



Kokousmuistio
21.2.2025

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä – työryhmän 14. kokous

Aika

13.02.2025 kello 13.00-15.00

Paikka

Teams

Osallistujat

Kirsi Miettinen, Liikenne- ja viestintäministeriö
Juuso Suomento, Liikenne- ja viestintäministeriö
Jari Pajunen, Sisäministeriö
Kalle Mäenpää, Oikeusministeriö
Reijo Jälkö, Liikenne- ja viestintävirasto
Heikki Kallio, Poliisihallitus
Mika Kulmala, Tampereen kaupunki
Jukka Tolvanen, Autoliitto
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Jan Ylitapio, Liikennevakuutuskeskus
Mikko Saavola, Linja-autoliitto
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto
Heli Siirilä, Vaasan yliopisto
Kimmo Konkarikoski, Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Aleksi Tepponen, Remoted Oy
Marko Forsblom, ITS Finland ry
Johanna Vilkuna, Kuntaliitto
Jari Myllärinen, Väylävirasto
Jesse Heikkilä, Ilmatieteenlaitos
Heikki Liimatainen, Tampereen yliopisto

Kutsutut asiantuntijat: Sakari Melander, Helsingin yliopisto

1. Kokouksen avaus ja esityslistan hyväksyminen



Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 13.03. Kokouksen esityslista hyväksyttiin.

2. Tieliikenteen automaation seuraamussääntely

Professori Sakari Melander esitteli työryhmälle tieliikenteen automaation seuraamussääntelyyn liittyvää selvitystä. Selvityksessä keskeisenä kysymyksenä on ollut sanktiojärjestelmän valinta ja järjestelmän edellytykset sekä käytettävyys. Lisäksi ollaan arvioitu nykyisen sanktiosääntelyn kattavuutta sekä uuden rikosoikeudellisen tai muuten sanktoidun sääntelyn tarvetta.

Sanktiosääntelyllä on keskeinen merkitys liikenneturvallisuuden kannalta. Sanktiojärjestelmän valintaan vaikuttaa muun muassa se, että tieliikenteen automaatioissa keskeiset vastuutahot ovat oikeushenkilömuotoisia toimijoita. Vastuun kohdentaminen organisaatioissa toimivaan yksityishenkilöön saattaisi tietyissä tilanteissa johtaa kohtuuttomiin lopputuloksiin tai vastuun kohdentamisen vaikeuksiin.

Sääntelyssä tulisi huomioida automaattiajamisen tarjoaja, valmiudessa oleva kuljettaja, etähallintapalvelun tarjoaja ja etähallintaa toteuttava henkilö. Pääpaino tulisi olla hallinnollisissa seuraamusmaksuissa, jotka olisivat seuraamus liikenneturvallisuutta vaarantavista teoista tai laiminlyönneistä. Uusien hallinnollisten seuraamusmaksujen on oltava riittäviä, jotta niillä voidaan saavuttaa liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Esityksen jälkeen käytiin keskustelua selvitystyöstä. Työryhmässä nostettiin esille, että uusi sääntely lisäisi valvontaviranomaisten tehtäviä. Automaatioon liittyvät valvontatehtävät voivat olla haastavia ja valvontaviranomaisilla on oltava riittävästi resursseja valvontatehtävien asianmukaiseen hoitamiseen. Sääntelyn on oltava täsmällistä ja tarkkarajaista.

Työryhmässä nostettiin lisäksi esille se, että vastuiden kohdentumiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Voi syntyä tilanteita, joissa voi olla haastavaa erotella sitä toimijaa, johon sanktio tulisi kohdentaa (~~vastuu ei voi olla jaettu~~). Myös siviilioikeudellinen vastuu todennäköisesti kohdentuisi siihen toimijaan, jolle yksittäistapauksessa annetaan esimerkiksi hallinnollinen seuraamus. Seuraamuksen kohdentamisen osalta tärkeimmät tiedot löytyvät todennäköisesti auton "mustasta laatikosta". On huolehdittava siitä, että nämä tiedot saadaan valvontaa tekeville viranomaisille.

3. Ajankohtaiset kansainväliset asiat

UNECE:n WP.29 on edennyt valmistellussa ADSE:n ja globaalisääntöjen osalta, eikä ole tietoa merkittävistä muutoksista alkuperäisiin aikatauluihin. Keskustelut



ovat keskittyneet DCAS-järjestelmiin, jotka ovat pitkälle kehittyneitä kuljettajaa avustavia järjestelmiä. WP.1:n puolella tilanne ei ole edennyt parempaan suuntaan.

4. Muut asiat

Työryhmässä jäsenmuutoksia. Uusina jäseninä työryhmässä Kimmo Konkarinkoski (PALTA ry), Jari Myllärinen (Väylävirasto) ja Kalle Mäenpää (oikeusministeriö).

5. Jatkotyö ja seuraavat kokoukset

Työryhmän seuraava kokous pidetään ennen kesälomia. Kuluvin kevään aikana tavoitteena on selvittää siviilivastuiden kohdentumista automaation osalta. Hallituksen esitystä aletaan valmistella syksyllä siten, että lausuntokierros voitaisiin järjestää alkuvuonna 2026.

6. Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin kello 14.45.

Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä