

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Luonnos liikenteen automaatiota koskevan lainsäädännön ja avaintoimenpiteiden suunnitelmaksi on varsin laaja ja monipuolinen kokonaisuus, jota voidaan pitää kohtuullisen onnistuneena lähtökohdana kehitystyön edistämiseksi ja erilaisten näkemysten sekä ideoiden pohjaksi. Kuten luonnoksessakin todetaan, emme voi vielä tietää mihin suuntaan ja millä nopeudella liikenteen automatisaatio etenee, jolloin suunnitelmienkin on syytä olla varsin avoimia siten, että tulevaisuuden eri mahdollisuudet pystytään huomiomaan parhaalla mahdollisella tavalla.

Julkisen liikenteen osalta on huomioitu eräiltä osiltaan yhä pienempien liikennevälineiden hyödyntämisen mahdollisuus, mutta tätä näkökulmaa olisi ehkä syytä arvioida entistäkin laajemmin. Tiiviimpi julkisen liikenteen verkosto, jossa liikennöintivälit ovat nykyistä tiheämmät, tekee julkisesta liikenteestä merkittävästi nykyistä houkuttelevamman. Samalla tämä mahdollistaa myös erilaisten esteellisten matkustajien julkisen liikenteen hyödyntämisen merkittävästi paremmin. Kun julkisen liikenteen kustannuksista henkilökuntakustannukset ovat merkittävä kuluerä, niin automaatio tehostaa liikennettä merkittävästi. Samoin voidaan olettaa samanaikaisesti tapahtuvan käyttövoimien kehittymisen tukevan automaatioon siirtymisen kustannustehokkuutta aivan oleellisesti. Tämä tulee mahdollistamaan myös harvaan asutuilla alueilla toimivan ja käytännöllisen julkisen liikenteen, jolla on myönteinen vaikutus myös liikenteen päästöihin.

Luonnoksessa todetaan, että keskiössä on yksilöiden ja yhteiskuntien etu (ihmiskeskeisyys). Avoimeksi kuitenkin jää miten yksilön etu ja yhteiskunnan etu sovitetaan yhteen. Epäilemättä yksilön etu ei aina ja kaikissa tilanteissa kohtaa yhteiskunnan etua ja jos keskeistä on ihmiskeskeisyys, niin yksilön edun voisi kuvitella olevan ensisijainen ja yhteiskunnan etu vasta toissijainen tavoiteltava arvo.

Tieliikenteen tavoitteita turvallisempi, tehokkaampi ja kestävämpi liikenne voidaan epäilemättä pitää tavoiteltavina arvioina myös automaatiota koskevilta osiltaan. Tavoite maailman

edistyneisimmän sääntely-ympäristön osalta on osattava muotoilla siten, että emme säätele itseämme ulos kansainvälisiltä markkinoilta. Tavoitteena ei voi olla tilanne, jossa kansallinen sääntely johtaa siihen, että markkinoillamme toimiminen edellyttää toimenpiteitä ja investointeja, jotka estävät kansainvälisen maiden rajojen yli tapahtuvan liikennöinnin edes osittain. Sääntelyn tulee olla näin ollen mahdollistavaa, mutta ei velvoittavaa. Erityisesti tietojen jakamisen osalta ei pidä yksipuoleisesti velvoittaa kansallisella lainsäädännöllä siten, että siitä syntyy kansainvälisesti mahdollisesti ongelmia.

Kun luonnoksen yhtenä merkittävänä lähtökohtana on liikennemuodosta riippumatta ihmiskeskeisyys ja samalla viitataan useaan eri otteeseen liikenne palveluna -ajatteluun, niin herää kysymys mikä on taksi. Tarkoitetaanko taksilla ajoneuvoa (yleisemmin henkilöauto) ja sen kuljettajaa, jota useimmiten kutsutaan taksikuljettajaksi? Vai tarkoitetaanko taksilla mahdollisesti vain ajoneuvoa, jolla ihmisiä kuljetetaan paikasta toiseen? Liikenteen automaatiota ja siihen liittyvää lainsäädäntöä sekä avaintoimenpiteitä suunniteltaessa määrittelyllä on oma arvonsa. Erityisesti tämä tulee esiin maantieliikenteen automatisaation yhteydessä, kun käytetään termiä robottitaksi.

Suomen Taksiliiton käsityksen mukaan taksi on ajoneuvon ja kuljettajan muodostama kiinteä kokonaisuus, jossa sekä ajoneuvolla että kuljettajalla on oma roolinsa ja tarkoituksensa. Jos nyt esillä olevassa luonnoksessa tätä pidetään lähtökohtana, kuten olisi luontevaa em. ihmiskeskeisyyden ja liikenne palveluna -ajattelun näkökulmasta, niin silloin robottitaksia ei ole olemassa lainkaan. Mielestämme ilman kuljettajaa voidaan hyvinkin hoitaa henkilöiden kuljettamista tehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti robottiajoneuvolla, mutta silloin ei ole kyseessä taksipalvelu. Taksipalveluun kuuluu henkilökohtainen palvelu, mahdollisesti avustaminen, tavaroiden siirtäminen jne. Robottiajoneuvolla, jossa on mukana myös palvelua tarjoava ihminen, voidaan sen sijaan hoitaa taksipalvelua. Ei ole oleellista kuka varsinaisen ajosuorituksen tekee, oleellista on, että taksissa on ihminen tarjoamassa palveluaan.

Automaattisen tieliikenteen osalta keskeinen kysymys on väyläverkoston kunto. Luonnoksessa on väylien palvelutason määrittelyyn kiinnitetty hyvin huomiota ja sitä on syytä edelleen korostaa. Ilman asianmukaista hyväkuntoista väyläverkostoa on automaation edut vaikea saada käytäntöön.

Automaation kehityksen myötä myös liikenteen varsinaisten erilaisten palveluiden palvelutason määrittely tulee ottaa huomioon. Pelkän väylän tai pelkän liikenteen palvelun tason määrittely ei riitä, ne pitää yhdistää selkeäksi toisistaan erottamattomaksi kokonaisuudeksi. Lähtökohtaisesti myös taksipalveluiden palvelutaso tulisi koko maan osalta määritellä vastaavasti kuin joukkoliikenteen osalta on jo tehty. Taksi tulee ottaa entistä vahvemmin osaksi julkista liikennettä, erityisesti tämä tulee huomioida harvaan asutuilla alueilla ja vähäisten matkustajamäärien alueilla.

Sääntelyn osalta EU-tason ratkaisut tulee osata ottaa huomioon riittävän varhaisessa vaiheessa siten, että emme käytä omia rajallisia resurssejamme hankkeisiin ja suunnitelmiin, jotka todetaan EU:n sääntelyssä hetken kuluttua käyttökelvottomiksi.

Koskinen Timo
Suomen Taksiliitto ry