

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

## **Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: dnro VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Posti Oy:ltä lausuntoa liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmasta.

Posti suhtautuu myönteisesti digitalisaation ja teknologian tarjoamiin mahdollisuuksiin liikenteessä ja logistiikassa tulevaisuudessa. Posti itse on hyödyntänyt jo laajasti uutta teknologiaa ja osallistunut kaupalliselta pohjalta useisiin älykkään liikenteen hankkeisiin yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa sekä kokeillut automaattisten lennokkien käyttöä pakettijakelussa. Postin kaikissa ajoneuvoissa on ollut jo pitkään ajotapaseurantalaitteet, jotka mahdollistavat paikkaseurannan lisäksi aluekohtaisten tavoitteiden asetannan ja seurannan sekä kulutukselle että päästöille.

Kuten ministeriön suunnitelmassa avoimesti myönnetään, liikenteen automaation kehittymiseen liittyy paljon epävarmuuksia. Onkin selvää, että kyse on pit-kän tähtäimen alustavasta suunnitelmasta. Kuluvalla vuosikymmenellä ammattiliikenteen kuljettajat eivät tule irrottamaan käsiään auton ohjauspyörästä. Vaikka visio turvallisemmasta tieliikenteestä automaattisen liikenteen avulla on hyvin kunnianhimoinen, automaatiokehitystä on toki syytä edistää – alkuvai-heessa

erityisesti kokeilujen ja pilotointien kautta ja samalla luomalla joustavaa ja mahdollistavaa sääntelyä liikenteen ja logistiikan toimialalle.

Oman haasteensa automaatiokehitykseen tuovat Suomen poikkeavat sääolosuhteet talvikeleineen – kuten viime päivinä on konkreettisesti nähty – ja pitkät etäisyydet. Liikenteen olosuhteet vaihtelevat merkittävästi kaupunkien, taajamien ja maaseudun välillä. Olosuhteista johtuen liikenteen automaatio koskee pitkälläkin aikavälillä vain hyvin kehittyneitä liikenneväyliä.

Myös teknologian kehitykseen liittyy epävarmuuksia, minkä takia autonomisen liikenteen investoinneissa ovat isot teknologiariskit. Valmistelussa olisi huomioitava kysymys teknologiariskin jakamisesta tilanteessa, jossa infrastruktuurin luominen vaatii sitoutumista sekä palvelun tarjoajilta että käyttäjiltä. Tulevaisuudessa saattaa olla tarjolla kustannustehokkaampia ratkaisuja, joista vielä ei ole mitään tietoa.

Suuri ja ratkaisematta oleva kysymys koskee ylipäätään rahoituksen – niin julkisen kuin yksityisen rahoituksen - riittävyttä tulevaisuudessa. Tarvittavan turvallisuuksien ja teknologian kyvykkyyksien aikaansaamiseksi tarvitaan ensin merkittäviä panostuksia liikenteen perusinfrastruktuuriin. Ennen kuin voidaan puhua investoinneista automaattiliikenteen edellyttämiin kehittämistoimenpiteisiin, tulisi ensin ratkaista, miten poistetaan tieinfran nykyiset pullonkaulat. Suomen tieverkko on pääosin hyvässä kunnossa, mutta korjausvelka on kasvamassa. Teiden runkoverkon kunnostamisessa on arvioiden mukaan jopa noin 2-3 miljardin euron akuutti tarve.

Tiestön tilan merkittävä kohentaminen (korjaus ja kausittainen hoito) ja logististen ketjujen tehostaminen (raaka-aine, tavara sekä henkilöliikenne) ovat edellytyksiä liikennevirtojen asteittaiselle automatisoinnille. Lyhyellä tähtämellä on huolehdittava tiestön kunnan parantamisesta, vauhditettava autokannan uusiutumista, parannettava joukkoliikennettä ja edistettävä logistiikan digitalisaatiota.

Sama koskee raideliikenteen automaation hyödyntämistä. Ensisijaisena tavoitteena ennen automaatiota on rataverkon fyysisen infran kehittäminen, joka tulisi kohdistua kasvukeskusten yhteysvälien parantamiseen ja tukemaan etelä-pohjois-suuntaisen logistiikan siirrettävyyttä tieliikenteestä raideliikenteeseen. Raideliikenteen aikataulujoustavuutta ja logistisia kuormaus- ja muita palveluja tulee voimakkaasti kehittää, jotta raideliikenteen houkuttelevuus voittaa tieliikenteen.

Tiedonjakamisen perustana markkinaehtoisuus

Turvallisen automaation ehdoton edellytys on, että liikennevälineen on voitava paikantaa sijaintinsa jatkuvasti. Automaatio asettaakin suuret vaatimukset tietojärjestelmien luotettavuudelle sekä yhteentoimivuudelle. Tiedonvaihto tarkoittaisi käytännössä tieliikenteen paikannustietojen reaaliaikaista keräämistä kaikilta autoilijoilta.

