

1.7.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö VN/10633/2020

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto Digitaaliset keinot koronaviruskriisin jälkihoidossa -työryhmän väliraporttiin

Yleistä

Liikennealalla ilmastotyö ja päästöjen vähentäminen ovat ohjanneet liikennealan kehitystä viimeisen vuosikymmenen. Nyt COVID-19 -kriisi on ravistellut liikennealaa jopa vieläkin rajummin. Paluu normaaliin tulee olemaan haastavaa eikä tuleva normaali varmaankaan ole sama kuin entinen normaali.

Hallitus on sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää huomattavan muutoksen sekä ihmisten liikkumisvalinnoissa, että organisaatioiden toimintamalleissa. Digitalisaatio antaa työkaluja näihin kumpaankin. Ilman kohdennettuja toimenpiteitä COVID-19 uhkaa viedä hallituksen ilmastotavoitteilta pohjan pois.

Nykyisessä tilanteessa on tärkeää luoda liikennetoimialalle näkymää tulevaisuuteen ja panostaa sellaisiin älykkäisiin ja kestäviin investointeihin, joilla samanaikaisesti vähennetään päästöjä, mahdollistetaan säästöjä ja luodaan yrityksille kasvua ja työpaikkoja. Nyt tarvitsemme erityisesti investointeja työn tuottavuuden parantamiseksi, joka on Suomen kilpailukyvyyn suurin heikkous kansainvälisissä vertailuissa.

Julkishallinnolla on nyt poikkeuksellisen suuri vastuu koronaviruskriisin jälkihoidossa ja digitalisaatiolla merkittävä rooli tässä. Samanaikaisesti pitäisi toimia nopeasti ja viisaasti eli varmistaa yhteiskunnan toimintakyky lyhyellä tähtäyksellä ja tavoitteiden toteutuminen pitkällä tähtäyksellä. Molemmissa tapauksissa liikenteen kestäville ja älykkäillä ratkaisuilla saavutetaan paras lopputulos.

Koronaviruskriisin vaikutuksista

ITS Finland pitää raportissa esitettyä tilannekuvaa koronaviruskriisin vaikutuksista melko kattavana. Väliraportissa on liikennettä koskevassa osiossa kiinnitetty

1.7.2020

perustellusti huomiota erityisesti joukkoliikenteen tilanteeseen koronaviruskriisin johdosta. On kuitenkin tärkeää tarkastella liikennetoimialan tilannetta ja tässä yhteydessä erityisesti älykkään liikenteen parissa toimivien yritysten tilannetta laajemminkin.

ITS Finlandin jäsenilleen kevään aikana teettämät kyselyt osoittavat, että koko älyliikennekentän toimijoiden näkymät ovat merkittävästi heikentyneet koronaviruskriisin johdosta. Touko-kesäkuun vaihteessa tehdyn [kyselyn](#) mukaan 70 % yrityksistä arvioi tilanteen vaikuttavan toimintaan kielteisesti ja 13 % hyvin kielteisesti. Loput 17 % arvioivat, ettei tilanteella ole vaikutusta tai se on hyvin pieni.

Suomessa on liikennealalla useita jo vakiintuneita ja hyvässä kasvussa olevia yrityksiä, jotka kehittävät kestävästi liikenteen ratkaisuja sekä kuluttajarajapinnassa että datakerroksen ratkaisuille moninaisille kumppaneille. Näiden yritysten pärjäämisellä tulee olemaan merkittävä vaikutus niin ilmastoratkaisujen kehittymiselle kuin alan osaamisen kehittymiselle. Ratkaisuille on myös kysyntäpotentiaalia globaalisti eli vauhdittamalla liikenteen ja liikkumisen digitalisaatiota kansallisesti luodaan pohjaa myös viennille ja työpaikoille. Tämän vuoksi on keskeistä pitää huolta näiden hyväkuntoisten yritysten selviytymisestä kriisiin yli ja samalla vauhdittaa digitaalisen liiketoiminnan edellytyksiä.

Toimenpiteistä

Julkishallinnon toimet ovat tärkeässä asemassa liikenteen ja liikkumisen digitalisaation edistämiseksi koronaviruksen jälkeisessä tilanteessa sekä markkinan mahdollistajana (esimerkiksi liikkumisen palvelujen verotuskysymysten ratkaiseminen ja julkisen liikenteen täysi verovähennysoikeus) että julkisrahoitteisten hankkeiden jatkuvuuden varmistamisella. TKI-panoksia tulisi myös ohjata kestävästi liiketoiminnan kehittämiseen. Julkisia digitalisaatioprojekteja ei tule nyt keskeyttää, vaan pikemminkin kiihdyttää niitä ja suunnata panoksia sellaisiin toimintoihin, jotka aidosti edistävät kestävästi liikennettä ja tehostavat toimintoja.

