



# Tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tehtyjen muutosten voimaansaattaminen

## Asian tausta

Wienissä on tehty 8.11.1968 tieliikennettä koskeva yleissopimus (SopS 30/1986, tieliikennesopimus), jonka Suomi on ratifioinut vuonna 1986. Tieliikennesopimusta täydentää Genevessä tehty eurooppalainen sopimus (SopS 32/1986). Tieliikennesopimuksen tarkoitus on helpottaa kansainvälistä tieliikennettä ja lisätä sen turvallisuutta hyväksymällä yhdenmukaiset liikennesäännöt. Tieliikennesopimus katsottiin myös viitteeksi maailmanlaajuisesti sovellettaville tieliikenteen ajoneuvojen turvallisuusstandardeille. Liikennesääntöjen ja ajoneuvostandardien erillissäätelystä on pyritty kansainvälisesti pääsemään eroon sopimalla yhtenäisistä käytännöistä.

UNECE on pyrkinyt varmistamaan ajoneuvojen korkeatasoisen turvallisuuden ja poistamaan kaupan tekniset esteet sopimuspuolten välisestä moottorijoneuvojen kaupasta sopimuksella pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymisestä sekä näiden vaatimusten mukaisesti annettujen hyväksymisien vastavuoroista tunnustamista koskevista ehdoista (SopS 70/1976, vuoden 1958 sopimus) ja pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin ja niihin asennettaviin ja/tai niissä käytettäviin varusteisiin ja osiin sovellettavien maailmanlaajuisien teknisten sääntöjen vahvistamista koskevalla sopimuksella (SopS 54/2001, rinnakkaissopimus).

Vuoden 1958 sopimus tuli voimaan Suomen osalta vuonna 1976 ja EU:n osalta vuonna 1998. Rinnakkaissopimus tuli voimaan Suomen osalta vuonna 2001 ja EU:n osalta vuonna 2000. Yhdenmukaisilla kansainvälisillä ajoneuvostandardeilla varmistetaan, että valmistajat voivat toimia yhteisten tyyppihyväksyntäsääntöjen pohjalta ja tietävät, että sopimuspuolet hyväksyvät niiden tuotteet kansallisen lainsäädäntönsä mukaisina. Ajoneuvoalalle on tyypillistä, että sääntely on teknistä ja useissa tapauksissa hyvin yksityiskohtaista. Ajoneuvoalan kehitystahti on tekniikan kehityksen ja monipuolistumisen seurauksena nopeutunut, mikä on johtanut jatkuvaan säännösten päivitystarpeeseen.

Nyt hyväksytyjen muutosten tarkoituksena on yhdenmukaistaa ajoneuvojen valaisimia ja merkinantolaitteita koskevien vuoden 1968 tieliikennettä koskevan yleissopimuksen ja vuoden 1958 yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymistä koskevan sopimuksen määräykset. Erot ja puutteet ovat pääosin johtuneet teknologian kehityksestä vuosien aikana. Suurin osa muutoksista koskee ajoneuvojen valaisimia ja merkinantolaitteita sekä niiden käyttöä liikenteessä.



## Sopimusmuutosten valmistelu

Ajoneuvoteknologian ja siihen liittyvien säännösten kehittyminen menneinä vuosikymmeninä on johtanut tilanteeseen, jossa tieliikennesopimuksen sisältö ei ole täysin yhdenmukainen vuoden 1958 yhdenmukaisten teknisten vaatimusten hyväksymistä koskevan sopimuksen määräysten kanssa. Tämän tilanteen vuoksi UNECE:ssä aloitettiin vuonna 2010 työ mahdollisten epäjohdonmukaisuuksien poistamiseksi. Liikenneturvallisuuksiryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 63. istunnossaan maaliskuussa 2012.

Liikenneturvallisuuksiryhmä hyväksyi sopimusmuutosluonnoksen 86. istunnossaan maaliskuussa 2023. Sopimusmuutokset pitävät sisällään muutosehdotuksia tieliikennesopimuksen 25 bis artiklaan, 32 artiklaan, liitteeseen 1 ja liitteeseen 5. Liikenneturvallisuuksiryhmän 86. istunnossa sihteeristö tiedotti jäsenmaille muutosprosessista ja - aikataulusta yleissopimuksen 49 artiklan mukaisesti. Tieliikennesopimuksen 49 artiklan mukaisesti sopimusmuutosten osalta noudatettiin niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. YK:n pääsihteeri jakoi muutosehdotukset sopimuspuolille 9.8.2023. Muutokset tulevat voimaan 9.2.2025.

Eduskunta hyväksyi 24.5.2024 hallituksen esityksessä HE 36/2024 vp tarkoitetut yleissopimuksen muutokset ja annettavaksi hallituksen esityksessä tarkoitetun varauman sopimuksen 32 artiklaan. Varauman mukaan Suomi ei katso olevansa yleissopimuksen 32 artiklan 14 kohdan a alakohdan määräysten sitoma siltä osin kuin kyse on punaisen erityisen varoitusvalaisimen käytöstä liikenteessä.

