

**Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleva työryhmä –
työryhmän 10. kokous**

Aika

17.10.2023 klo 13.00 – 15.00
18.10.2023 klo 13.00 – 15.00

Paikka

Teams

Kutsutut

Kirsi Miettinen, Liikenne- ja viestintäministeriö
Juuso Suomento, Liikenne- ja viestintäministeriö
Atte Riihelä, Liikenne- ja viestintäministeriö
Reijo Jälkö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (vain 17.10)
Jari Pajunen, Sisäministeriö
Tuomo Katajisto, Poliisihallitus
Mika Kulmala, Tampereen kaupunki
Jukka Tolvanen, Autoliitto (vain 17.10)
Teemu Nieminen, Autotuoajat ja –teollisuus ry
Marko Forsblom, ITS Finland ry
Ville Henttu, Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu (vain 17.10)
Juho Suomi, Kaupan liitto ry (vain 17.10)
Teemu Kastula, Liikennevakuutuskeskus (vain 18.19)
Visa Kronbäck, Liikennevakuutuskeskus (vain 17.19)
Oscar Nissin, Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy (vain 18.19)
Pertti Seppänen, Oulun yliopisto
Jari Konttinen, Palvelualojen työnantajat PALTA ry (vain 18.19)
Mika Rytönen, Remoted Oy (vain 17.10)
Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto ry
Eetu Pilli-Sihvola, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
Heli Siirilä, Vaasan yliopisto

Kutsuttu asiantuntija:

Elina Uusitalo, Traficom (vain 17.10)
Sofie Mååg, Ministry of Rural Affairs and Infrastructure (vain 18.10)

Tiistai 17.10.

Kokouksen avaus ja esityslistan hyväksyminen

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 13.02. Esityslista hyväksyttiin.

Edellisen kokouksen pöytäkirjan hyväksyminen

Edellisen kokouksen pöytäkirja hyväksyttiin.

GRVA ajankohtaiset

Elina Uusitalo esitteli WP. 29 alaisen GRVA-ryhmän ajankohtaisia.

Task force on ADAS

ADAS-järjestelmät ovat kehittyneet nopeasti, eikä nykyinen sääntely ole kaikilta osin välttämättä soveltuva niihin. Uutena lähestymistapana ADAS-järjestelmiin kuuluva DCAS (Driver Control Assistance Systems), joka olisi kykenevä hallitsemaan ajoneuvoa pitkittäis- ja poikittaisuunnassa. DCAS ei kuitenkaan tuo muutosta kuljettajan vastuisiin, vaikka edellyttääkin toiminnan jatkuvan valvonnan. Valmistajan olisi kuitenkin kuvattava järjestelmät rajat. Ihmiskuljettajan kannalta tulisi olla todella selkeästi määritelty missä tilassa järjestelmä on.

Aihetta koskeva GRVA-dokumentti:

<https://unece.org/sites/default/files/2023-09/GRVA-17-05e.pdf>

Kansainvälisessä keskustelussa on päädytty siihen, että kuljettajan tulisi pystyä asettamaan nopeusrajoitus korkeammaksi kuin tien nopeusrajoitus. Perusteluina oli mm. ISA-toiminnon puutteet, eli ajoneuvo ei välttämättä aina saa luotettavasti tien oikeaa nopeusrajoitusta.

GRVA:ssa on käyty myös kuljettajan monitorointia koskevaa keskustelua, joka liittyy siihen millä ehdoin kuljettajaa avustavat järjestelmät voidaan kytkeä pois tai rajoittaa niiden toimintaa. Kuljettajan monitorointiin liittyvään keskusteluun ei ole päätöstä.

Automaattisten ja autonomisten ajoneuvojen toiminnalliset vaatimukset

FRAV ja VMAD dokumentaatio turvallisuusvaatimuksista ja järjestelmien hyväksymismenettelystä on tarkoitus yhdistää, konsolidoitu ehdotus tarkoitus hyväksyä WP.29:ssä kesäkuussa. ADP-toimijan tulisi pystyä takaamaan, että ajoneuvo liikkuu liikennesääntöjen mukaisesti, jonka vuoksi myös ADP-toimijat tulisi pystyä määrittelemään ja tunnistamaan. Saksassa ja UK:ssa on tällaisille toimijoille erilliset operointiluvat, joka ei ole rinnastettavissa tyyppi- tai muuhun tekniseen hyväksyntään. Suomessakin tulee päätettäväksi, tulisi toiminnan perustua operointilupaan vai ilmoitusmenetelyyn. Aiheeseen liittyvä FRAV-dokumentaatio:

<https://unece.org/sites/default/files/2023-09/GRVA-17-33e.pdf>

Automaatioajoneuvo – AI, Data, Kommunikaatio

Ajoneuvojen keräämästä data käydään tällä hetkellä paljon keskustelua, mm. missä tietoa säilytetään, kenellä on pääsy tietoon ja millaiset valtuudet viranomaisella on saada esimerkiksi onnettomuustietoa. EU:sta on tulossa ajoneuvojen dataa koskeva säädöshanke, mutta sekään ei todennäköisesti tule kattamaan avoimna olevia kysymyksiä kokonaan.

Ajoneuvojen keräämästä datasta on valmistui syksyllä 2023 Mozilla-säätiön tekemä selvitys:

<https://foundation.mozilla.org/en/privacynotincluded/categories/cars/>

OICA-CLEPA on myös valmistellut omaa tekoälyaiheesta dokumenttia:

<https://unece.org/transport/documents/2023/09/informal-documents/oica-clepa-fia-proposal-amendments-0>

Lisäksi GRVA:ssa on aloitettu työ koskien V2X-kommunikointia.

UNECE WP. 1 ajankohtaiset

Asiakohta siirrettiin seuraavalle päivälle.

Keskiviikko 18.10.

Promemoria Automatiserad körning

Tämä asiakohta käytiin englanniksi.

Sofie Mååg esitteli Ruotsissa parhaillaan lausuntokierroksella olevaa ehdotusta, joka säätää kansallisesti EU-tyyppihyväksyntäasetuksen tuomista muutoksista. Ruotsin uusi säädösehdotus kuvaa missä tyyppihyväksytyjä ajoneuvoja voidaan kuljettaa ja kuka on kuljettaja, kun ADS on aktivoitu.

Käytännössä uusi säädösehdotus antaisi Trafikverketille ja kunnille valtuudet määrittää maantieteellisen alueen, jolla EU:n tyyppihyväksyntäasetuksen (EU) 2022/1426 mukaisia automaattisia ajoneuvoja voisi operoida. Lisäksi säädösehdotus määrittäisi kuljettajaksi henkilön, joka on aktivoinut ADS:n.

Dokumentti saatavilla: <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2023/10/promemoria-automatiserad-korning/>

UNECE WP. 1 ajankohtaiset

WP.1 tehtävä työ keskittyy tässä vaiheessa nykyisten kansainvälisten sopimuksen puutteiden analyysiin, eli mitä pitäisi ryhtyä säätämään. Työn etenemistä seurataan. GE.3 epäviralliset alaryhmät työstävät puutteiden tunnistamiseen käytettäviä pohjia.

Suomi ja Saksa järjestivät syyskuun WP.1-kokouksessa paneelikeskustelun etähallinnasta, Suomesta mukana oli Remoted.

Lisäksi käytiin läpi Suomen, Saksan ja Iso-Britannian WP.1:lle toimittamaa dokumenttia koskien etähallintaa koskevista suosituksista sellaisten automatisoitujen ajoneuvojen etähallinnassa, jotka eivät vaadi kuljettajaa ajoneuvossa.

Keskustelun aikana nousi esiin huomiot mm. esteettömyyden huomioimisesta sekä etähallintapalvelun tarjoajien velvoitteista itse ajoneuvoon sekä tarjoajien viranomaisyhteistyöstä. Esimerkiksi Yhdysvalloissa Waymo on ollut aktiivinen yhteistyössään viranomaisten kanssa ja kouluttanut heitä ongelmatilanteiden hoitoon heidän ajoneuvojensa kanssa.

Muut asiat

Ei muita asioita

Kokouksen päättäminen

Kokous päätettiin klo 14.33

Liitteet

-

Jakelu

Tieliikenteen automaatioon liittyvää sääntelyä valmisteleavan työryhmän varsinaiset jäsenet, kutsutut asiantuntijat