hän ei ole ollut mukana tapahtumaketjun alusta lähtien. Vastuun siirtymisessä pitäisi olla jonkinlainen siirtymäaika tällaisia tapauksia varten.

2. Etähallintaa suorittavalla henkilöllä tulisi olla hallittavaa ajoneuvoa koskevan ajokorttiluokan ajo-oikeus ja jos kyseessä on taksi ajoneuvo, jopa taksinkuljettajan ajolupa. Muuten tilanne on oikeudellisesti eriarvoistava, jos ilman kyseisen luokan ajo-oikeutta voi etähallita ajoneuvoja tai fyysisesti taksia ajavalta kuljettajalta vaaditaan taksinkuljettajan ajolupa, mutta etähallintaa suorittavalta sitä ei vaadita. Taksinkuljettajan ajolupa antaisi etähallintaa suorittavalle henkilölle ainakin perustaidot asiakaskohtaamisesta, vaikkakin se tapahtuu näissä tapauksissa etäyhteyden kautta ja auttaisi ymmärtämään paremmin erityisryhmien tarpeita. Raskaan kaluston kohdalla ei olisi poissuljettua, että etähallintaa suorittavalta vaadittaisiin kuljettajakokemusta muutamien vuosien ajalta, jotta hän ymmärtäisi raskaan ja kookkaan ajoneuvon liikkumisen perusperiaatteen kaikissa olosuhteissa. Normaaliilta ammattikuljettajalta vaaditaan myös ammattipätevyyden ylläpitäminen.

3. Etähallintaa tarjoavalta yritykseltä pitää vaatia samat luvat ja pätevyudet, kuin fyysisiä ajoneuvoja hallinnoitavilta edellytetään, esimerkiksi tavara- henkilö- tai taksilupa. Automaatio ei saa olla oikopolku alalle.

4. Automaattisesti liikkuva ajoneuvo tulisi voida erottaa liikennevirrasta jollain fyysisellä merkillä, esimerkiksi tuulilasin vasemmassa alakulmassa palavasta merkkivalosta, jolloin muut tiellä liikkujat tietäisivät, kyseisen ajoneuvon liikkuvat automaation ohjaamana, tilanne olisi sama myös ajoneuvojen kohdalla joissa kuljettaja olisi paikallaan, mutta vain valmiudessa. Merkkivalo sammuisi, siinä vaiheessa kun dynaaminen hallinta siirtyisi kuljettajalle.

5. Automaation avulla liikkuvista ajoneuvoista tulisi kerätä riittävällä laajuudella dataa ajoneuvon liikkeistä ja se tieto pitää olla viranomaisen saatavilla ilman erillisiä vaatimuksia. Eikä kyseessä ole vain onnettomuustilanteet, vaan kaikki data, mitä ajotapahtumasta kerätään, näin dataa voitaisiin hyödyntää myös "läheltä piti" ja muiden poikkeustilanteiden jälkiselvittelyssä. Ajoneuvon tulisi kerätä ja tallentaa hyvänlaatuista videokuva kaikkia dynaamisen siirron tapahtumaketjuista riittävältä aikaväliltä, siirtotapahtumatilanteiden kartoittamiseksi.

6. Kohdassa 4.1.7 Valmiudessa olevalta kuljettaja vaaditaan henkisen ja fyysisen vireystilan ylläpitämistä, kaikki tiedämme, että vaatimus on jopa kohtuuton. Kuorman käsittelyn jälkeen kuljettaja saattaa joutua ajamaan ajoneuvon valtatie/moottoritien liittymään ja siirtää sitten dynaamisen hallinnan automaatiolle. Epäsäännöllistä työaikaa tekevältä kuljettajalta vaadittu "skarppina" pysymien jopa tuntien ajan tuntuu epäuskottavalta. Toinen kysymys on kokonaan, kuinka digitaalinen ajopiirturi taltio minikin osan ajosuorituksesta, mikä lasketaan kuljettajan ajoajaksi, mikä varallaoloksi ja mikä tauoksi?

Samassa kohdassa mainitaan myös, ettei kuljettaja voi nauttia alkoholia siten, että rattijuopumusraja ylittyy. Tieliikennelaki 17 § kieltää päihtyneenä ajamisen, miksi eri tulkinta. Sama nolla toleranssi tulee olla myös etähallintaa suorittavalla taholla.

7. Kohdassa 4.1.9 Ajoneuvoon, jossa ei ole vastuullista kuljettajaa ajoneuvon mukana, tapauksissa kun auton liikkumista, joko avustetaan tai otetaan kokonaan etähallintaan, on siitä tultava ajoneuvon matkustajille selvä tieto mieluummin sanallisena viestinä etähallintaa tekevältä henkilöltä. Matkustajien on silloin helpompi ymmärtää ajoneuvon mahdollisesti poikkeava liikkuminen tai pysähtyminen.

Etähallinta tulee tapahtumaan tietoliikenneyhteyksien kautta, mikä tuo omia epävarmuuksia toiminnalle. Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla löytyy useampikin paikka, joissa matkapuhelut ovat ja edelleenkin katkeilevat, vaikka tietoliikenneverkkoja on kehitetty jo vuosikymmeniä.

Oma huolen aiheensa on tietoturvallisuus, ajoneuvot tulevat olemaan erilaisten rikollisten tahojen kohteena vääjäämättä, mikä tuo omia uhkakuvia toiminnalle. Automaatiolla ajavien ajoneuvojen ovet tulisi olla lukittuina ajon aikana, ettei joku ulkopuolinen taho voisi pysäyttää ajoneuvoa ja sen jälkeen nousta autoon ja ottaa auto hallintaansa.

Automaattisen ajoneuvon odotetaan ajavan täydellisesti liikennesääntöjen ja nopeusrajoitusten mukaisesti. Useissa tilanteissa joustava ja sosiaalinen kuljettaja osaa luopua oikeuksistaan tietyissä tilanteissa, esimerkiksi antamalla tilaa kääntyvälle ajoneuvoyhdistelmälle tai linja-autolle kapeassa tienkohdassa samalla hidastaen omaa ajonopeuttaan ja vilauttamalla kaukovaloja. Myös ruuhkaisella tiellä ajavat voivat tietyissä olosuhteissa joustaa ja antaa sivutieltä väistämismerkkin takaa tulevalle mahdollisuuden ajaa edelleen. Jo varhaiskasvatuksesta alkaen päiväkotikäisille lapsille opetetaan suojatietä ylittäessään katsekontaktin merkitys ja tärkeys.

Aiemmassa Tieliikennelaisissa oli voimakas ennalta-arvattavuuden tausta, nyt uudessa laissa vastuuta vieritetään tasaisemmin kaikille osapuolille, mikä tarkoittaa sitä, että automatiikalla liikkuvan ajoneuvon tulee lukea liikenneympäristöä entistä laajemmin ja olla valmiudessa sietämään toisten tekemiä sääntöpoikkeamia.

Timo Kima

Asiantuntija

Kima Timo
Rahtarit ry