## Sopimusmuutokset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Suurin osa ehdotetuista muutoksista koskee ajoneuvojen valaisimia ja merkinantolaitteita sekä niiden käyttöä. Suurin osa ehdotetuista muutoksista on yksittäisiä lisäyksiä ja muutoksia eri sopimuskohtiin. Tieliikennesopimuksen liitteessä 5 olevan II luvun 19–45 kohtaan (Ajoneuvojen valaisimet ja merkinantolaitteet) ei ole esitetty yksittäisiä lisäyksiä eikä poistoja, koska kyseinen luku järjestetään kokonaan uudelleen.

Muutosten tavoitteena oli varmistaa, että ajoneuvo, joka on varustettu E-sääntöjen mukaisesti suunnitelluilla ja asennetuilla valaistus- ja valomerkkilaitteilla, voi liikkua ongelmitta yleissopimuksen sopimuspuolten alueilla. Sopimusmuutosten voimaansaattamiseksi ei ole tarpeen antaa asiasisältöistä lainsäädäntöä, koska muutokset vastaavat Suomessa jo voimassa olevaa kansallista sääntelyä.

## Esityksen vaikutukset

Suomessa tieliikenteessä ovat pääosin voimassa vastaavat liikennesäännöt, joita sopimusmuutoksilla esitetään toteutettaviksi. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään varmistamaan, että kansainvälinen tieliikennesopimus on ajan tasalla ja yhteneväinen voimassa olevien moottoriajoneuvojen varusteiden ja osien hyväksymisehtojen yhdenmukaistamista ja hyväksymisten vastavuoroista tunnustamista koskevan sopimuksen nojalla annettujen teknisten E-sääntöjen kanssa.



Esityksellä ei itsessään ole taloudellisia vaikutuksia Suomelle, eikä sillä ole suoria vaikutuksia Suomen lainsäädäntöön. E-säännöt ovat jo tällä hetkellä voimassa Suomessa, eivätkä sopimusmuutokset edellytä tältä osin muutoksia kansalliseen sääntelyyn.

## Lausuntopalaute

Luonnos hallituksen esitykseksi on ollut lausuntokierroksella 20.12.2023–31.1.2024. Esityksestä annettiin 14 lausuntoa. Ulkoministeriö toi lausunnonantajista esiin valtiosopimusoikeudellisia huomioita, jotka on otettu valmistelussa huomioon. Osa lausunnonantajista totesi, ettei vaatimus parillisesta määrästä kaukovaloja tai jarruvalaisimia ole kannatettava. Esitetyt kohdat vastaavat kuitenkin tältä osin voimassa olevan sopimuksen määräyksiä, eikä niihin esitetty muutoksia. Muuten lausunnonantajat kannattivat esitystä tai heillä ei ollut lausuttavaa esitykseen.

## Sopimusmuutosten voimaantulo

Sopimusmuutosten osalta noudatettiin niin sanottua hiljaista hyväksymismenettelyä. Muutokset hyväksyttiin 9.8.2024. Sopimusmuutokset tulevat kansainvälisesti voimaan, kun kuusi kuukautta on kulunut muutosehdotusten hyväksymisestä, eli 9.2.2025. Tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tehdyistä muutoksista annettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan kun sopimusmuutokset tulevat voimaan.

## Ahvenanmaa

Ahvenanmaan itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaan jos valtiosopimus tai muu kansainvälinen velvoite, johon Suomi sitoutuu, sisältää määräyksen itsehallintolain mukaan maakunnan toimivaltaan kuuluvassa asiassa, maakuntapäivien on, jotta määräys tulisi voimaan maakunnassa, hyväksyttävä säädös, jolla määräys saatetaan voimaan. Tieliikennettä koskevat sopimusmuutokset kuuluvat itsehallintolain 18 §:n 21 kohdan perusteella Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan, minkä vuoksi muutosten voimaansaattamissäädökselle on pyydetty itsehallintolain 59 §:n 1 momentin mukaisesti maakuntapäivien suostumus.

Ahvenanmaan maakuntapäivät antoi suostumuksensa lain ja asetuksen voimaantuloon päätöksellä 39/2024.

## Toimivalta

Hallituksen esityksessä hyväksyttäväksi ehdotettu sopimus on kansainvälinen sopimus, jonka hyväksymisestä noudatetaan perustuslain 93 ja 94 §:ssä säädettyä menettelyä, ja jonka voimaansaattamisessa sovelletaan perustuslain 95 §:ssä säädettyä menettelyä.

Muutosten muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.



## Esitys

Edellä olevan perusteella esitetään, että valtioneuvosto antaisi asetuksen tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen tehdyistä muutoksista.

## Esittelijä

Juuso Suomento, liikenne- ja viestintäministeriö