



Assistant Professor Heikki Liimatainen  
Tampereen teknillinen yliopisto, Liikenteen tutkimuskeskus Verne  
PL 541, 33101 Tampere

30.5.2017

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[liikennekaari@lvm.fi](mailto:liikennekaari@lvm.fi)

## **Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi**

Kiitämme mahdollisuudesta esittää lausuntomme. Lausuntomme perustuu Tampereen teknillisen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Vernen tutkimus- ja opetustoiminnan näkökulmiin.

Liikennekaaren valmistelu on edennyt II vaiheeseensa, jossa pyritään saamaan kaikkia liikennemuotoja koskeva sääntely mahdollisimman kattavasti yhden lain piiriin, vaikka liikennemuotokohtaisia määräyksiäkin säilyy runsaasti. Lakiehdotuspaketti on laaja ja sisältää runsaasti perusteluja ja taustaa lainsäädännön muutosten tueksi.

Pidämme hyvänä, että lakiehdotuksella pyritään kehittämään liikennejärjestelmää yhtenäisenä kokonaisuutena ja samalla saavuttamaan mahdollinen edelläkävijäasema suomalaisille liikennealan toimijoille. Digitalisaation mahdollistamien hyötyjen saavuttaminen, uusien ja olemassa olevien tietovarantojen avaaminen käyttöön, parempi tuki sujuville matkaketjuille ja liikkumisen palveluille sekä automaattiajamisen laajempi mahdollistaminen voivat olennaisesti tukea liikennejärjestelmän kehittämistä Suomessa.

Kun tulevaisuudessa liikenteeseen liittyviä tietovarantoja tullaan avaamaan merkittävällä tavalla, tulee kansalaisten tietosuojaan kiinnittää runsaasti huomiota, mm. mitä tietoja kerätään ja miten näitä tietoja hyödynnetään ja luovutetaan eri toimijoiden käyttöön. Kyberturvallisuushat on aiempaa voimakkaammin otettava huomioon osana liikennejärjestelmän kehittämistä, sillä uhkien realisoituminen voi merkittävällä tavalla vaikuttaa koko liikennejärjestelmän toimivuuteen ja kansalaisten luottamukseen liikenteen palveluiden käyttäjinä. Siksi nämä uhat tulee tunnistaa myös liikennepalveluita koskevan lainsäädännön osana ja muussa lainsäädännössä riittävällä tavalla.

Digitalisaation edetessä on tarpeen ottaa huomioon eri väestöryhmien ja kaikkien kansalaisten toimintamahdollisuudet digitalisoituvassa yhteiskunnassa ja liikennejärjestelmän käyttäjinä. Peruspalveluiden saatavuus, ja kyvyt niiden ja myös niihin liittyvien digitaalisten palvelukanavien käyttämiseen, tulisi turvata kaikkialla Suomessa, eikä liikkumisen eriarvoisuuden tulisi lisääntyä digitalisuuden vuoksi.



Näemme hyvänä, että esitys pyrkii turvaamaan raskaan kaluston kuljettajien saatavuuden Suomessa jatkossakin ja esityksessä uudistetaan raskaan kaluston kuljettajien ammattipätevyyskoulutusta. Ylipäätään liikenteen ammattitehoisuuden houkuttelevuutta tulisi edistää, jotta alalle saadaan hakeutumaan kiinnostuneita tulevia ammattilaisia.

Tutkimusmielessä digitalisaatio mahdollistaa liikennettä ja kuljetuksia koskevan perusdatan keräämisen aiempaa laajemmin. Tulevaisuudessa sähköiset rahtiasiakirjat ja esimerkiksi sähköiset taksikuitit voisivat olla viranomaisia kiinnostavia tietoja (esimerkiksi taksien hintatason seuranta ja automaattinen tiedonkeruu tämän järjestelmän kautta). Myös tutkimusnäkökulmasta nämä tarjoaisivat uuden tavan saada järjestelmään ja sen toimintaan liittyvää tietoa.

Esityksessä on tarkasteltu lakiehdotuksen vaikutuksia usealta suunnalta. Etukäteisarvioiden tekeminen on usein haastavaa ja esityksestä seuraavien muutosten laatua ja suuruusluokkaa on vaikea arvioida, eikä suorilla vertailukohteilla ole aina löydettävissä muista maista tai muilta sektoreilta. Muiden maiden tai sektoreiden kokemukset voivat myös osoittautua huonosti Suomen toimintaympäristöä tai liikennesektoria vastaavaksi. Tämän vuoksi tutkimustoiminta, jonka kautta ylläpidetään hyvä käsitys nykytilasta, muutostarpeista ja -potentiaalista, on tärkeää myös ja erityisesti nopeasti muuttuvassa ympäristössä. Tutkimustyön merkitys tulisi tunnistaa ja kytkeä nykyistä paremmin myös lainsäädäntövalmistelussa ja huomioida tutkimuksen aikajänne, joka harvoin voi olla lyhyt ja samalla tuottaa luotettavaa tietoa riittävässä laajuudessa.

Jatkossakin on selvitettävää, mm. siitä näkökulmasta, missä määrin lainsäädäntömuutokset yksinään tuovat muutoksia, millaisia muutokset ovat ja mikäli toivottuja muutoksia ei tapahdu, millä toimenpiteillä – myös lainsäädännön ulkopuolelta, kuten erilaisilla kannustin- tai tukijärjestelmillä – muutoksia olisi saatavissa aikaan. Monissa tapauksissa tilanne voi olla se, että pelkästään lainsäädännön muutos ei riitä käynnistämään muutosprosessia. Lain muuttaminen voidaan nähdä perusedellytyksenä joissakin tapauksissa, mutta muutoksiin voidaan tarvita myös muita julkisen sektorin toimenpiteitä. Liikennemarkkinoiden ja liikkumisen palveluiden kehittämiseen ja konkreettisesti esimerkiksi toimivien matkaketjujen luomiseen voi olla tarve toteuttaa erilaisia tukevia toimenpiteitä, joissa toimenpiteet tukevat joko palveluita tuottavia tai integroivia yrityksiä ja loppuasiakkaita ja kansalaisia, esimerkiksi erilaisissa pilottiprojekteissa.

Koska liikennekaarivalmisteluun kytkeytyvä lakipaketti on laaja-alainen, tulee siitä tavoiteltujen vaikutusten toteutumista seurata aktiivisesti ja tehdä korjaavia liikkeitä tarvittaessa.

Tampereella 30.5.2017

Heikki Liimatainen  
Assistant Professor  
Johtaja, Liikenteen tutkimuskeskus Verne