Väliraportissa on ansiokkaasti tunnistettu useita keinoja digitalisaation pysyväksi vauhdittamiseksi. Jatkotyössä on keskeistä osoittaa selkeät toimenpidekohtaiset resurssit, vastuut ja aikataulut sekä asettaa konkreetit tavoitteet ja mittarit ja viedä eteenpäin erityisesti vaikuttavuudeltaan merkittävimpiä toimia.

Toimenpiteen 7 (Edistetään sujuvia ja tehokkaita matka- ja kuljetusketjuja luomalla tarvittavat digitaaliset alustat ja tietoympäristöt uusien palveluiden ja uuden liiketoiminnan synnyttämiseen henkilö- ja tavaraliikenteen kuljetuksissa ja liikenteen solmupisteissä. (Toimijat, Traficom, LVM)) osalta ITS Finland kiinnittää erityistä huomiota edellä sanottuun. Toimenpide on tavoitteeltaan tarpeellinen, mutta sen käytännön toteutus jää muotoilulla epäselväksi. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää liikennepalvelulain täytäntöönpanon valvontaan sekä toimialan yhteisen vuoropuhelun fasilitointiin liikenteen palvelumarkkinan edistämiseksi.

ITS Finland ehdottaa, että toimenpidettä viedään eteenpäin myös mm. seuraavin keinoin:

- 1) *Selvitetään liikenteen ja liikkumisen tiedon markkinapaikkana toimivan datahubin perustamisen edellytykset* pikaisella aikataululla siten, että päätös etenemisestä voidaan tehdä vuoden 2020 aikana.

Liikennedatan markkinapaikkana toimiva datahub vastaa niihin keskeisiin haasteisiin, joiden vuoksi dataekosysteemi on tähän asti kehittynyt hitaasti. Datahub on hajautetun tiedon keskitetty tiedonvaihtomalli. Datahub kokoaa kansalliset, nykyiset ja tulevat, liikenteen tietoaineistot ja tietorekisterit yhden käyttöliittymän kautta toimivaksi data-avaruudeksi ja tiedon markkinapaikaksi. Datahub mahdollistaisi sekä valtio- ja kaupunkitoimijoiden tuottaman, että myös yksityisen sektorin tuottaman datan hyödyntämisen markkinapaikan kautta. Tämä kattaa liikenne-, liikkuja- ja olosuhdetietojen automaattisen keruun, tallentamisen, analysoinnin ja yhdistelyn hyödyntämistä siten, että muodostuu kattava ja laadukas perustietopohja eli metadata eri toimijoiden jatkohyödynnettäväksi. Liikenteen data-avaruus rakentuu liikenteen datahubin ympärille, joka on tiedonvälityskerros, joka määrittää, miten tietoja ja palveluja välitetään eri tietojärjestelmien välillä. Se myös tunnistaa käyttäjät, varmentaa datan laadun ja lähteen sekä todentaa käyttöoikeudet. Datahub tarjoaisi siten puitteet kaupankäynnille, mutta itse datat olisivat kunkin toimijan omassa "varastossa".

Datahub

- Tarjoaa hajautettujen tietovarantojen ja palvelujen keskinäiseen yhdistelyyn keskitetyn alustan tiedon välittämiseen (ns. yhden luukun malli).
- Tarjoaa standardoidun ja kustannustehokkaan palvelun datan laadun, luotettavuuden ja saatavuuden varmistamiseksi. Näin tietojen varaan on mahdollista rakentaa luotettavia palveluita. Datahubin voisi tarjota myös peruspalvelut niille pienille toimijoille, joilla ei muuten olisi resursseja hyödyntää tai tarjota tietojaan datahubiin.
- Tarjoaa työkalun keskitetysti varmistaa tietojen tietoturva ja -suoja sekä puolueettomuus ja yhtenevät käytännöt ja pelisäännöt datan käyttöoikeuksien ja laadun verifiointiin.
- Mahdollistaa konkreettisen kaupankäynnin datalla, tarkoittaen mm. hinnoittelua ja transaktioita.

