

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö LVM/905/03/2017.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto dokumenttiin: ”Luonnos hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi”

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta osallistua liikennepalvelulain valmistelutyön sidosryhmätilaisuuksiin sekä mahdollisuudesta lausua luonnoksesta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleistä

Liikennepalvelulain keskeisenä tavoitteena on helpottaa uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automaation käyttöönottoa sekä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamista. Lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto halutaan järjestelmän asiakkaiden, palveluntuottajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti.

Liikennepalvelulain luonnoksessa on tunnistettu keskeiset globaalit muutoksen ajurit, jotka muuttavat yhteiskuntaamme monin eri tavoin. Näistä huomattavimpana digitalisoitumisen ulottuminen käytännössä kaikille toimialoille ja ihmisten jokapäiväiseen arkeen. Pääsääntöisesti eri toimialoja muuttavat murrokset nousevat toimialojen ulkopuolelta. Niin tässäkin tapauksessa, jossa globaalit megatrendit kuten digitalisaatio, jakamistalous, palveluistuminen ja automatisaatio luovat pohjaa kokonaan uudentilaisille palvelukonsepteille. Liikenteessä tämä tarkoittaa eri kulkumuotojen saumatonta yhteistyötä ”ovelta ovelle”-palveluina, uusia auton ja kyydin jakamiseen perustuvia palveluja sekä niiden ja kevyen liikenteen sekä joukkoliikenteen niveltymistä saumattomaksi palvelukokonaisuudeksi. Kiinteistä aikatauluista ja pysäkeistä siirrytään yhä enemmän reaaliaikaisiin, joustavasti asiakastarpeeseen vastaaviin kutsuhjattuihin palveluihin. Samalla tietoon perustuvat palvelut ja teknologiat kehittävät myös yksityisautoilusta turvallisempaa, sujuvampaa ja vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja suosivaa.

Lopullisena tavoitteena on vaikuttaa koko liikennejärjestelmän toimivuuteen ja vastuullisuuteen eli liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen, päästöihin, tuottavuuteen ja tehokkuuteen. Liikennepalvelulain tavoitteena on myös mahdollistaa uusien ja edullisempien käyttäjälähtöisten palvelujen kehittyminen sekä uusien liiketoiminta- ja tehostamismahdollisuuksien löytyminen yrityksille.

2. Yksittäisiä näkökulmia

Palvelumarkkinan syntyminen edellytyksenä on liikennepalvelujen ulottaminen ”ovelta ovelle” - palveluiksi, joissa yhteiskäyttöisillä info-, lippu- ja maksujärjestelmillä on keskeinen rooli. Yhtenäisten matkaketjujen muotoilun kannalta on tärkeää, että nykyisiä ja tulevia toimijoita veloitetaan avaamaan palveluiden muodostamisen kannalta oleelliset tietovarantonsa ja rajapintansa. Näin on mahdollista muodostaa yhteisiä ja avoimia tieto- ja palvelualustoja kaikille toimijoille. Samassa yhteydessä on kuitenkin tärkeää varmistaa, ettei mikään toimija pääse liian määrävään markkina-asemaan tieto- tai liikkumispalveluiden tarjoajana tai käytä markkina-asemaansa väärin suhteessa muihin toimijoihin. Seuraavassa on joitakin merkittäviksi näkemiämme poimintoja yksityiskohtaisemmin tarkasteltuina.

Tieto- ja myyntirajapintojen avaaminen

Liikennevirastolle säädetään velvoite teknisen palvelun tarjoamiseksi ajantasaisen tiedon tarjoamiseksi. Lähtökohtaisesti ajatus lienee se, että Liikennevirasto tarjoaa palvelun, mikäli palvelua ei tuoteta markkinatoimijoiden toimesta. Tarkoitus on hyvä, mutta estää / vaikeuttaa käytännössä markkinaehtoisten rajapintapalvelujen syntyä. Tarvitaanko Liikenneviraston velvoite rajapintapalvelun tuottamiseen säätää laissa? Mikäänhän ei estä Liikennevirastoa tuottamasta palvelua, mikäli sellaisia ei synny markkinatoimijoiden toimesta.

Kokonaisuutena on tärkeää katsoa, että liikennepalvelulain tavoitteissa erinomaisen hyvin esille tuotua tavoitetta markkinaehtoisten liikkumispalvelujen kehittymisestä ei vaaranneta sellaisilla viranomaispalvelujen tuottamisella, joita on tarjolla myös markkinaehtoisten toimijoiden puolesta, ja joissa on toimivat markkinat.

Puolesta asioiminen

Liikennepalvelulain toisen vaiheen keskeisin muutosesitys on puolesta-asiointimallin mahdollistaminen. Tämä tuo toteutuessaan kaikki lipputyypit osaksi liikkumispalveluoperaattorien tuoteportfoliota ja mahdollistaa myös yhteiskunnan tukemien kuljetusten tuomisen osaksi palveluja palvelujen käyttäjien niin toivoessa. Puolesta asioiminen on huomattava edistysaskel liikennepalveluiden yhdistämispalveluiden toteuttamiselle.

