

Asia: VN/13615/2019

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen liikenneturvallisuusstrategiasta. Strategian tavoite on oikea, sillä kenenkään ei tulisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Nollavisio on edelleen ajankohtainen tavoite ja sen saavuttamiseen tulisi pyrkiä jo ennen EU:n asettamaa tavoitevuotta 2050.

Autoalan toimialajärjestöinä haluamme korostaa uuden ajoneuvotekniikan merkitystä liikenneturvallisuuden parantamisessa. Kuten strategia toteaa, uudet henkilöautot ovat 10–40 prosenttia 10 vuotta aikalaisiaan vanhempia autoja turvallisempia.

Lähivuosina voimaan astuu EU:n uusi turvallisuusasetus, joka tuo uusiin henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoihin monia uusia turvallisuutta parantavia vaatimuksia. Uudistus tuo muun muassa automaattisen hätäjarrutusjärjestelmän pakolliseksi uusiin henkilö- ja pakettiautoihin. Yksin hätäjarrutusjärjestelmän on arvioitu vähentävän jalankulkija- ja peräänajo-onnettomuuksia yli 40 prosentilla. Automaattiset hätäjarrutusjärjestelmät tulevat pakollisiksi kahdessa vaiheessa - ensimmäisessä vaiheessa edellytetään auton edessä olevia liikkuvia ajoneuvoja ja kiinteitä esteitä havaitsevaa järjestelmää ja toisessa vaiheessa auton edessä olevia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä havaitsevaa järjestelmää. Myös muun muassa kaista-avustin eli kuljettajaa avustava kaistanpitojärjestelmä on tulossa pakolliseksi varusteeksi uusiin henkilö- ja pakettiautoihin. Se ennaltaehkäisee kaistalta ajautumista kääntämällä ohjauspyörää, jos kuljettaja ei itse korjaa ajolinjaa. Henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoihin on lisäksi tulossa pakollisiksi varusteiksi älykäs nopeusavustin, alkolukkovalmius, kuljettajan vireystilaa tarkkaileva järjestelmä, peruutustutka, hätäjarrituksen merkkivalo ja onnettomuustilanteiden tiedot tallettava järjestelmä. Kuorma- ja linja-autoissa edellytetään erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havainnointia parantavaa kamera- ja sensoriteknologiaa. Ajoneuvotekniikan turvallisuuden voidaan siis myös tulevaisuudessa todeta kehittyvän huomattavasti.

Autokannan nopeamman uusiutumisen merkitystä tulisi strategiassa korostaa, sillä Suomessa autokanta kiertää 3–4 vuotta hitaammin kuin muissa pohjoismaissa. Autokannan kierron nopeuttamiseksi strategia esittää fossiilittoman liikenteen tiekartan toimia, jotka liittyvät esimerkiksi romutuspalkkion kampanjaluonteiseen uusimiseen sekä sähköautojen hankintakannusteisiin. Autokannan uusiutumiseen vaikuttaa eniten autojen hankinnan yhteydessä perittävä autovero, joka hidastaa autokannan kiertoa. Strategian toimenpiteeseen 93 tulisikin lisätä autoveron alentaminen ja verotuksen painopisteen siirtäminen hankinnasta käyttöön autokannan uusiutumista nopeuttavana toimenpiteenä.

Esitämme lisäksi, että eri ajoneuvolajeilla harkittaisiin selvitettäväksi yksiselitteistä ja samaa promillerajaa, joka voisi olla esimerkiksi 0,2. Kaikkia ajoneuvolajeja koskeva promillerajaa sovellettaisiin tie- ja vesiliikenteessä – myös polkupyörä- ja potkulautaliikenteessä. Yksiselitteinen ja yhtenäinen promilleraja olisi selväpiirteinen viesti siitä, että ajoneuvoja ei ole sallittua ajaa päihtyneenä. Lähellä nolaa oleva raja vähentäisi kuljettajan tarvetta arvioida sitä, ylittyykö raja. Suomen tulisi päihdeonnettomuuksien ehkäisemisessä seurata Norjan esimerkkiä, jossa kuluttajainformaatiolla on saatu aikaan päihteiden vaikutuksen alaisena ajamiseen kielteisesti suhtautuva yleinen asenneilmapiiri.

Konkreettisenä toimenpiteenä liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää näkemyksemme mukaan aiempaa enemmän resursseja liikennevalvontaan. Poliisin näkyvä rooli liikenteessä ja alhainen puuttumiskynnys liikennerikkeisiin vähentää merkittävästi liikenneturvallisuusriskejä lisäävien liikennerikkomusten määrää.

Lisäksi esitämme, että strategiaan kirjattaisiin tavoite selvittää mahdollisuus sovittaa kansalliselle nopeudeltaan rajoitettujen autojen toteutustapa EU-lainsäädäntöön. Nopeudeltaan rajoitetuilla henkilöautoilla olisi mahdollisuus korvata nuorten erityisesti mopolla, mopoautolla, traktorimönkijällä, kevytmoottoripyörällä ja maataloustraktorilla tehtyjä matkoja. Moderni nopeudeltaan rajoitettu henkilöauto olisi sekä kuljettajille että muille tienkäyttäjille selvästi turvallisempi vaihtoehto kuin sen mopo- tai traktorikortilla kuljetettavat ajoneuvovaihtoehdot. Nopeudeltaan rajoitetun auton turvallisuusominaisuudet korostuvat Suomen kaltaisessa maassa, jonka pitkän ja pimeän talvikauden aikana sää- ja keliolosuhteet ovat haastavat. Nuorten liikenneturvallisuutta parantamaan suunnitellun kevytautolainsäädännön valmistelu kaatui ajokorttidirektiivin ristiriitaiseen tulkintaan, johon olisi etsittävä ratkaisua lähivuosien aikana.

Yleisenä huomiona toteamme lisäksi, että strategiassakin esille nostettu liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittäminen on erittäin tärkeä tavoite, joka parantaisi huomattavasti mahdollisuuksia liikenneturvallisuustoimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen.

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Kalenoja Hanna  
Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuoja ja -teollisuus ry