

1 ARTIKLA

Määritelmät

ab) automaattinen ajojärjestelmä tarkoittaa ajoneuvojärjestelmää, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan;

ac) dynaaminen hallinta tarkoittaa kaikkien ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavien reaaliaikaisten operationaalisten ja taktisten toimintojen suorittamista. Näihin kuuluvat ajoneuvon sivu- ja pituussuuntaisen liikkeen hallinta, tieympäristön tarkkailu, tieliikenteen tapahtumiin reagointi sekä ohjausliikkeiden suunnittelu ja niistä ilmoittaminen muulle liikenteelle;

34 bis ARTIKLA

Automaattiajaminen

Vaatus, että jokaisella liikkuvalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä on oltava kuljettaja, katsotaan täytetyksi, kun ajoneuvo käyttää automaattista ajojärjestelmää, joka 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.

Tätä artiklaa sovelletaan vain sellaisella sopimuspuolen alueella, jossa sovelletaan asiaan kuuluvia, toimintaa sääteleviä kansallisia teknillisiä vaatimuksia ja säädöksiä.

II. Belgian, Ranskan, Luxemburgin, Portugalin, Venäjän federaation, Ruotsin ja Sveitsin hallitusten esittämät perustelut

1. Vuoden 1968 tieliikennettä koskevaan yleissopimukseen ehdotetulla muutoksella lisätään kaksi uutta määritelmää 1 artiklaan ja uuteen 34bis artiklaan.
2. Tieliikenneturvallisuutta käsittelevä työryhmä (WP.1) on tunnistanut automaattisia ajojärjestelmiä käyttävien ajoneuvojen mahdollisuudet parantaa liikenneturvallisuutta.
3. Tällä vuoden 1968 yleissopimukseen ehdotetulla muutoksella saavutetaan yhteinen tavoite mahdollistaa vuoden 1968 yleissopimuksen sopimuspuolten johdonmukainen lähestymistapa automaattisten ajojärjestelmien vastuullisen käytön helpottamiseksi sopimuspuolten hyväksymin ehdoin.
4. Ehdotuksella saavutetaan tämä yhteinen tavoite ”katsomalla”, että kuljettajavaatimus, eli se, että jokaisella liikkuvalla ajoneuvolla on oltava kuljettaja, täyttyy jäljempänä esitetyin ehdoin. Tämä lähestymistapa noudattaa yleissopimuksen olennaisia vaatimuksia. Tätä selittävää säännöstä ei sovelleta 8 artiklan 5bis kohdassa mainittuihin ”ajamiseen vaikuttaviin ajoneuvojärjestelmiin”.
5. Ehdotetun muutoksen nojalla selittävää säännöstä sovelletaan vain ajoneuvoihin, jotka tosiasiallisesti käyttävät automaattista ajojärjestelmää. 1 artiklan ab ja ac kohdissa annettujen kahden uuden määritelmän mukaan automaattinen ajojärjestelmä on ”ajoneuvojärjestelmä, joka käyttää sekä laitteistoja että ohjelmistoja ajoneuvon pitkäkestoiseen dynaamiseen hallintaan”, jolla tarkoitetaan sitä, että automaattinen ajojärjestelmä ”suorittaa kaikki ajoneuvon liikuttamiseen tarvittavat reaaliaikaiset operationaaliset ja taktiset toiminnot”.
6. Ehdotettu muutos asettaa lisäehtoja lisäsuojaa koskevalle ”selittävälle” säännökselle. Automaattisen ajojärjestelmän on erityisesti täytettävä sekä ajoneuvosuunnitteluun että ajoneuvon toimintaan liittyvät lakisääteiset vaatimukset perustelujen 7 ja 8 kohdan mukaisesti.
7. Automaattisen ajojärjestelmän on noudatettava ajoneuvosuunnittelua sääntelevää lainsäädäntöä, johon tyyppihyväksyntä ja omaehtoinen vakuutus perustuvat. Osa tästä lainsäädännöstä voi olla kansallista alkuperää, ja ”kansallinen lainsäädäntö” määritellään vuoden 1968 yleissopimuksessa. ”Kansallisilla teknillisillä vaatimuksilla” tarkoitetaan sen sopimuspuolen asettamia vaatimuksia, jonka alueella automaattista ajojärjestelmää käytetään. Osa lainsäädännöstä voi olla kansainvälistä alkuperää: ”sovellettavat kansainväliset oikeudelliset välineet, jotka koskevat pyörillä varustettuja ajoneuvoja, varusteita ja pyörillä varustettuihin ajoneuvoihin asennettavia ja/tai niissä käytettäviä osia” tarkoittaa sopimuspuolen hyväksymän kansainvälisen sopimuksen asettamia vaatimuksia. Niitä voivat olla esimerkiksi vuosien 1958 ja 1998 teknillisiä vaatimuksia koskevat sopimukset.
8. Automaattisen ajojärjestelmän on myös noudatettava ”toimintaa säätelevää kansallista lainsäädäntöä”. Tämän muotoilun voi helposti sisällyttää suoraan sopimuspuolten kansallisiin säädöskehysiin. Tämän säännöksen nojalla sopimuspuoli voisi myös asettaa lisävaatimuksia automaattisten ajojärjestelmien toiminnalle.
9. Lisäksi ehdotetun muutoksen viimeinen lause rajoittaa ehdotetun muutoksen vaikutukset sen sopimuspuolen alueelle, jossa suunnittelua ja toimintaa koskevia vaatimuksia sovelletaan. Näin varmistetaan, että yksikään sopimuspuoli ei ole velvollinen hyväksymään automaattisten ajojärjestelmien käyttöä alueellaan tai ryhtymään toimiin käytön estämiseksi vain siksi, että toinen sopimuspuoli sallii niiden käytön.
