

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen automaatiota koskevasta luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi.

Liikenteen automaatio on nopeasti kehittyvä ja siihen liittyvät lainsäädännölliset sääntelytarpeet ja kehityssuunnitelmat on syytä arvioida säännöllisesti kohtuullisen lyhyin väliajoin, jotta sääntely pysyy automaation kehityksessä mukana. Kuten jo aiemminkin on todettu, 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.

Turvallisempi, tehokkaampi ja kestävämpi ovat kaikki liikenteen automatisaatiolle asetettavina tavoitteina kannatettavia.

Julkisen liikenteen osalta on huomioitu eräiltä osiltaan yhä pienempien liikennevälineiden hyödyntämisen mahdollisuus, mutta tätä näkökulmaa olisi 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.

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.

Sääntelyä kehittäessämme on ehdottomasti pidettävä yhteys kansainväliseen sääntelyyn siten, että oma sääntelyemme ei toisaalta estä kehitystä ja toisaalta se mahdollistaa myös kansainvälisen yhteistyön tekemisen. Suomi yksin ei ole todennäköinen sääntely-ympäristön määräävä markkina-alue. Tavoitteena ei voi olla tilanne, jossa kansallinen sääntely johtaa siihen, että markkinoillamme toimiminen edellyttää automatisaation näkökulmasta erityisiä toimenpiteitä ja investointeja, joita ei muualla edellytetä. Tämä on oleellinen osa kansainvälistä kilpailukykyämme.

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 ihmisen tuottama 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. Väylien palvelutason määrittely ja niistä huolehtiminen ovat ensiarvoisen tärkeitä tekijöitä. 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