

Pöytäkirja  
5.10.2022

## Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä – työryhmän 4. kokous

Aika

Keskiviikkona 5.10.2022 klo 13-15

Paikka

Eteläesplanadi 4 / Teams-kokous

Läsnä

Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö, pj  
Konsta Arvelin, liikenne- ja viestintäministeriö, varapj  
Atte Riihelä, liikenne- ja viestintäministeriö, siht.  
Eetu Pilli-Sihvola, Liikenne- ja viestintävirasto  
Tuomo Katajisto, Poliisihallitus  
Jan Juslén, Väylävirasto  
Mika Kulmala, Tampereen kaupunki  
Kari Tammi, Aalto-yliopisto  
Jouko Sohlberg, Autoalan Keskusliitto AKL ry  
Jukka Tolvanen, Autoliitto  
Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Marko Forsblom, ITS Finland ry  
Ville Henttu, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu  
Juho Suomi, Kaupan liitto ry  
Tapio Koisaari, Liikennevakuutuskeskus  
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto  
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry  
Mika Rytönen, Remoted Oy  
Timo Mustonen, Sensible 4 Oy  
Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto ry  
Markku Henttinen, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry  
Emma-Stina Vehmanen, Suomen Yrittäjät  
Roni Utriainen, Tampereen yliopisto  
Matti Kutila, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Kutsutut asiantuntijat:

Hans-Yngve Berg, Transportstyrelsen  
Katariina Paakkanen, oikeusministeriö

### 1 Kokouksen avaus

Kokous avattiin klo 13.07.

## 2 Asialistan hyväksyminen

Kokouksen asialista hyväksyttiin.

## 3 Muutokset työryhmän kokoonpanossa

Käytiin läpi henkilöstövaihdokset ryhmässä.

## 4 Työryhmien jäsenten esittäytyminen

Työryhmän jäsenet esittäytyivät.

## 5 UNECE WP.1 alaisen automaattisäätelyn eteneminen

Asialistasta poiketen tämä asiakohta käytiin läpi ensimmäisenä teknisistä syistä johtuen.

Kirsi Miettinen esitteli aiemmin IGEAD:ssa pitämänsä esityksen UNECE WP.1 alaisen automaattisäätelyn etenemisestä sekä ihmisten rooleista. Esitys on pöytäkirjan liitteenä 1, ja se perustuu UNECE:n WP.1:lle toimitettuun keskusteluasiakirjaan (liite 2).

Keskustelussa nousi esiin vastuullisen kuljettajan/käyttäjän osoittaminen, jossa on vielä pohdittavaa. Ajoneuvoissa olevat tietojärjestelmät eivät anna välttämättä valmiuksia osoittaa jälkikäteen vastuullista henkilöä. Vastuu on paitsi sääntely-, myös tiedotuskysymys: miten iskostetaan suurelle yleisölle, että laittaessa järjestelmän päälle vastuu säilyy tällä henkilöllä. Toisaalta epävarmuutta on siitakin, tulisiko muilla ajoneuvossa olevilla henkilöillä olla selvää kenellä vastuu on?

Keskustelussa nostettiin esiin myös näkemys jossa peräänkuulutettiin mahdollisimman yhtenäistä EU-tason sääntelyä ja kansallisia poikkeamia tulisi minimoida.

## 6 Swedish legislative plans for regulating road traffic automation

Tämä asiakohta käytiin englanniksi.

Hans-Yngve Berg / Swedish Transport Agency esitteli ministeriön raporttia automaattisten ajoneuvojen kuljettajien vastuista ja mahdollisia uuden ehdotetun lain lähtökohtia. Esitys on pöytäkirjan liitteenä 3.

Keskustelun aikana todettiin, että tasapainon löytäminen vastuukysymyksissä on vaikeaa: jokaista pienempää asiaa ei voi säädellä, mutta toisaalta kuljettajalla tulee olla selkeä käsitys omista vastuista ja velvollisuuksista. Toinen näkökulma keskustelusta liittyi ajoneuvojen järjestelmien suunnitteluun. Automaattiajoneuvo on lähtökohtaisesti suunniteltava siten, että se voi pysähtyä turvallisesti jos kuljettaja ei reagoi siirtopyyntöön.

Myös datan, sen keräämisen ja hallinnoinin osalta käytiin keskustelua. Esimerkiksi tulisiko onnettomuus- ja vakuutus tapauksissa voida käyttää ajoneuvon dataa poliisin tai vakuutusyhtiön toimesta? Kaikkea datan

säilyttämistä ei voi antaa myöskään ajoneuvovalmistajien vastuulle monipoliaseman vuoksi.