Hanke edellyttää kuitenkin lisäselvityksiä mm. sen osalta, minkälainen ratkaisu tuottaa parhaan lisäarvon ja palvelee parhaiten suomalaista ekosysteemiä. Pohdittavaksi tulevat mm. kysymykset toimialan yhteisestä visiosta ja pelisäännöistä sekä toimijoiden rooleista, ml. käyttöoikeuksien määrittely, markkinapaikan tarjoamien palveluiden määrittely sekä hallinnointi- ja liiketoimintamallien rakentaminen. Data-aineistojen osalta on tarpeen määrittää mm. staattiset ja dynaamiset tietovarannot, tiedon

1.7.2020

rikastamisen systematisointi, tiedon analysoinnin työkalut, standardisointitarpeet tietoaineistojen ja rajapintojen osalta. Datahubin tulee mahdollistaa eurooppalaisiin arvoihin pohjautuvat lokaalit palvelut globaaleilla markkinoilla.

Liikennejärjestelmän digitaalisen infran ja datan monipuolinen yhdistäminen

- Edesauttaa liikennejärjestelmän ympäristötavoitteiden saavuttamisen sekä järjestelmän tehostamisen mm. nykyisen kapasiteetin käyttöä maksimoimalla ja liikenteen sujuvuutta parantamalla.
- Mahdollistaa ennakoivan ja uutta teknologiaa (konenäkö, tekoäly) hyödyntävän liikenneinfrastruktuurin elinkaarihallinnan ja kunnossapidon, joka sekä tuo säästöjä, että parantaa sujuvuutta ja turvallisuutta.
- On edellytys liikenteen matkaketjujen ja liikkumisen palveluistumisen etenemiselle ja logistiikan kuljetusketjujen yhdistelylle ja optimoinnille.
- Parantaa liikennejärjestelmän turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.
- Tarjoaa edellyksiä dataliiketoiminnan kehittämiseksi Suomessa sekä investoinneille Suomeen ja sitä kautta työpaikkojen ja viennin kasvulle.
- Peruspalveluita tarjoamalla kiihdyttää tunnistettujen palvelualueiden markkinaehtoista kehitystä, jos se ei muuten ole kehittymässä.
- Antaa suomalaisille osaajille etumatkaa EU:n datatalousratkaisujen osaajina ja varmistaa riippumattomuuden ulkomaalaisten toimijoiden ratkaisuisista.

2) Liikkumisen palvelujen verotuksen päivittäminen

Yksi vahva ohjauskeino liikkumisen palvelujen ja matkaketjujen edistämiseksi on työsuhde-etujen käyttäminen kestävien valintojen edistämiseksi. Tänä päivänä liikkumista tuetaan pääasiassa työsuhdeauton ja työmatkalipun verotuksen kautta. Työsuhde-eduissa ei ole vielä otettu huomioon "liikkuminen palveluna" -ilmiötä eli ns. MaaS-palveluita. Useampi suuri yritys on ilmaissut kiinnostuksensa ottaa käyttöön ilmastoystävällisen palvelupaketin työsuhdeauton sijasta, mikäli verotuskäytännöt ratkaistaan.

MaaS-toimijat tarjoavat työntekijöille laajan valikoiman liikkumisen palveluita ja pystyy siten vahvemmin kilpailemaan auton kanssa kuin yksittäiset kulkumuodot.

Verotuksellisista syistä MaaS:in potentiaali jää tällä hetkellä valitettavasti osin hyödyntämättä. Tilanne on kuitenkin suhteellisen yksinkertaisesti ratkaistavissa ilman pitkiä lainsäädäntöhankkeita ja merkittäviä taloudellisia vaikutteita.

Tilanteen korjaamiseksi esitämme kaksi toimenpidettä:

- Tehdään tarvittavat päätökset siitä, että liikkumispalveluiden verotus saadaan aidosti samalle viivalle työsuhdeautoilun verotuksen kanssa vuoden 2021 alusta lähtien.

- Uusia palveluita hidastaa eri liikkumismuotojen eriävä ALV-kanta. Tällä hetkellä, jos liikkumisen kuukausipaketissa tarjotaan sekä julkista liikennettä (10 %) ja vuokra-autoja (24 %), on tällaisen paketin ALV-kannan määrittely epäselvää. Siksi esitämme, että liikkumispalveluiden ALV-kannat yhtenäistetään päivittämällä asiaa koskevan verohallinnon päätös vuoden 2021 alusta. Mallia voidaan ottaa hotellialalta, jossa verottaja on antanut päätöksen, että palvelut kuten hotelliyöpyminen (10 %) ja aamiainen (14 %) voidaan myydä yhdellä verokannalla ilman erillistä erittelyä.

