

16.6.2022

**TIELIIKENNETTÄ KOSKEVAAN YLEISSOPIMUKSEEN TEHDYT MUUTOKSET;  
VOIMAANSAATTAMINEN**

YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa työskentelevä liikenneturvallisuustyöryhmä (WP 1) hyväksyi 81. istunnossaan 21.-25.9.2021 ehdotuksen, jolla muutetaan tieliikennettä koskevaa yleissopimusta (ns. Wienin kansainvälinen tieliikennesopimus) siten, että sen 1 artiklaan lisätään uudet ab ja ac kohdat sekä uusi 34 bis artikla. YK:n pääsihteeri jakoi sopimuspuolille 21.1.2022 ilmoituksen siitä, että muutokset olivat tulleet hyväksytyiksi, ja ne astuvat voimaan 14.7.2022 (tallettajan ilmoitus C.N.26.2022.TREATIES-XI.B.19).

Suomi ratifioi vuonna 1968 tehdyn yleissopimuksen vuonna 1986 (SopS 30/1986). Tieliikennesopimuksessa säädetään muun muassa kansainvälisistä liikennesäännöistä.

Sopimusmuutokset eivät voimaantulostaan huolimatta itsessään suoraan muuta oikeustilaa, vaan ne edellyttävät tarkempaa kansallista sääntelyä.

**Sopimukseen tehtävät muutokset***1 artikla (Määritelmät)*

Sopimuksen 1 artiklan määritelmiin lisättäisiin uudet ab (automaattinen ajojärjestelmä) ja ac (dynaaminen hallinta) –alakohdat. Automaattinen ajojärjestelmällä tarkoitettaisiin ajoneuvojärjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan. Dynaaminen hallinta puolestaan tarkoittaisi kaikkien ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien reaaliaikaisten operationaalisten ja taktisten toimintojen suorittamista. Näihin kuuluvat määritelmän mukaan ajoneuvon sivu- ja pituussuuntaisen liikkeen hallinta, tieympäristön tarkkailu, tieliikenteen tapahtumiin reagointi sekä ohjausliikkeiden suunnittelu ja niistä ilmoittaminen muulle liikenteelle.

*34 bis artikla (Automaattiajaminen)*

Artiklan 1 kohdan mukaan sopimuksen 8 artiklassa oleva kuljettajan olemassa oloa koskeva vaatimus voitaisiin katsoa täytetyksi automaattisen ajojärjestelmän avulla. Edellytyksenä on, että ajoneuvon käyttämä automaattinen ajojärjestelmä noudattaa:

a) kansallisia teknillisiä vaatimuksia ja sovellettavia kansainvälisiä oikeudellisia välineitä, jotka koskevat pyörillä varustettuja ajoneuvoja, varusteita ja pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin asennettavia ja/tai niissä käytettäviä osia; ja

b) toimintaa säätelevää kansallista lainsäädäntöä.

Artiklan 2 kohdassa säädettäisiin alueellisesta rajauksesta. Sen mukaan artiklaa sovellettaisiin vain sellaisella osalla sopimuspuolen alueesta, johon kansalliset säädökset ulotettaisiin.

## **Muutosten yhteys kansalliseen lainsäädäntöön ja EU-lainsäädäntöön**

Esityksellä ei itsessään ole suoria vaikutuksia Suomen lainsäädäntöön. Myöskään määritelmien lisäämisellä ei ole vaikutusta lainsäädännön alaan, koska voimassa ei vielä ole sääntelyä, johon määritelmät vaikuttaisivat. Mikäli automaattiajaminen halutaan ottaa käyttöön Suomen alueella tai osalla siitä, on asiasta laadittava tarkempaa kansallista sääntelyä. Asiaa valmisteleva hanke on käynnistetty Liikenne- ja viestintäministeriössä 4.5.2021.

Asia kuuluu Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan. Ahvenanmaan maakunnan hallituksen 15.6.2021 liikenne- ja viestintäministeriölle antaman lausunnon mukaan maakunta katsoo, että Suomen tulisi hyväksyä ehdotetut muutokset. Oikeusministeriö on liikenne- ja viestintäministeriön pyynnöstä saattanut asian Ahvenanmaan maakuntahallituksen hyväksyttäväksi, mutta hyväksyntää ei ehditä saada ennen kuin sopimusmuutos astuu voimaan. Ahvenanmaan maakuntapäivien päätöksestä ilmoitetaan myöhemmin liikenne- ja viestintäministeriön ilmoituksella.

Esitettävät muutokset koskevat yleissopimuksen liikennesääntöosaa. Siksi esitykset eivät kuulu EU:n toimivaltaan.

Esityksellä ei itsessään ole taloudellisia vaikutuksia Suomeen. Mahdollisten tarkempien sääntelyehdotusten vaikutukset on arvioitava säädöshankkeiden yhteydessä.

## **Asian valmistelu**

Yleissopimuksen muutokset on valmisteltu ja hyväksytty Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 81. istunnossa 21.-25.9.2021. Suomi on pyrkinyt edistämään asiaa aktiivisesti sen valmisteluvaiheissa siksi, että muutos on nopein keino mahdollistaa tieliikenteen automaation edellyttämän sääntelypohjan syntyä.

Suomen kannasta sopimusmuutosten hyväksymiselle pyydettiin keväällä 2021 muiden ministeriöiden ja keskeisten sidosryhmien näkemys. Lausunnoissa joko kannatettiin muutosten hyväksymistä tai oltiin neutraaleja. Yhtään vastustavaa lausuntoa ei saatu.

## **Hyväksymismenettely ja kansainvälinen voimaantulo**

YK:n pääsihteeri vastaanotti ehdotuksen sopimukseen tehtävistä muutoksista 15.1.2021. Sopimusvaltioiden tuli ilmoittaa 12 kuukauden kuluessa, hyväksyvätkö tai hylkäävätkö ne ehdotetut muutokset tai vaativatko ne erillisen kokouksen koolle kutsumista. Suomi ilmoitti hyväksyvänsä muutokset. YK:n pääsihteeri 21.1.2022 antaman ilmoituksen mukaan muutokset olivat tulleet hyväksytyiksi, ja ne astuvat voimaan 14.7.2022. Yksikään sopimuspuoli ei ilmoittanut vastustavansa ehdotettuja muutoksia.

Tasavallan presidentti hyväksyi muutokset 5. marraskuuta 2021. Tarkoituksena on, että valtioneuvosto antaisi asetuksen muutosten saattamisesta voimaan niin, että muu-

tokset tulisivat Suomen osalta voimaan 14. heinäkuuta 2022 samanaikaisesti, kun ne tulevat voimaan kansainvälisesti.

Ehdotetut muutokset eivät itsessään muuta oikeustilaa, koska niiden hyödyntäminen edellyttää tarkempaa kansallista sääntelyä. Muutokset voidaan siksi saattaa voimaan asetuksella, eivätkä ne vaadi eduskunnan suostumusta asian tässä vaiheessa.

Edellä olevan perusteella esitetään, että valtioneuvosto antaisi asetuksen asetuksen tie-  
liikennettä koskevaan yleissopimukseen tehdyistä muutoksista.