Suomen ja Ruotsin yhteistä työpajaa automaation lainsäädännöstä ehdotettiin lähikuukausille.

## 7 Euroopan neuvoston tekoälyn rikosoikeudellisia vastuukysymyksiä koskevan instrumentin valmistelu

Katariina Paakkanen Oikeusministeriön rikosoikeusyksiköstä esitteli uuden automaattiajamisen vastuisiin liittyvän oikeudellisen instrumentin valmistelua Euroopan neuvostossa. Pääpaino on rikosoikeudellisessa vastuussa. Rikosoikeuden ultima ratio –periaatteen mukaan kriminalisointi on perusoikeuksiin puuttuva, jonka vuoksi rikosoikeutta tulisi käyttää vasta viimeisenä keinona jonkin toiminnan estämiseen. Automaattiautojen yleistyessä kaikki ei voi siis joutua rikosoikeudelliseen vastuusteen, säätelyyn on lähdettävä toisesta kulmasta. Mahdollisena lähestymistapana voi olla esimerkiksi se, että onnettomuuksista ei välttämättä joudu vastuuseen jos syyllistä ei pystytä esittämään.

Asiassa ei ole edetty vielä kovin pitkällä. Feasibility study on tehty alkuvuodesta. Aiheen säätelyä on eri maissa aika vähän ja pääosin toimitaan yleisten sääntöjen varassa. Kansainvälisen harmonisoinnin osalta kaikki on vielä epävirallista ja luottamuksellista, ja työryhmän lopputuloksena on todennäköisesti suositus, jota päivitetään tarvittaessa. Instrumentin luonne tulee täsmentymään myöhemmin käsittelyn kuluessa.

Instrumentin valmistelun osalta ei ole kovin paljon vielä konkretiaa. Neuvoston alakomitea keskittyy automaattiajoneuvoihin.

Neuvostossa on muitakin tekoälyn säätelyn ryhmiä, joissa kaikissa ihmisoikeusnäkökulma keskeisenä lähtökohtana. CAI- työryhmän mandaattina oikeudellisen framework kehittäminen: tämänkin pitää perustua ihmisoikeusperiaatteisiin ja muihin euroopan neuvoston periaatteisiin. Työryhmien töiden välillä on tiivis linkki.

Aiheesta ei käyty keskustelua.

## 8 Muut asiat

Eetu Pilli-Sihvola Traficomista kertoi, että ITS World Congressin yhteydessä oli mahdollisuus testata Cruisen tuotantokäytössä olevia robottitakseja San Franciscossa, jotka ovat tilattavissa klo 22-06 välillä hyvän sään aikana. Optimitalouksissa toimi hyvin, esteiden sattuessa vastaan auto ajoi varovasti eteenpäin. Autoissa ei ole etäohjausta ja koko prosessointi on ajoneuvossa itsessään. Matkustajalla on mahdollisuus ottaa yhteys valvomoon, mutta ajoneuvo vastaa ohjaamisesta. Ajoneuvot tuntuivat välttelevän vasemmalle kääntymisiä eli optimoi reittiä oikealle kääntymisen kanssa. ODD-alue melko laaja. Hinnoittelutavoitteena on olla 30-40 % halvempi kuin uber/lyft.

## 9 Seuraavan kokouksen ajankohta

Automaattinen joukkoliikenne –alatyöryhmän kokous pidetään 22.11., kutsut lähetään myöhemmin.

Joulukuussa tavoitteena pitää päätyöryhmän kokous, jossa fokusoidaan turvallisuuskysymystä: mitä vaatimuksia ADS:lle asetettava. Työryhmän jäseniltä otetaan vastaan mielenkiintoisia tutkimuksia ja mahdollisia ehdotuksia alustuksista aiheeseen.

Työryhmän alkuperäinen aikataulus kestää vain kesään 2023, minkä johdosta tulee harkittavaksi asettamispäätöksen pidentäminen. Arviomuistio pyritään laatimaan kesään 2023 mennessä.

## 10 Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin 14.58.

## Liitteet

Kokousmateriaalit

- Esitys: Key human roles in the context of automated driving (Liite 1)
- Discussion paper on key human roles in the context of automated driving (Liite 2)
- Esitys: Responsibility when automated driving .....(Ds 2021:28) (Liite 3)

## Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmistelevan työryhmän varsinaiset jäsenet, asiantuntijat