

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Palvelualojen työnantajat Palta ry kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen automaation periaatepäätöksen luonnoksesta. Palta edustaa noin 2000 yksityistä palvelualan yritystä ja yhteisöä muun muassa logistiikka-, informaatio- ja viestintä-, asiantuntijapalvelu-, hallinto- ja tukipalvelu- sekä viihde- ja virkistystoimialoilla.

Periaatepäätöksen luonnos kokoaa hyvin kattavasti eri näkökulmista automaattisen liikenteen edistämiseen liittyviä pullonkauloja sekä mahdollisia ratkaisuja asian edistämiseksi kansallisesti ja EU-vaikuttamisen myötä. Tilanne on monella tapaa haastava, koska automaattisen liikenteen edistäminen on systeeminen haaste, jossa pitää huomioida niin teknologinen kehitys, kuin eri toimialojen yritysten kyvykkyydet ja investointihalu, sekä eri sektoreihin kohdistuvan lainsäädännön kehittäminen. Liikenne on myös usein kansalliset rajat ylittävää, joten kansallisilla toimilla ei välttämättä saada aikaan systeemisiä muutoksia ja toisaalta ei ole syytä luoda kansainvälisten kuljetusketjujen toimivuuden näkökulmasta kovin kansallista ja muista maista poikkeavaa toimintaympäristöä ja sääntelyä.

Suomella on kuitenkin hyvä mahdollisuus toimia liikenteen automaation edelläkävijänä. Tätä tukee suomalaisten kyky hyödyntää digitalisaatiota ja teknologioita tehokkaasti. Suomessa on kehittyneet mobiiliverkot ja erinomaista mobiiliteknologia- ja it-osaamista.

Heikkoudet olisi myös syytä tunnistaa, joita ei ole käsitelty toimenpidesuunnitelmassa. Tästä esimerkkinä Suomen korkea autoerotus, joka hidastaa ajoneuvokannan ja siten tieliikenteen teknologista uusiutumista. Toisena haasteena on heikossa kunnossa oleva perusinfra ja väyliin kohdistuva korvausvelka. Onkin tärkeää, että 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaa riittävän rahoituksen korjausvelan paikkaamiseksi. Palta on esittänyt, että liikennejärjestelmän kehittämiseen varatun rahoituksen tulisi olla noin 600 miljoonaa

euroa per vuosi, sillä pääteiden ja ratojen kehittämiseen suunniteltu rahoitustaso ei vastaa investointitarvetta.

Tavaralogistiikan automaation kannalta periaatepäätöksessä olisi myös voitu huomioida laajemmin ajoneuvon (automaattisen) liikkumisen ohella myös muita kuljetuksiin liittyviä automaatio- ja robotiikkatarpeita. Jos pyritään esimerkiksi kuljettamattomaan tai etäohjattuun liikenteeseen, joudutaan miettimään miten lastaukset ja purkamiset voitaisiin hoitaa ilman ihmiskäsiä. Automaation kehittäminen vaatii siten laajemman ekosysteemin huomioimista.

Liikenteen automaatio tarvitsee toimivan datainfrastruktuurin kehittymistä niin staattisen kuin dynaamisen tiedon osalta. Niin viranomaisten kuin yritysten hallussa olevan datan jakamista ja sen monipuolista hyödyntämistä tulee edistää Suomessa. On kuitenkin tärkeää, että kilpailuilla markkinoilla toimivien yritysten keräämän ja omistaman datan hyödyntäminen perustuu jatkossakin yritysten vapaaehtoisuuteen, kaupallisiin ratkaisuihin ja yritysten välisiin sopimuksiin.

Palta kannattaa Suomen esittämää 85 M€ rahoitusta EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä rautatieliikenteen kulunvalvonnan ja ohjauksen kehittämiseen (ns. Digirata-hanke). Digirata on edellytys automaatioratkaisujen kehittymiselle rautatieliikenteessä.

Palta korostaa, että automaatio-osaamiseen ja koulutukseen liittyvissä jatkotoimenpiteissä on syytä myös huomioida rautatieliikenteeseen liittyvät tarpeet. Kuten VR-Yhtymä omassa lausunnossaan huomioi, Suomessa ei ole yliopistoissa tai ammattikorkeakouluissa rautatieliikenteen automaatioon erikoistunutta koulutusta, mikä rajoittaa kansallisten tutkimusten tai selvitysten tekemistä.

Tieliikenteen automaation osalta on hyvä huomioida huhtikuussa annettu EU:n tekoälyn sääntelyä koskeva ehdotus, jossa tieliikenteen liittyvät tekoälyratkaisut on luokiteltu korkean riskin sovelluksiksi.

Konttinen Jari
Palvelualojen työnantajat Palta ry.