

Älyliikenteen ja automaation ajankohtaiset 3.9.2020

Kirsi Miettinen

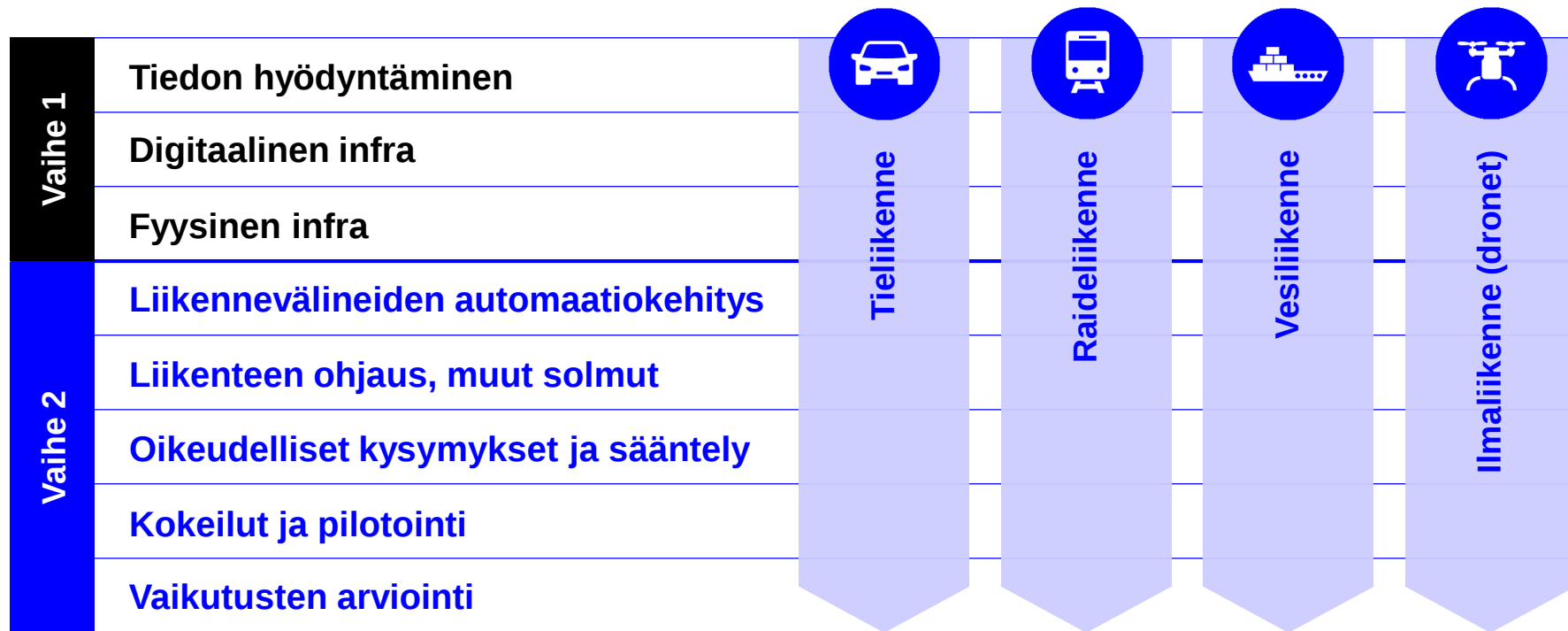
Lainsäädäntöneuvos, tietoliiketoimintayksikkö



LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ

3.9.2020

Liikenteen automaation avaintoimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelman valmistelu



Liikenteen automaation edistämisen aikajana 2020-2022

Huhtikuu 2020

- Lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelman ensimmäistä osaa koskeneen arviomuistion lausuntokooste valmistuu

Syyskuu 2020

- Toinen laaja sidosryhmätilaisuus
- Suunnitelmaluonnoksen viimeistely

Lokakuu 2020

- HLM CAD Helsinki
- HSLG MASS
- Yhteensovittaminen Liikenne12 –suunnitelman kanssa

Tammikuu 2021

- Valtioneuvoston periaatepäätöksen käsittely

Touko- kesäkuu 2020

- Lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelman toisen osan valmistelu jatkuu liikennemuotokohteisissa hallinnonalan valmisteluryhmissä
- Liikennemuotokohtaisia sidosryhmätapaamisia

Syyskuu 2020

- IMO FAL (säädöskartoituksen tulosten käsittely siirtyy vuoteen 2021)

Marras-joulukuu 2020

- Lausuntokierros (4-6 vk) ja sen perusteella tehtävät muutokset
- Komission korkean tason MASS-työpaja (kokeiluohje)
- IMO MSC ja IMO LEG (Siirtykö säädöskartoituksen tulosten käsittely?)

2021-2022

- Tarvittavien kansallisten säädosmuutosten käynnistäminen
- Vaikuttaminen EU:ssa ja kansainvälisessä yhteistyössä

Three "pillars" for the development of road transport automation (and HLM CAD)



Human-centricity as the very basis

- Automated transport must **safer**, more efficient and more sustainable than today's
- Ethical development and deployment of automated systems
- Defining roles of various actors
- Accountability shift and the increasing role of the companies
- Promoting transparency



Sharing of digital data is a key factor in transport automation

- Developing data governance model
- Static and dynamic traffic data
- Data collected by the AVs
 - Defining possible regulatory needs on "per service" -basis
 - Promotion of MyData – principles
- DTF
 - Current status and future
- "Safe ADAS Task Force"



Need to re-think the international and EU regulatory framework

- Holistic approach
- Both "top-down" and "bottom up" –approaches needed
- No more detailed, technology-oriented regulation, we need goal and performance –based regulatory framework for the transport automation
- Technology neutrality must always prevail also in practice, not just as a general principle

Kiitos!