

Lausunto

31.01.2022

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua luonnokseen liikenneturvallisuusstrategiasta ja luonnokseen toimenpideohjelmasta. 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.

Näkemyksemme mukaan uuden ajoneuvotekniikan merkitystä liikenneturvallisuuden parantamisessa tulisi nostaa liikenneturvallisuusstrategiassa. Uudet erilaisia aktiivisia ja passiivisia turvalaitteita sisältävät henkilöautot ovat 10–40 prosenttia 10 vuotta aikalaisiaan vanhempia autoja turvallisempia. Liikenteessä kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä on uudehkoilla autoilla merkittävästi pienempi kuin vanhemmassa autokannassa. Viimeaikaisissa tutkimuksissa näkyy erityisesti autojen aktiivisen turvallisuuden kehitys. Ajoneuvojen turvalaitteet ja törmäysturvallisuus kehittyvät jatkuvasti. Vuosina 2022–2029 voimaan astuu EU:n uusi turvallisuusasetus, joka tuo uusiin henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoihin monia uusia turvallisuutta parantavia vaatimuksia.

Ajoneuvokannan uudistuminen vaikuttaa merkittävästi liikenneturvallisuuteen, sillä uusi teknologia sekä vähentää onnettomuuksien syntyä että lieventää onnettomuuksien vakavuusastetta. Vaatimukset kohdistuvat nykyisin aiempaa enemmän erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille aiheutuneiden turvallisuusriskien vähentämiseen. Turvallisuusasetuksen uudistus tuo muun muassa automaattisen hätäjarrutusjärjestelmän pakolliseksi uusiin henkilö- ja pakettiautoihin. Pelkästään 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.

Uudesta aktiivisesta turvallisuusteknologiasta hyötyvät eniten iäkkäät ja nuoret kuljettajat, jotka on tunnistettu liikenneturvallisuusstrategiassa erityisiksi kohderyhmiksi liikenneturvallisuuden parantamisessa. Kuljettajaa avustavat järjestelmät parantavat turvallisuutta erityisesti silloin, kun kuljettaja ei itse kykene havainnoimaan liikennetilanteita ja syntyy tahattomia virhearvioita.

Autokannan nopeampi uusiutuminen tulisi ottaa strategiassa painotetummin esille, sillä Suomessa autokanta kiertää 3–4 vuotta hitaammin kuin muissa pohjoismaissa. Autokannan kierron nopeuttamiseksi strategia esittää toimenpiteessä numero 80 fossiilittoman liikenteen tiekartan toimia, jotka liittyvät esimerkiksi romutuspalkkion kampanjaluonteiseen uusimiseen sekä sähköautojen hankintakannusteisiin. Autokannan uusiutumiseen vaikuttaa eniten autojen hankinnan yhteydessä perittävä autovero, joka hidastaa koko autokannan kiertoa.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman luonnoksen toimenpiteeseen 80 tulisi lisätä fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden lisäksi autoveron alentaminen ja verotuksen painopisteen siirtäminen hankinnasta käyttöön autokannan uusiutumista nopeuttavana toimenpiteenä. Autokannan uusiutumisen vastuuministeriönä tulisi LVM:n lisäksi olla myös liikenteen verotuksen uudistamisesta vastaava valtiovarainministeriö.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteissä 91 ja 98 on käsitelty pyörä- ja sähköpotkulautojen ja vesiliikenteen promillerajaa. Esitämme, että eri ajoneuvolajeilla harkittaisiin selvitettäväksi yksiselitteistä ja samaa promillerajaa, joka voisi olla esimerkiksi 0,2. Kaikkia ajoneuvolajeja koskeva nykyistä alempi promillerajaa sovellettaisiin tie- ja vesiliikenteessä – myös polkupyörä- ja potkulautaliikenteessä. Yksiselitteinen ja yhtenäinen promilleraja olisi yksiselitteinen viesti siitä, että ajoneuvoja ei ole sallittua ajaa päihtyneenä. Lähellä nolaa oleva raja vähentäisi ylipäänsä kuljettajan tarvetta arvioida sitä, ylittyykö raja. Suomen tulisi päihdeonnettomuuksien ehkäisemisessä seurata Norjan esimerkkiä, jossa kuluttajainformaatiolla on saatu aikaan päihdeiden vaikutuksen alaisena ajamiseen kielteisesti suhtautuva yleinen asenneilmapiiri.

Lisäksi esitämme, että strategian toimenpiteen 11 mukaisen terveysvalvonnan parantamisen ja toimenpiteen 89 mukaisen ajokieltoimenettelyn muutostarpeiden selvittämisessä kiinnitettäisiin huomiota ajoterveyden arviointiin päihderiippuvuuden tunnistamiseksi. Ajokieltoimenettelyn tulisi olla rattijuopumustilanteessa ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajattaessa ammattikuljettajille ammatillisen vastuun ja liikenneturvallisuusvastuun vuoksi sama kuin muillakin tienkäyttäjillä. Varhaisen puuttumisen merkitys on päihderiippuvuuksien tunnistamisessa ja hoidossa olennaisen tärkeää erityisesti ammattikuljettajilla.

