

30.3.2022

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmän 3. kokous

Aika: Torstai 24.3.2022 klo 12.00-14.30

Paikka: Teams-kokous

Läsnä: Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö, pj  
Riitta Haapasaari, oikeusministeriö  
Eetu Pilli-Sihvola, Liikenne- ja viestintävirasto  
Tuomo Katajisto, Poliisihallitus  
Jan Juslén, Väylävirasto  
Marko Mäenpää, Helsingin kaupunki  
Mika Kulmala, Tampereen kaupunki  
Heikki Alkila, Vantaan kaupunki  
Jukka Tolvanen, Autoliitto  
Mari Vasarainen, Autoliikenteen Työnantajaliitto ry  
Teemu Nieminen, Autotuojat ja –teollisuus ry  
Esa Lindqvist, Business Finland Oy  
Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK  
Marko Forsblom, ITS Finland ry  
Ville Henttu, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu  
Minna Anttonen, Liikennevakuutuskeskus  
Mikko Saavola, Linja-autoliitto  
Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto ry  
Oscar Nissin, Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy  
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto  
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry  
Mika Rytönen, Roboride  
Timo Mustonen, Sensible 4 Oy  
Hanna Kemppainen, Suomen Kuntaliitto ry (sij.)  
Markku Henttinen, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry  
Matti Kutila, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy

Jennika Sucksdorff, liikenne- ja viestintäministeriö, sihteeri (sij.)

Id Versionumero

## 1 Kokouksen avaus

Puheenjohtaja Miettinen avasi kokouksen.

## 2 Esityslistan hyväksyminen

Esityslista hyväksyttiin.

## 3 Kansainvälisen sääntelytilanteen tarkastelu

Miettinen piti esityksen kansainvälisestä sääntelytilanteesta, jossa tarkasteltiin etenkin Ranskan, Saksan, Iso-Britannian sekä Japanin lainsäädäntöä. Miettinen aloitti esityksensä tarkentamalla, että tämänpäiväisessä työryhmän kokouksessa puhutaan ainoastaan sellaisista ajoneuvoista, joita ihminen voi ajaa. Samalla painotettiin ihmiskeskeisyyden tärkeyttä ja sitä, että kyseinen arvo tulisi ottaa lähtökohdaksi sääntelytyössä. Näin voimme varmistaa ihmiskeskeisen, selkeän sekä liikenneturvallisuuksi edistävän sääntelyn.

Tämän jälkeen kartoitettiin yllä mainittujen maiden lainsäädännöllinen tila ja tarkasteltiin tarkemmin, mitä edellytyksiä maat ovat kansallisella tasolla asettaneet ajonjärjestelmien turvallisuuden varmistamiseksi ja mikäli tähän mahdollisesti liittyy kansallisia lisäprosesseja, kuten esim. lupavaatimuksia. Yleisenä vaatimuksena on havaittavissa tietynlainen vaatimusluettelo. Miettinen esitteli myös, miten valtiot ovat määritelleet ihmisen roolin ja miten vastuunjaosta ollaan säädetty kussakin valtiossa ihmisen ja ADS-järjestelmän välillä. Tärkeänä aiheena nostettiin esiin kysymys siitä, miten vastuut ja seuraamukset kohdistuvat, kun ihminen ei enää ole ajoneuvon kuljettajana.

Tämän jälkeen Miettinen ehdotti lyhyttä taukoa, jonka jälkeen siirryttiin kokouksen keskusteluosioon.

## 4 Alustavia näkemyksiä tieliikenteen automaatioon liittyvistä keskeisistä kysymyksistä

Ensimmäisenä keskustelukysymyksenä pohdittiin, miten riittävän turvallinen ADS tulisi määritellä ja mikäli esim. tyyppi hyväksyntä menettelynä riittää tämän varmistamiseksi. Keskustelun aikana nostettiin esiin hyviä huomioita etenkin Suomen poikkeavista sääolosuhteista, jotka väistämättä vaikuttavat ajoneuvojen turvallisuuden varmistamiseen. Keskustelussa pohdittiin myös, miten eriävät vastuunjaot maiden välillä mahdollisesti voivat vaikuttaa ajoneuvojen markkinapotentiaaliin.

Seuraavaksi keskusteltiin käyttäjän roolin määrittelystä, jossa nostettiin esiin ODD:n äkillinen loppuminen ja kysymykset siitä, miten nopeasti ihmisen on reagoitava jos ajoneuvo pyytää hallinnanvaihtoa. Todettiin, että automaattiajamisen houkuttelevuus voi hiipua, mikäli kyydissä olevan ihmisen on koko ajan seurattava liikennettä. Keskustelussa nostettiin myös esiin sen tärkeys, että ajoneuvolla on koko ajan oikea tilannekuva mm. liikennenympäristöstä, liikennemerkeistä, tieolosuhteista sekä ajonopeuksista. Miettinen jatkoi keskustelua kysymällä mikäli ”vastuullinen

käyttäjä” (eng. ”User in Charge”, UIC) voisi toimia hyvänä ratkaisuna. Termin käytön hyödyllisyys tunnistettiin ja samalla nostettiin esiin, että termi olisi kuitenkin määriteltävä tarkemmin ja mm. vastuiden rajanvetoa selkeytettävä. Myös selkeää erottelua ”kuljettajan” ja ”vastuullisen käyttäjän” välillä puollettiin, vaikka vastuun määräytymiseen liittyviä ongelmia ja epäselvyyksiä tunnistettiinkin.

Viimeiseksi keskustelun aiheeksi nousi yritystoimijoiden oikeuksien, velvollisuuksien sekä vastuiden määrittely. Tässä nostettiin esiin, että komissiolta on syyskuussa tulossa muutosehdotuksia sääntelyyn, jotka koskevat tekoälyjärjestelmiin liittyvää vastuunjakoa. Tarkempaa tietoa ehdotuksen sisällöstä ei vielä ole. Esiin nostettiin lyhyesti myös esim. huoltotoimintaan liitettävät vaatimukset jotka olisi hyvä turvata, jotta voidaan varmistaa, että ADS pysyy toimintakuntoisena ajoneuvon koko elinkaaren ajan. Myöskin vakuuttamisen kehittyminen tiedostettiin.

Puheenjohtaja Miettinen kiitti kaikkia hyvästä keskustelusta.

## 5 Muut asiat

Suomen Yrittäjien edustajaksi on vaihtunut Emma-Stiina Vehmanen.

## 6 Seuraavan kokouksen päivämäärä

Seuraavan kokouksen päivämäärä jää avoimeksi. Tarkempi päivämäärä ja ajankohta tarkentuu myöhemmin.

## 7 Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja kiitti osallistujia kokouksesta ja päätti kokouksen klo 14.26.

## Liitteet

-

## Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmistelevan työryhmän varsinaiset jäsenet ja mahdolliset sijaiset