

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä – työryhmän 8. kokous

Aika

22.8.2023 klo 13.00-15.00

Paikka

Teams

Läsnä

Kirsi Miettinen, Liikenne- ja viestintäministeriö
Juuso Suomento, Liikenne- ja viestintäministeriö
Atte Riihelä, Liikenne- ja viestintäministeriö
Reijo Jälkö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Jesse Heikkilä, Ilmatieteenlaitos
Teemu Nieminen, Autotuojat ja –teollisuus ry
Marko Forsblom, ITS Finland ry
Ville Henttu, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu
Teemu Kastula, Liikennevakuutuskeskus
Mikko Saavola, Linja-autoliitto
Oscar Nissin, Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Eetu Pilli-Sihvola, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
Heli Siirilä, Vaasan yliopisto

Kutsutut asiantuntijat:
Sara R. Bennett, NHTSA
Jane Doherty, NHTSA
Helena Sung, NHTSA
Natasha Reed, NHTSA
Eli Wachtel, NHTSA

1. Kokouksen avaus ja esityslistan hyväksyminen

Kirsi Miettinen avasi kokouksen 13.03

2. Automated driving legislation system in the US – Sara R. Bennett, Senior Attorney- Advisor, U.S. Department of Transportation

Sara R. Bennett esitteli NHTSA:n (National Highway Traffic Safety Administration) roolia automaattisten ajoneuvojen sääntelyssä.

NHTSA:n asettamat monet vaatimukset liittyvät automaation SAE-tasoihin, vaikkakin näiden tasojen rajallisuus on tunnistettu. Sääntelyn näkökulmasta on kaivattu vaatimuksien asettamista enemmän toiminnallisuuden näkökulmasta. SAE-tasot ovat kuitenkin olleet merkityksellisiä kehittyvää teknologiaa koskevassa keskustelussa, koska

niiden avulla eri osapuolet ovat voineet puhua asioista yhteisesti määritetyillä termeillä ja konsepteilla.

Onnettomuuksissa esimerkiksi kaikki ADS- sekä ADAS -järjestelmillä varustettujen ajoneuvojen valmistajien tulee raportoida onnettomuuksista NHTSA:lle. Raportointivaatimukset myös kasvavat onnettomuuden vakavuuden myötä. SAE 1 ja 2 –tasojen ajoneuvot ovat kaikki ADAS-järjestelmillä varustettuja, kun taas SAE 3, 4 ja 5 ovat ADS-järjestelmiä.

NHTSA:lle tehtävää raportointia ei tehdä tilastollista tai lainsäädäntötyötä varten, vaan sillä pyritään monitoroimaan turvallisuuteen liittyviä trendejä. NHTSA:lla on paljon omaa tutkimustyötä liittyen ihmiskuljettajan toimintaan automaattiajamisessa sekä lainsäädännön esteisiin.

Sääntelyn näkökulmasta automaattisen ajojärjestelmän toimittaja ottaa vastuun onnettomuustapauksissa. Mikäli ajoneuvovalmistaja sertifioi automaattisen ajojärjestelmän, tulee valmistajasta tällöin vastuullinen.

Yhdysvallat on liittovaltio, jonka vuoksi sääntelyssä on paljon eroja osavaltioittain. Osavaltioilla voi olla myös automaattisille ajoneuvoille erilaiset prosessit ja vaatimukset. Esimerkiksi ajoneuvojen rekisteriointi tapahtuu osavaltioittain, eikä NHTSA:lla ole pääsyä osavaltioiden ajoneuvorekistereihin.

Suurista automaattiajamisen toimijoista Waymo ja Cruise kertovat automaatiotasonsa olevan SAE 4-tasoa, ja keskittyvät toimimaan tietyllä määritellyllä ODD:lla. Tason 5 automaatiota ei ole vielä kenelläkään toimijalla.

SAE 3 –tason ajoneuvot ovat sääntelyn näkökulmasta monimutkaisempia kuin tason 4 dynaamisen kontrollin siirtämisen vuoksi. Tällaisia ns. Dual Mode –ajoneuvoja ei olla vielä juurikaan nähty. Dynaamisen kontrollin siirtäminen ihmiskuljettajan ja automaattisen ajojärjestelmän välillä on haasteellista.

Toistaiseksi yhdysvalloissa turvallisuusvaikutuksia ei ole nähty tai pystytty mittaroimaan, sillä teknologia ja sääntely on vielä kehitysvaiheessa.

3. Kansainvälisen oikeudellisen instrumentin valmistelun ajankohtaiset

Kirsi Miettinen kertoi GE.3:n työstä kansainvälisen oikeudellisen instrumentin luonnokseksi. Oikeudellisen instrumentin luonnosta ei ole työstetty eteenpäin, sen sijaan kahdessa alaryhmässä on tehty arviointia voimassa olevien tieliikennesopimuksen mahdollisista aukoista automaattiajamisen näkökulmasta ja analyysia siitä, mitä uudella instrumentilla ratkaistaan. Syksyn aikana selviää tarkemmin GE.3 työstä ja aikataulusta.

4. Kansallisen tieliikenteen automaation sääntelyhankkeen ajankohtaiset

Kirsi Miettinen esitteli kansallisen sääntelyhankkeen tilannekatsausta ja syksyn työsuunnitelmaa. Kansainvälisen työn hidastuminen on hidastanut myös kansallisen sääntelyhankkeen työtä, ja arviomuiston aikataulu on

elänyt. Tulevissa kokouksissa on tarkoitus käsitellä muun muassa ADS:lle asetettavia vaatimuksia, sekä *Automated Driving Provider* ja *driver-in-readiness* -käsitteitä ja velvollisuuksia.

Lisäksi puhuttiin lyhyesti siitä, keiden muiden maiden lainsäädäntöön tulisi vielä työryhmässä tutustua. Myös Eurooppalainen MODI-tutkimushanke voisi olla yksi mahdollisuus.

5. Muut asiat

Atte Riihelä kävi läpi ryhmän jäsenmuutokset. Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyttiin.

6. Kokouksen päättäminen

Kirsi Miettinen päätti kokouksen 14.40.

Liitteet

Esitysmateriaali: Automated driving legislation system in the US

Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmistelevan työryhmän varsinaiset jäsenet.