Liikenneturvallisuusstrategiassa asennemuutoksia koskevassa toimenpidevalikoimassa on monia tärkeitä asenteisiin vaikuttavia toimenpiteitä, muun muassa kasvavan pyöräliikenteen määrän ja

sähköpyörrien huomioiminen sekä ikääntyneiden erityistarpeet liikenteessä. Liikenneympäristön, liikennesääntöjen ja liikkujaryhmien muutoksista olisi tarpeen tuottaa tietoa kaikille tiellä liikkujille. Toimenpiteissä vastuutahoiksi esitettyjen toimijoiden lisäksi vastuuta tulisi jakaa laajemmin myös kolmannelle sektorille. Monet yhdistykset ja koulutusorganisaatiot ovat aktiivisia erilaisten liikenneaiheisten koulutusten ja informaatiotilaisuuksien järjestämisessä. Ajoharjoittelua ja uuden teknologian ja uusien liikennesääntöjen esittelyä järjestävät soveltuvin osin jo nykyisin muun muassa Autoliitto ja monet muut yhdistykset.

Esitämme lisäksi, että asenteisiin vaikuttamiseen lisätään uutena erillisenä toimenpiteenä uuden ajoneuvoteknologian viestintä- ja informaatio-ohjaus. Uusi turvallisuusteknologia edellyttää myös käyttäjältä osaamista ja on olennaisen tärkeää, että tekniikan kehityksen tuomaa liikenneturvallisuuden paranemista ei ulosmitattaisi muuttuneilla ajotavoilla. Lisäksi uuden teknologian toiminnan varmistaminen koko elinkaaren aikana on tärkeää, jotta teknologia toimisi suunnitellulla tavalla. Laitteiden koko elinkaaren aikainen toiminta tulisi ottaa huomioon huolto- ja korjaustoiminnan ja katsastustoiminnan sääntelyssä, sillä uuden turvateknologian oikeanlainen korjaus ja huolto edellyttävät investointeja automalli- ja järjestelmäkohtaiseen koulutukseen ja laitteisiin.

Konkreettisenä toimenpiteenä liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää myös aiempaa enemmän resursseja liikennevalvontaan. Poliisin näkyvä rooli liikenteessä ja alhainen puuttumiskynnys liikenneonnettomuuksiin vähentää merkittävästi liikenneturvallisuusriskejä lisäävien liikenneonnettomuuksien määrää.

Lisäksi esitämme, että strategiaan sisällytettäisiin tavoite sovittaa kansallisen nopeudeltaan rajoitettujen autojen ajoneuvoluokan toteutustapa EU-lainsäädäntöön. Nopeudeltaan rajoitetuilla henkilöautoilla olisi mahdollisuus korvata nuorten nykyisin mopolla, mopoautolla, traktorimönkijällä, kevytmootoripyörällä ja maataloustraktorilla tekemiä matkoja. Nykyaikainen turvavarusteiltaan kehittynyt ja ajonopeudeltaan rajoitettu henkilöauto olisi sekä kuljettajille että muille tienkäyttäjille selvästi turvallisempi vaihtoehto kuin sen mopo- tai traktorikortilla ajettavat ajoneuvovaihtoehdot. Nopeudeltaan rajoitetun auton turvallisuusominaisuudet korostuvat Suomen kaltaisessa maassa, jonka pitkän ja pimeän talvikauden sää- ja keliolosuhteet ovat haastavat. Nuorten liikenneturvallisuutta parantamaan muutamia vuosia sitten suunnitellun kevytautolainsäädännön valmistelu kaatui ajokorttidirektiivin ristiriitaiseen tulkintaan, johon olisi määrätietoisesti etsittävä ratkaisua lähivuosien aikana.

Strategiassa esille nostettu liikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittäminen on erittäin tärkeä tavoite, joka parantaa mahdollisuuksia liikenneturvallisuustoimenpiteiden oikeaan kohdentamiseen. Liikenneonnettomuuksien tilastoinnissa olisi mahdollisuuksien mukaan pyrittävä tulevaisuudessa yhdistämään onnettomuustietoihin myös ajoneuvon turvavarusteita koskevaa tietoa, jotta niiden vaikutuksista voitaisiin kerätä tietoa toimenpiteiden jatkosuunnitteluun.

Kunnioitavasti

Tero Kallio

toimitusjohtaja, Autotuoajat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa

toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto

Kalenoja Hanna

Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry