



# TIELIIKENNETTÄ KOSKEVAAN YLEISSOPIMUKSEEN TEHDYT MUUTOKSET

YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa työskentelevä liikenneturvallisuustyö-ryhmä (WP 1) hyväksyi 81. istunnossaan 21.-25.9.2021 ehdotuksen, jolla muutettaisiin tieliikennettä koskevaa yleissopimusta siten, että siihen lisättäisiin 1 artiklan ab ja ac kohdat sekä 34 bis artikla (ns. Wienin kansainvälinen tieliikennesopimus). YK:n pääsihteeri jakoi sopimuspuolille virallisen esityksen yleissopimuksen muuttamisesta 15.1.2021 (tallettajan ilmoitus C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19).

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

Ehdotetut muutokset eivät itsessään suoraan muuta oikeustilaa, vaan ne edellyttävät tarkempaa kansallista sääntelyä.

## Muutosesitys

### *1 artikla (Määritelmät)*

Sopimuksen 1 artiklan määritelmiin lisättäisiin uudet ab (automaattinen ajojärjestelmä) ja ac (dynaaminen hallinta) –alakohdat. Automaattinen ajojärjestelmä tarkoittaisi 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. Tämä sääntely tulee sisältämään varsin haastavia, muun muassa osapuolten oikeuksiin ja velvollisuuksiin sekä vastuisiin liittyviä kysymyksiä. Valmistelussa on seurattava tarkasti kansainvälistä ja EU:ssa tapahtuvaa kehitystä.

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. Muutosten hyödyntäminen maakunnassa edellyttää vastaavasti sitä, että Maakuntapäivät antaa asiaa koskevaa tarkempaa sääntelyä.

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

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

### **Asian valmistelu**

Yleissopimuksen muutokset on valmisteltu ja hyväksytty Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission (UNECE) alaisen liikenneturvallisuustyöryhmän 81. istunnossaan 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 asiaan on pyydetty 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 on vastaanottanut ehdotuksen sopimukseen tehtävistä muutoksista 15.1.2021. Sopimusvaltioiden on ilmoitettava 12 kuukauden kuluessa, hyväksyvätkö tai hylkäävätkö ne ehdotetut muutokset tai vaativatko ne erillisen kokouksen koolle kutsumista. Jos vähemmän kuin yksi kolmasosa jäsenvaltioista ilmoittaa hylkäävänsä muutokset tai vaativansa erillisen kokouksen koolle kutsumista, muutokset katsotaan hyväksytyiksi ja ne astuvat voimaan 6 kk kuluttua 12 kk ilmoitusajan päättymisestä.



Tämä ei koske niitä jäsenvaltioita, jotka ovat ilmoittaneet vastustavansa muutoksia tai vaativansa kansainvälisen kokouksen koolle kutsumista. Muutokset tulisivat tällöin voimaan heinäkuussa 2022.

Kyse on niin sanotusta *opting out* –menettelystä: liikenneturvallisuuksuustyöryhmän kokouksessa ehdotettu muutos tulee jäsenvaltiota sitovaksi 16.7.2021, jos se ei vastusta muutoksia määrääjassa.

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. Näin ollen tarkoituksena on, että tasavallan presidentti hyväksyisi muutokset, ja että valtioneuvosto antaisi myöhemmin asetuksen muutosten voimaansaattamisesta.

Edellä olevan perusteella esitetään, että tasavallan presidentti hyväksyisi tieliikenteestä vuonna 1968 tehdyn yleissopimuksen muuttamisen siten, että sen 1 artiklaan lisätään ab ja ac kohdat sekä lisätään uusi 34 bis artikla.

#### **Esittelijä**

Kirsi Miettinen, liikenne- ja viestintäministeriö