

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto liikenteen automaation periaatepäätökseen liittyen.

One Sea – Autonomous Maritime Ecosystem näkee merenkulun automaation kehittämisen ja käyttöönoton edistävän merenkulun turvallisuutta, ympäristöystävällisyyttä ja kuljetusketjun tehokkuutta. Lausuttavana oleva luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta tukee nähdäksemme uusien teknologioiden turvallista käyttöönottoa.

Näemme positiivisena että Liikenne- ja viestintäministeriö on paneutunut tämän dokumentin myötä liikenteen automaation haasteisiin. Mielestämme on erittäin tärkeää, että logistinen systeemi nähdään kokonaisuutena, johon kaikki liikennemuodot kuuluvat ja vaikka liikennemuotojen yhteinen dokumentti korostaa tätä, olisi se myös huomioitava eri liikennemuotoja käsittelevissä teksteissä. Haluamme kuitenkin muistuttaa, että eri liikennemuodoilla on merkittäviä teknologisia eroavaisuuksia, ja näitä on huomioitava sekä hallinnossa että lainsäädännössä. Meriliikenteen osalta toivoisimme lähestymistapaa, jossa laiva nähdään yhtenäisenä systeiminä.

Arvostamme että ihmiskeskeisyys ja etiikka nostettiin keskeiseksi periaatteeksi dokumentissa. Tällä hetkellä jäsenyritystemme tarjoamat ratkaisut keskittyvät pääasiallisesti meriliikenteen ja siellä työskentelevien ihmisten turvallisuuden lisäämiseen. Ensisijaisena tavoitteenamme ei ole miehistön poistaminen aluksesta, vaan lisätä autonomisten ja siihen liittyvien teknologioiden myötä meriliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta.

Näemme että teknologisen kehityksen ja kokeilukulttuurin korostaminen, sekä rahoituksen kohdentaminen näihin käyttötarkoituksiin on edelleen kriittistä, Suomen tulevaisuuden kilpailukyvyyn varmistamiseksi. Vaikuttavuudeltaan merkittävimpiä ovat logistisen verkoston tasolla tapahtuvat innovaatiot, ja niiden toteutumista tulisi edesauttaa. Meitä huolestuttaa, että lausunnon suositteluaan EU:n kokeiluohjeistuksen käyttöönottoa. Kyseinen kokeiluohjeistus on erittäin sekava ja ristiriitainen (kuten olemme sitä valmisteltaessa lausuneet), ja suosituksena sitä ei nähdäksemme tarvitse esittää sitovaksi. EU:n kokeiluohjeistuksen käyttöönotto voi pahimmillaan siirtää autonomisten ratkaisujen testauksen Suomesta valtioihin, missä kyseistä ohjeistusta ei ole pakko käyttää. IMO:n kokeiluohjeistus yksinään on riittävä ja selkeä.

Digitalisaation mahdollistavan säädösympäristön luominen edellyttää nähdäksemme sidosryhmien kuuntelua sekä tavoitepohjaista säätelyä. Kokeiluvaiheessa ei aina välttämättä tarvita lainsäädännön uudistamista, vaan joustavat menettelytavat saattavat olla riittäviä. Muistutamme että on tavoiteltava yhdenmukaista sääntelyä globaalisti, eikä esim. erillistä EU lainsäädäntöä. Kansainvälinen lainsäädäntö vaatii tehokasta vaikuttamista ja siihen tulisi osoittaa päteviä ja alan asiantuntija resursseja kansallisella tasolla. Näemme että vaikuttamistyön tulisi perustua jatkossakin avoimeen ja riittävän laajaan vuoropuheluun sidosryhmien kesken.

Kannatamme vapaaehtoista tiedonvaihtoa ja avoimia rajapintoja erityisesti viranomaisten tuottaman tiedon osalta. Tiedon jakamisen osalta toivoisimme, ettei toimijoita velvoiteta jakamaan omaan toimintaan ja kilpailukykyyn liittyvää dataa julkiselle toimijalle, josta tiedosta sitten täytyisi maksaa tälle julkiselle toimijalle tai yrittäjälle, jolle julkinen toimija dataa jakaa. Tällöin julkinen toimija voi vääristää kilpailutilannetta tiedonjakovelvoitteellaan. Lainsäädännöllä ei myöskään tule velvoittaa toimijoita jakamaan oman kilpailukykyensä kannalta olennaista tietoa. Myös tiedonsiirron kustannukset on huomioitava arvioitaessa avoimen tiedonvaihdon potentiaalisia hyötyjä.

Osallistumme mielellämme kaikkeen yhteistyöhön meriliikenteen automaatioon liittyen. Riittävän rahoituksen takaaminen tähän toimintaan on tärkeää. Tuotteita ja palveluja kehittävät yritykset ovat keskittyneet dokumentissa mainittujen tietojen tarkkuuden ja ajantasaisen tiedon välityksen ongelmiin. Tekniset ongelmat ovat monelta osin ratkaistuja ja haasteena on pikemminkin ensimmäisten kaupallisten referenssien saaminen. Tähän liittyen on todettava, että ongelmana ei ole, etteivät ratkaisut ole taloudellisesti kannattavia. Kannattavuus on laskettava erikseen kullekin tapaukselle ja meriliikenteen kyky investointeihin on tällä hetkellä hyvin rajallinen. Hyvin ajoitetut kansalliset investoinnit voisivat tuoda paljon kaivattuja referenssejä ja esimerkkitapauksia edistämään uusien teknologioiden käyttöönottoa. Esim. maantielauttaliikenteen autonomia navigointiratkaisuja on jo olemassa ja niitä on demonstroitu Suomessakin. Maantielauttaratkaisuja voitaisiin lähteä toteuttamaan, vaikka heti valtion toimesta. Tämä edistäisi myös kokeilukulttuuria.

Infrastruktuurin osalta meriliikenteen automaatio vaatisi parempaa sähkösyöttöä ja jakelua saaristoon, koska autonomia on helpompi toteuttaa sähköisissä ratkaisuissa. Lisäksi mobiili- ja satelliittiverkon yhteyksien parantaminen rannikolla ja merellä helpottavat uusien teknologioiden käyttöönottoa.

Haikkola Päivi
Dimecc Oy / One Sea