

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä – työryhmän 7. kokous

Aika

23.5.2023 klo 13.00-16.00

Paikka

Teams

Läsnä

Kirsi Miettinen, Liikenne- ja viestintäministeriö
Atte Riihelä, Liikenne- ja viestintäministeriö
Tuomo Katajisto, Poliisihallitus
Jukka Tolvanen, Autoliitto
Teemu Nieminen, Autotuoajat ja –teollisuus ry
Ville Henttu, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu
Teemu Kastula, Liikennevakuutuskeskus
Mikko Saavola, Linja-autoliitto
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Mika Rytönen, Remoted Oy
Timo Mustonen, Sensible 4 Oy
Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto ry
Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto
Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Kutsutut asiantuntijat:

Arne Zielonka, Federal Ministry for Digital Transport

1. Kokouksen avaus ja esityslistan hyväksyminen

Kokous avattiin klo 15.03, asialistaan ehdotettiin muutosta sisältämään seuraavan päivän (24.5) asiakohta ”Ensimmäinen luonnos yleissopimukseksi automaattisten ajoneuvojen käytöstä liikenteessä”, sillä ennalta lähetetyn asialistan neljänteen asiakohtaan ei varmistunut toista alustajaa. Asialista hyväksyttiin muutettuna.

2. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.

3. German legislative framework / Arne Zielonka

Arne Zielonka esitteli Saksan lainsäädäntöä automaattiajoneuvoille (*Act on Autonomous Driving* sekä *Ordinance regulating the operation of motor vehicles with automated and autonomous driving functions and amending road traffic legislation*). Sen puitteissa automaattisten ajoneuvojen ottaminen käyttöön tapahtuu kolmeportaisen prosessin avulla (ajoneuvojen hyväksyntä, toiminta-alueen määrittely, sekä yleinen rekisteröintiprosessi). Sääntelyssä otettiin käyttöön uusi termi *technical oversight*, joka viittaa luonnolliseen henkilöön. Sen vastuulla on omistajan yleiset velvollisuudet, mutta ei liikenteen jatkuva monitorointi eikä sitä tule rinnastaa kuljettajaan.

Technical oversight tulisikin siis ymmärtää ”etäassistenttina”, eli hänellä tulisi olla kyky deaktivoida ajoneuvo sitä edellytettäessä, mutta ei oikeutta kuitenkaan etäohjata ajoneuvoa ajoneuvon ulkopuolelta.

Prosessin ensimmäisen askeleen ajoneuvojen hyväksyntä on eri asia kuin tyyppihyväksyntä. Käytännössä kuitenkin autonvalmistajat halunnevat soveltaa mieluummin vuoden 2022 voimaan astunutta piensarjojen tyyppihyväksyntäasetusta, johon kansallinen hyväksyntä voi perustua. Saksassa työ tämän osalta kesti odotettua kauemmin ja valmistui siksi vain vähän aiemmin kuin EU-asetus.

ALKS-e-säännön (Automated lane keeping system) perusteella Saksassa myönnetty tyyppihyväksyntä lienee kansallinen .

Prosessin toiseen vaiheeseen liittyen keskusteltiin myös siitä, että mikäli ADS:n käyttöön tietyllä alueella myönnetään lupa, seuraako siitä vastuita viranomaiselle. Tämä on periaatteessa mahdollista, mutta lähtökohtana on kuitenkin se, että ajoneuvo täyttää turvallisen toiminnan vaatimukset. Parhaillaan luonnostellaan ”katalogia” niille viranomaisille, jotka arvioivat alueiden soveltuvuutta ADS-ajoneuvoille. Tässä olennaista on tiivis keskusteluyhteys ajoneuvojen hyväksyntäprosessista ja alueiden käytöstä vastaavien viranomaisten välillä.

Kansallisesti työ jatkuu pidemmän aikavälin suunnitelman kanssa koskien myös muita kulkumuotoja ja kansainvälisesti UNECE ja EU – yhteistyöelimissä.

Arne Zielonka toimittaa englanniksi käännetyn version säädöksistä *Act on Autonomous Driving* sekä *Ordinance regulating the operation of motor vehicles with automated and autonomous driving functions and amending road traffic legislation*.

4. Ensimmäinen luonnos yleissopimukseksi automaattisten ajoneuvojen käytöstä liikenteessä / Kirsi Miettinen

Kirsi Miettinen esitteli ensimmäisen yleissopimusluonnoksen taustoja sekä sopimusluonnosta keskittyen artiklateksteihin. Yleissopimuksen sopijaosapuolia ovat valtiot, ja sopimuksessa pyritään määrittelemään

automaattiajoneuvojen turvalliselle käyttöönotolle säännöt sekä sopia rooleista ja vastuista.

Keskustelussa toivottiin määritelmien selkeyttä: esim. *Automated driving provider* tarkoittaa entiteettiä joka ottaa vastuun ajoneuvon käytöstä silloin, kun ADS on toiminnassa. Määritelmässä tätä ei ole rajattu vain yrityksiin koska yleissopimuksessa voidaan jättää kansallisesti tämänkaltaista liikkumatilaa.

Ryhmässä puhuttiin myös tarpeen määrittelyä, kuka vastaa päivityksien tekemisestä.

Automated Driving Providerin tunnistamista (luvun 4 artikloissa) pidettiin hankalahkona, ja niihin kaivattiin havainnollistavia esimerkkejä.

Ajoneuvolla tulee olla joko kuljettaja, joka voi olla välillä ainoastaan valmiudessa (*driver-in-readiness*) tai siihen tulee kohdistaa minimitason etähallintatoimenpiteitä. Aikaa, jossa tällaisen kuljettajan tulee pystyä ottamaan ajoneuvon dynaaminen kontrolli ei ole sopimusluonnoksessa määritetty – tämä vaatii kansallisen lainsäädännön jossa määrittellään esimerkiksi mitä ajamisen ulkopuolisia toimia tällainen henkilö voi tehdä. Lähitulevaisuudessa tällaiset toimet ovat todennäköisesti melko rajallisia, mutta pidemmällä tähtäimellä tavoitteena on, että ADS tuottaisi ainoastaan suunniteltuja siirtopyyntöjä.

Työryhmässä myös toivottiin jonkinlaista mahdollisuutta testata sopimuksen kirjauksia kansallisesti. Toisaalta UNECEssaakaan ei ole vielä yksimielisyyttä siitä, että nyt esitetty sopimusluonnos on pohja jonka varaan jatkokeskustelut rakentuvat. Syksyllä näistä kysymyksistä on mahdollista käydä tarkempia keskusteluita.

Sopimusluonnos voi myös auttaa kansallisen sääntelyn laatimisessa, jota koskeva arviomuistio on tarkoitus valmistella syksyn kuluessa.

5. Muutokset työryhmän kokoonpanossa

Käytiin läpi muutokset työryhmän kokoonpanossa.

6. Muut asiat

Seuraavat kokoukset 20.6 ja 21.6, mutta ei ole vielä varmaa onko tarvetta pitää kummatkin.

Säädöshankkeen ja työryhmän toimikausi päättyy 30.6.2023, tälle haetaan kahden vuoden jatkoa.

7. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin 16.00.

Liitteet

Esitysmateriaali: German Legislative Framework for Regular Operation of Level 4 Vehicles

Yleissopimusluonnos: Assessment of the gaps of in the Conventions and Resolutions under the auspices of WP.1 and identification of the issues to be addressed – A scoping draft approach

Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleavan työryhmän varsinaiset jäsenet