

2022

## ÄNDRINGAR I KONVENTIONEN OM VÄGTRAFIK; IKRAFTSÄTTANDE

Arbetsgruppen för vägsäkerhet (WP 1) inom FN:s ekonomiska kommission för Europa godkände vid sin 81:a session den 21–25 september 2021 ett förslag till ändring av konventionen om vägtrafik, enligt vilket det till artikel 1 i konventionen fogas en ny punkt ab och en ny punkt ac och till konventionen en ny artikel 34 bis (Wienkonventionen om vägtrafik). FN:s generalsekreterare meddelade konventionsparterna det officiella förslaget till ändring av konventionen den 15 januari 2021 (depositariens meddelande C.N.5.2021.TREATIES-XI.B.19).

Finland meddelade att man godkänner ändringarna, och de blir bindande för Finland den 14 juli 2022.

Konventionen ingicks 1968, och Finland ratificerade den 1986 (FördrS 30/1986). I konventionen föreskrivs det bland annat om internationella vägtrafikregler.

Ändringarna i konventionen ändrar i sig inte direkt rättsläget, utan det förutsätts närmare nationella bestämmelser.

### Ändringarna i konventionen

#### *Artikel 1 (Definitioner)*

Till definitionerna i artikel 1 fogas en ny punkt ab (automatiserat körsystem) och en ny punkt ac (dynamisk kontroll). Automatiserat körsystem avser enligt definitionen ett fordonssystem som använder både hårdvara och programvara för att på ett varaktigt sätt utöva dynamisk kontroll över ett fordon. Dynamisk kontroll å sin sida avser utförande i realtid av alla de operativa och taktiska funktioner som krävs för att framföra fordonet. I detta ingår enligt definitionen att kontrollera fordonets rörelser i sidgående och längsgående riktning, iaktta vägen, reagera på händelser i vägtrafiken samt planera och signalera manövrar.

#### *Artikel 34 bis (Automatiserad körning)*

Enligt stycke 1 i den nya artikeln kan kravet på att det ska finnas en förare, som föreskrivs i artikel 8, anses vara uppfyllt i och med ett automatiserat körsystem. Förutsättningen är att det automatiserade körsystem som fordonet använder stämmer överens med

(a) nationella tekniska föreskrifter samt tillämpliga internationella rättsliga instrument i fråga om hjulfordon, utrustning och delar som kan monteras på och/eller användas i hjulfordon, och

(b) nationell lagstiftning som reglerar körning.

I stycke 2 föreskrivs en områdesbegränsning. Enligt stycket tillämpas artikeln endast i sådana delar av en fördragsslutande parts område som omfattas av nationell lagstiftning.

## **Ändringarnas samband med den nationella lagstiftningen och EU-lagstiftningen**

Förslaget har i sig inga direkta konsekvenser för lagstiftningen i Finland. De nya definitionerna påverkar inte heller området för lagstiftningen, eftersom det ännu inte finns någon reglering som definitionerna kan påverka. Om man vill ta i bruk automatiserad körning i Finland eller i en del av Finland, måste det utfärdas närmare nationella bestämmelser om saken. Ett projekt för beredning av frågan inleddes vid Kommunikationsministeriet den 4 maj 2021.

Ärendet hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet med stöd av 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Enligt Ålands landskapsregerings utlåtande till Kommunikationsministeriet den 15 juni 2021 anser landskapet att Finland ska acceptera de föreslagna ändringarna. För att ändringarna ska tas i bruk i landskapet krävs det på motsvarande sätt att lagtinget utfärdar närmare bestämmelser om saken. [Ålands lagtings bifall till ikraftsättandet av förordningen ...]

De föreslagna ändringarna gäller konventionens bestämmelser om vägtrafikregler. Därför hör förslagen inte till EU:s befogenhet.

Förslaget har i sig inga ekonomiska konsekvenser för Finland. Konsekvenserna av eventuella närmare bestämmelser bör bedömas i anslutning till lagberedningsprojektet.

## **Beredningen av ärendet**

Ändringarna i konventionen har beretts och antagits av arbetsgruppen för vägsäkerhet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) vid dess 81:a session den 21–25 september 2021. Finland har strävat efter att aktivt främja ärendet under beredningen, eftersom ändringen är det snabbaste sättet att skapa den lagstiftningsgrund som krävs för automatiseringen av vägtrafiken.

Våren 2021 inhämtades andra ministeriers och centrala berörda grupperas åsikter om Finlands ståndpunkt om godkännandet av ändringarna i konventionen. Av utlåtandena framgick positiva och neutrala åsikter om ändringarna. Ingen motsatte sig ändringarna.

## **Godkännandeförfarande och internationellt ikraftträdande**

FN:s generalsekreterare tog emot förslaget till ändringar i konventionen den 15 januari 2021. Konventionsstaterna skulle inom 12 månader meddela om de godkänner eller förkastar de föreslagna ändringarna eller om de kräver att ett separat möte sammankallas. Finland meddelade att man godkänner ändringarna. De träder i kraft den 14 juli 2022.

Republikens president godkände ändringarna den 5 november 2021. Avsikten är att statsrådet ska utfärda en förordning om sättande i kraft av ändringarna så att de träder i kraft för Finlands del den 14 juli 2022, samtidigt som de träder i kraft internationellt.

De föreslagna ändringarna ändrar i sig inte rättsläget, eftersom det förutsätts närmare nationella bestämmelser för att de ska tas i bruk. Ändringarna kan därför sättas i kraft genom förordning, och de förutsätter inte riksdagens samtycke i detta skede.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det att statsrådet utfärdar en förordning om sättande i kraft av ändringar i artikel 1 och av en ny artikel 34 bis i konventionen om vägtrafik.