Omadata

Omadata-ajattelun tausta on ymmärrettävä ajatus yksilön oikeudesta päättää itseään koskevan datan käytöstä, ja sen tuominen osaksi lakiesitystä on hyvä asia. Omadata-ajattelussa mahdollistetaan yksilön henkilötietolainsäädännön mukaisten oikeuksien toteuttaminen, joka tulee olemaan tärkeää digitaalisessa taloudessa. Omadata tulee aiheuttamaan datapohjaisten palvelujen tuottajille tarvetta tarkastella palvelun tuotantoprosessiaan omadatan huomioon ottaen. Omadatan ulottumattomiin jäävät todennäköisesti ainakin alkuvaiheessa kansainväliset palvelutarjoajat, ja on erittäin tärkeää, että omadata -ajattelu ei vaikeuta suomalaisten yritysten kilpailukykyä.

Kuljettajan ajo- ja lepoaika

Kuljettajan osuus on suurin yksittäinen kuluerä kaikissa kuljetuspalveluissa. Kuluerän suuruus vaihtelee erilaisten henkilö- ja tavarakuljetuspalvelujen kesken, mutta se on kuitenkin palvelusta riippuen luokkaa 50-60 %:a kokonaiskustannuksista. Puhuttaessa liikenteen automaatioista, tulisi automaation vaikutukset ulottua myös kuljettajien ajo- ja lepoaikoihin. Parhaillaan on käynnissä erittäin lupaavia kokeiluja mm. kuorma-autojen letka-ajoon (platooning) liittyen. Letka-ajo säästää tietysti polttoainekustannuksissa, mutta suurimmat hyödyt on saavutettava kuljettajan työaikoihin liittyen, mikäli laki sen vaan sallii.

1.6.2017

Viranomaistoiminta markkinaehtoisessa liikennemarkkinassa

Liikennepalvelulaissa tuodaan vahvasti esille tahtotila markkinaehtoisten palvelujen edistämisestä, jota voi pitää erittäin hyvänä päämääränä. Usko markkinan avautumiseen yhdessä alan teknisen kehityksen kanssa on jo saanut yksityiset palveluntarjoajat investoimaan palvelukehitykseen. Tätä kehitystä tulee edelleen vahvistaa, ja eri toimijoiden roolia tulee entisestään selvittää.

Toivottavan muutoksen taloudellinen ohjaus

Valtio ja kunnat ovat iso liikkumis- ja kuljetuspalveluiden ostaja ja rahoittaja. Kehityksen kannalta on merkityksellistä kuinka julkiset toimijat hyödyntävät uuden markkinatilanteen hankinnoissaan sekä vauhdittamaan henkilö- ja tavarakuljetusten kehittymistä. Väärin kohdistetut tuet hidastavat kehitystä tai jopa estävät sen kokonaan. Uudet digitaaliseen tietoon perustuvat palvelut tulee saada samalle viivalle sekä jaettujen tukien että verotuksellisten näkökulmien osalta. Jos yksityisauton luontoisedulle on määritetty verotusarvo, niin sama pitää saada aikaiseksi myös muille liikkumisen palveluille. Jos satojen eurojen arvoisen pysäköintipaikan voi antaa käyttöön verottomana, pitäisi samaan kyetä myös kymmenien eurojen liikkumispalvelujen osalta.

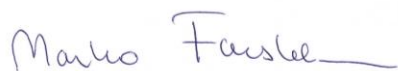
3. Yhteenveto

Puhuttaessa Suomen kansantalouden tilasta ja ongelmista, puhutaan toistuvasti rakennemuutoksen tarpeesta. Tarvitaan näkemyksellistä rohkeutta suunnata resurssit uudella tavalla ja liikennepalvelulaki on hieno esimerkki tästä pyrkimyksestä. Ei ole pitkällä tähtäyksellä mahdollista eikä etenkään järkevää samanaikaisesti tukea sekä vanhaa järjestelmää, että tavoitella uutta. Uusia markkinaehtoisia digitaalisia ja automatisoituja palveluja ei synny sinne missä systeemi tukee vanhojen palvelurakenteiden säilyttämistä. Julkisesti rahoitetut ilmaispalvelut ja markkinaehtoiset palvelut eivät yleensä viihdy samoilla markkinoilla.

Liikenneala on pysynyt varsin vakaana vuosikymmeniä ja samat ongelmat on tunnustettu vuosi toisensa jälkeen. Erilaiset uudet älykkäät palvelut ovat kehittyneet pikkuhiljaa, mutta ne ovat olleet enemmänkin tukipalveluja kuin ihmisten liikkumistottumuksia tai markkinatoimijoiden asemaa muuttavia. 2000-luvun ensimmäinen oikea muutos liikennealalle saatiin linja-autoliikenteen markkinan vapautumisen myötä. Kaukoliikenteen matkustajamäärät lähtivät kasvuun ja kuluttajat ovat saaneet nauttia huomattavan edullisista matkoista. Pitkällä tähtäyksellä tämä alkanee näkyä koko kaukoliikennemarkkinan selvänä kasvuna.

Liikennepalvelulaki on kokonaisuutena kannatettava lainsäädäntöhanke. Se elää ajan hengessä ja nostaa digitaalisuuden mahdollisuudet osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja operointia. Se tulee antamaan koko henkilöliikennemarkkinalle saman mahdollisuuden kasvuun ja uusiin palveluihin kuin linja-autoliikennemarkkinan vapauttaminen antoi kaukoliikenteelle.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry