

Asia: VN/12724/2021

YK:n pääsihteerin esitys Wienin tieliikennesopimuksen 1 ja 34 (bis) artiklan muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö on 7.5.2021 pyytänyt lausuntoa YK:n pääsihteerin esityksestä koskien Wienin tieliikennesopimuksen 1 ja 34 (bis) artiklan muuttamista. Oikeuspalvelu esittää seuraavat huomiot.

Wienin tieliikennesopimukseen (SopS 30/1981) ehdotetuissa muutoksissa on kyse niin sanotusta opting out -menettelystä. Tämä tarkoittaa sitä, että muutokset tulevat sopimuspuolia sitoviksi, jos niitä ei vastusteta määräajassa. Ilmoitus ehdotetuista sopimusmuutoksista jaettiin sopimuspuolille 15.1.2021. Wienin tieliikennesopimuksen 49 (1) artiklan mukaan sopimusvaltioiden on ilmoitettava 12 kuukauden kuluessa jakamispäivämäärästä, hyväksyvätkö tai hylkäävätkö ne ehdotetut muutokset tai vaativatko ne erillisen kokouksen koolle kutsumista. Jos vähemmän kuin yksi kolmasosa jäsenvaltioista ilmoittaa hylkäävänsä muutokset tai vaativansa erillisen kokouksen koolle kutsumista, muutokset katsotaan hyväksytyiksi. Näin ollen ehdotetut muutokset tulevat Suomea sitovaksi 16.1.2022, jos Suomi ei vastusta muutoksia määräajassa. Kansallinen päätös muutosten hyväksymisestä on siis tehtävä määräaikaan mennessä. Mikäli näin ei tehtäisikään, Suomi tulee kuitenkin automaattisesti sidotuksen muutoksiin. Lisäksi muutos on voimaantultuaan saatettava myös kansallisesti voimaan.

Wienin tieliikennesopimuksen 1 artiklan ehdotetut muutokset koskevat uusien määritelmien lisäämistä. Esityksessä ehdotetaan, että artiklaan 1 lisätään määritelmät ”automaattinen ajojärjestelmä” sekä ”dynaaminen hallinta”. Artiklan 34 (bis) muutokset taas koskevat sitä, että 1 kohdan mukaan sopimuksen 8 artiklassa oleva kuljettajan olemassa oloa koskeva vaatimus voitaisiin katsoa täytetyksi automaattisen ajojärjestelmän avulla. Edellytyksenä on, että ajoneuvon käyttämä automaattinen ajojärjestelmä noudattaa:

a) kansallisia teknillisiä vaatimuksia ja sovellettavia kansainvälisiä oikeudellisia välineitä, jotka koskevat pyörillä varustettuja ajoneuvoja, varusteita ja pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin asennettavia ja/tai niissä käytettäviä osia; ja

b) toimintaa säätelevää kansallista lainsäädäntöä.

Artiklan 2 kohdassa säädetäisiin alueellisesta rajauksesta. Sen mukaan artiklaa sovellettaisiin vain sellaisella osalla sopimuspuolen alueesta, johon kansalliset säädökset ulotettaisiin.

Lausuntopyynnössä on todettu, että artiklaan 1 ja 34 (bis) tehdyt muutokset eivät muuta oikeustilaa, koska ne edellyttävät tarkempaa kansallista sääntelyä.

Oikeuspalvelu katsoo, että 34 (bis) artikla ei kuulu lainsäädännön alaan, siksi että artikla sisältää viittaukset kansalliseen lainsäädäntöön, eli artikla saa sisältönsä kulloinkin voimassa olevasta kansallisesta lainsäädännöstä.

Artiklan 1 muutosten osalta oikeuspalvelu kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että kyseisiä määritelmiä ei tällä hetkellä määritellä kansallisessa lain-säädännössä. Vaikka määritelmät liittyvät artiklaan 34 (bis) soveltamiseen ja ovat siten alisteisia sen perusteella säädetyille tarkentavalla kansalliselle lainsäädännölle, on kuitenkin arvioitava, miten sitovina ja tarkkarajaisina artiklan 1 määritelmät nähdään. Jos sopimuksessa määritellyt käsitteet tai soveltamisen soveltamisalaa koskevat määräykset koskevat lainsäädännön alaan kuuluvia asioita, määritelmät vaikuttavat välillisesti näiden lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten määräysten sisältöön ja soveltamiseen ja kuuluvat siksi itsekin lainsäädännön alaan (kts. PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp).

Kangas Kitta
Ulkoministeriö - OIK-20