Liikenteen automaation ja digitalisaation sääntelytoimenpiteiden suunnittelussa on välttämätöntä selvittää vaikutukset niin yritysten kuin kansalaisten tietosuojaan ja turvallisuuteen.

Erityisesti datan jakamiseen liittyy avoimia kilpailuoikeudellisia, taloudellisia ja yksityisyyden suojaan sekä tietoturvaan liittyviä kysymyksiä. Tavaraliikenteen ajoneuvojen paikannustietojen mahdollinen jakaminen avoimen rajapinnan kautta luo ilmiselviä turvallisuusriskejä. Suunnitelman mukaan ”joissain tapauksissa joudutaan asettamaan velvoitteita tiettyjen tietojen antamisesta tietyille toimijoille”. Kirjaus jättää täysin epäselväksi, mikä olisi velvoittavan tiedon jaon piirissä, keitä velvoite koskisi ja mikä olisi perustelu sille. Toisin sanoen kenen käyttöön tietoja logististen ketjujen operatiivisesta liikkumisesta sekä täyttöasteista jaetaan? Esimerkiksi paikkatiedon jakaminen avoimena datana on tunnistettava riski työturvallisuuden vaarantumiselle sekä reittisuunnittelun immateriaalioikeuksien menettämiselle.

Yritysten kannalta lähtökohtana tiedon hyödyntämisessä ovat markkinaehtoisuus, tuotetun datan vastikkeellisuus ja asiakkaiden tarpeet. Yritysten osallistumisen tulee tapahtua ensisijaisesti vapaaehtoisuuden pohjalta ja tietojenkeruun kustannuksista on saatava korvaus. Yrityksiltä ei voi vaatia suuriakin in-vestointeja vaatineen tiedonkeruun tuloksia vastikkeetta yhteiskunnan tai kilpailevien yritysten käyttöön. Yritysten tietojen vastikkeettomat luovutusvelvollisuudet johtavat investointihalukkuuden vähenemiseen, mikä osaltaan heikentäisi digitalisaatiokehitystä. Siksi tiedon hyödyntämisen osalta tulisi selkiyttää tiedon tuottajien, välittäjien ja hyödyntäjien vastuita sekä selkiyttää viranomaisen roolia. Jatkovalmistelussa tulisi suhtautua pidättyväisesti yksityisiä toimijoita koskevien velvoitteiden säätämiseen.

Sääntelyä uudistettaessa on huolehdittava, että se on mahdollistavaa sekä teknologia- ja kilpailuneutraalia. Sääntelyn pitää olla tasapuolista ja synkronoitu kansainvälisesti, koska logistiikan kuljetusketjut ulottuvat valtioiden rajojen yli. Suomessa ei voi olla kaksia sääntöjä: suomalaisille yrityksille omat ja kansainvälisille yrityksille omat säännöt. Automaation hyödyntäminen vaatii myös toimijoiden laajaa yhteistyötä. Kilpailu kuljetusalalla on kovaa eivätkä toimijat tämän takia halua tai voi toimia yhdessä esimerkiksi kilpailulainsäädännön asettamien rajoitusten vuoksi. Toisaalta markkinoilta on löydettävissä kaupalliselta pohjalta toimivia yhteistyöverkostoja.

Suunnitelmassa myönnetään, että liikenteen automaatio ja erilaiset uudet liikenteen palvelut asettavat vaatimuksia tietoliikenneyhteyksien ja matkaviestin-verkkojen tarjoamalle kapasiteetille, nopeudelle, viiveelle sekä virheettömyydelle. Tieverkkoa koskeva luotettava ja ajantasainen tieto edellyttää kattavaa 5G-verkkoa pääteille. Mikä on näiden edellytysten hintalappu liikenteen käyttäjille ja logistiikkayrityksille? Automatisoidun liikenneverkon hallinta edellyttää valtavaa

tietomäärää, johon liittyvät oikeudet ja vastuut sekä toisaalta riskitekijät tietojen käsittelyssä on tunnistettava.

Suunnitelma arvioi, että miehittämättömällä ilmailulla eli droneilla on tulevaisuudessa nykyistä enemmän kaupallista potentiaalia. Posti testasi ensimmäisenä Suomessa vuonna 2015 dronen käyttöä verkkokauppalogistiikassa ja pakettijakelussa. Pilotti osoitti jo silloin, että tavaralogistiikkaan liittyy edelleen haasteita sekä kokonaisprosessin että teknologian osalta. Näitä ovat muun muassa lastaus, purkaminen asiakkaalle, dronien toimintasäde sekä pieni hyö-tykuorma. Lastaus ja purkuprosessin automatisointi on edellytys kokonaistehokkuuden nostamiseksi. Myös turvallisuuskysymys on ratkaisematta. On eri asia lennättää yhtä lennokkia kuin tuhatta dronea taivaalla yhtä aikaa. Dronien hyödyntäminen kaupallisessa mielessä edellyttää alan teknologian merkittävää kehittymistä.

Kunnioittavasti,

Posti Oy

Timo J. Anttila

Yhteiskuntasuhdejohtaja

Anttila Timo  
Posti Group Oyj