

Marko Santala
Kyyhkysmäki 24 A 11
02650 Espoo

LAUSUNTO

28.11.2016

Leif Beilinson
Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 21
00100 Helsinki

Viite: LVM:n lausuntopyyntö LVM/1629/08/2016

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriötä julkisesta valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenneturvallisuuden parantamiseksi valmistelusta. Haluan yksityishenkilönä esittää muutamia ajatuksia julkistamastanne luonnoksesta. Pitäisin tärkeänä, että valtion liikenneturvallisuusstrategia pohjautuu vankkaan faktapohjaan ja realistisiin tavoitteisiin eikä epärealistisiin unelmiin. Tieliikennejärjestelmän nollavisio on epärealistinen unelma eikä toteuttamiskelpoinen visio. Jos periaatepäätökseen ylipäänsä halutaan jokin visio, sen olisi syytä olla realistinen.

Liikenteen automatisaatio on toinen toistaiseksi unelmiin ja hypeen perustuva asiakokonaisuus. On ennenaikaista käydä spekuloidaan automaation roolilla kun automaattien tosiasiallisesta käytännön suorituskyvystä yleisessä liikenteessä ei ole juuri arvailua parempaa tietoa. Ihmiskuljettajat pärjäävät liikenteessä sittenkin varsin hyvin (luokkaa muutama kuolemaanjohtanut onnettomuus miljardia kilometriä kohti). Monesti esitetään itsestäänselvytyksenä, että automaattit olisivat ihmisiä ainakin kertaluokkaa turvallisempia, kun inhimilliset virheet jäävät pois. Tämä ei tietenkään pidä paikkaansa vaan automaattien kehittäjillä on valtava haaste eliminoida kaikki automaatiosta johtuvat virheet ja osoittaa se[1].

Näkisin, että lähivuosina liikennehallinnon tulisi kehittää tekniset kriteerit ja luotettavuusvaatimukset eritasoisille automaateille (esim. rajoitettuun itsenäiseen ajoon kykenevät avustimet vs. täysin automaattiset). Tässä yhtydessä tulisi määritellä mm. poikkeamien julkisesta raportoinnista ja menettelyistä vaarallisiksi osoittautuneiden laitteiden poisvetämisestä liikenteestä. Tässä kansainvälinen yhteistyö on keskeistä mutta Suomessakin tulisi olla myös oma, perusteltu näkemys. Yleiset spekulatiot automaattien roolista yhteiskunnassa on syytä jättää kunnes automaattien teknisestä toimivuudesta ja rajoitteista eri oloissa on kunnollista näyttöä.

Turvallinen liikenne edellyttää kaikkien osallisten saumatonta yhteispeliä. Luonnoksessa kuitenkin kaavaillaan automaattivalvonnan laajentamista eri tavoin, mikä kohdentuu lähes yksinomaan autoilijoihin, koska vain autoilijat on helposti tunnistettavissa. Tämä loukkaa kansalaisten yhdenvertaisuutta, sillä valtaosassa Suomea auto on arjen liikkumisessa elinehto. Toisena automaattivalvonnan ongelmana on, että teon tosiasiallisen vakavuuden ja merkityksen arviointi sivuutetaan ja rangaistukset määrätään kaavamaisesti ilman tapauskohtaista harkintaa. Tämä ei palvele liikenneturvallisuutta, vaan kuljettajia rangotaan sokeasti pelkästä sääntörikkomuksesta. Liikenne on osin kaottinen ympäristö, jonka toimivuus edellyttää sääntöjen soveltamista kohtuuden rajoissa.

Jos automaattivalvontaa halutaan välttämättä laajentaa, sen tulisi kohdistua tasapuolisesti kaikkiin tienkäyttäjiin. Osana strategiaa voisi olla esim. polkupyörien rekisteröinti ja liikennevakuuttaminen, jolloin myös kevyttä liikennettä saataisiin valvonnan piiriin. Pyöräilijöitä loukkaantuu liikenteessä vakavasti lähes yhtä paljon kuin autoilijoita, mutta näitä tilastoidaan harvoin liikennetilastoihin [2], joten valvonnan kohdentamiseen myös pyöräilyyn on painavat perusteet.

Haltijavastuuta ei mielestäni pidä ulottaa liikenteessä tehtyihin tekoihin. Mielestäni haltijan voi ajatella vastaavan esim. ajoneuvon säilyttämisestä ja kunnosta mutta suoran vastuun ajoneuvon käytöstä liikenteessä tulee olla kuljettajalla. Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen päätös [3] haltijavastuusta on alimman tason päätös eikä tuomio, eikä henkilökohtaisessa konkurssissa ollut kantaja ollut kyennyt asiassa ammattimaiseen kanteeseen vaan lähinnä poliittiseen kannanottoon. Päätöksestä ei voi johtaa oikeutusta yleiseen haltijavastuuseen liikennesääntöjen noudattamisessa, vaan EIT edellytti kytköstä liikenneturvallisuuteen. Osa liikennesäännöistä (esim. bussikaistat) palvelvat muita tarkoituksia kuin liikenneturvallisuus. Nykyisen, kuljettajavastuuseen perustuvan järjestelmän kustannukset ovat toisaalta hyvin kohtuullisia, vain muutamia henkilötyövuosia [4], joten ei ole painavaa perustetta muuttaa toimivaa, hyvin ymmärrettyä järjestelmää, joka turvaa myös kuljettajan oikeusturvan. Ehdotukset tietojärjestelmien määräämistä hallinnollisista maksuista ovat pahimmanlaatuista scifi-totalitarismia, jolle tielle Suomen ei tule lähteä.

LÄHTEET:

- [1] *Fully Autonomous Cars Are Unlikely, Says America's Top Transportation Safety Official*, MIT Technology Review, 31.8.2016, <https://www.technologyreview.com/s/602273/fully-autonomous-cars-are-unlikely-says-americas-top-transportation-safety-official>
- [2] *Tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneiden määrän arviointi VAAKKU*, Trafín tutkimuksia 10-2014, http://www.trafi.fi/tietopalvelut/julkaisut/2014_tutkimukset/vakavasti_loukkaantuneet
- [3] *Decision as to the admissibility of Application no. 66273/01 by Joost FALK against the Netherlands*, 19.10.2004, <http://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-67305>
- [4] *Tieliikenteen lievät rikkomukset ja niiden seuraamukset tieliikennelainsäädäntöä uudistettaessa*, Kimmo Kiiski, LVM, 27.10.2015, http://www.liikenneoikeus.fi/attachments/liikenneoikeus_ry/text_editor/1689.pdf