3) Joukkoliikenteen ja palveluketjujen tehokkaampi integroiminen

Integroimalla muita palveluita joukkoliikenteeseen entistä tehokkaammin, tarjotaan asiakkaille useita vaihtoehtoisia tapoja liikkumiseen sekä kyetään tarjoamaan vaihtoehtoisia kulkumuotoja, hinnoittelumalleja, reittejä ja ajantasaista tilannetietoa. Tämän edistämiseksi tulisi puolesta-asioinnin kautta mahdollistaa pääsy kaikkiin kyseisen toimijan digitaalisissa kanavissa tarjolla oleviin lipputuotteisiin, joita tarjotaan kaupallisesti kohtuullisilla ehdoilla. Rajapintojen ja niihin kytkettyjen käyttöehtojen tulee noudattaa sekä lakia että Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien ohjeita ja päätöksiä. Liikennepalvelulain mukaiset lipunmyynti- ja puolesta-asiointirajapinnat tulee toteuttaa teknisesti niin korkeatasoisesti, että kolmannet osapuolet voivat aidosti toteuttaa niitä hyödyntäen houkuttelevia ja luotettavia liikennepalveluita. Ulkoisten rajapintojen tulee olla samalla tasolla kuin toimijan sisäisten ratkaisujen.

Joukkoliikenteessä tulisi hyödyntää uusia digitaalisia palveluita liikennejärjestelmän tehokkuuden ja kysyntälähtöisyyden/dynaamisuuden parantamiseksi. Näitä toimia voivat olla mm.:

- o Tarkoituksenmukaisten kysyntäohjattujen first- ja last mile -palvelujen järjestäminen (esim. DRT) ja kaluston käytön optimointi.
- o Kolmansien osapuolien kuljetuspalveluiden tiiviimpi integrointi liikennejärjestelmään (esim. potkulaudat, yhteiskäyttöautot),
- o Datayhteistyö mm. reitti- ja aikatauluhakuihin sekä liikennetilanteeseen liittyen (esim. DigiTransit).

Lisäksi ITS Finland painottaa julkisten (innovatiivisten) hankintojen roolia osana digitalisaation edistämistä. Nyt on myös poikkeuksellisen hyvä aika edistää hankkeita, jotka lyhyellä tähtämellä auttavat yrityksiä vaikean ajan yli, mutta tukevat samalla liikennejärjestelmän tavoitteita pitkällä tähtämellä. Nyt on hyvä aika valjastaa julkiset hankinnat liikenteen älykkäiden ja kestävien ratkaisujen edistämiseen.

Tähän liittyvinä toimenpiteinä esitämme, että

1.7.2020

- *Älykkään ja kestäväen liikenteen kehittämiseen jo suunnattu julkisia hankintoja ei karsita vaan jatketaan ja soveltuvin osin aikaistetaan. Älykkäät ja kestävät ratkaisut ovat erinomaisia elvytyskohteita ja vauhdittavat samalla digitalisaatiota: ne ovat yleensä kustannustehokkaita ja helposti skaalattavia sekä lisäävät pääsääntöisesti ns. korkeanarvonlisän työpaikkoja.*
- *Liikenne- ja viestintäministeriön koko hallinnonala lisää koordinoitusti aktiivisen ja ennakoivan markkinavuoropuhelumallin käyttöä. Tällä luodaan useamman vuoden näkymää toimialalle tulevasta hankinnoista ja annetaan aito mahdollisuus vuoropuhelun kautta kehittää hankinnan malleja. Tämä lisää myös tilaajien tietämystä älyratkaisujen tarjoamista mahdollisuuksista.*
- *Suunnattaessa panostuksia infrastruktuurihankkeille, erityisesti tie- ja rautatiehankkeille, arvioidaan kunkin hankkeen yhteydessä sekä mahdollisuudet liikenteen tehostamiseen ensi sijassa älyliikenneratkaisuin että uusinvestointien osalta vaatimukset, jotka jatkossa mahdollistavat liikenteen datapohjaisen kehittämisen, palveluistumisen ja automaation. Erilaiset infrahankkeet ovat perinteisesti olleet suosittuja elvytyskohteina ja niillä saavutetaan nopeasti laskennallisia työllisyysvaikutuksia. Ne eivät kuitenkaan pääsääntöisesti lisää vientiä eivätkä luo tulevaisuuden kasvua. Kaikissa suurissa hankkeissa tulisi olla mukana digitalisaation koko keinovalikoima. Hankkeissa tulee myös huomioida sektorirajat ylittävä konnektiviteetti erityisesti fyysisen infran, ICT- ja energiaverkkojen kesken, jotta saavutetaan synergiahyödyt ja mahdollisesta sektorirajat yrittävät ratkaisut. Lähtökohtaisesti nykyistä suurempi osa budjetista tulisi käyttää fyysisen infrastruktuurin sijaan älyliikenneratkaisuihin, joilla kallista infrastruktuuria saadaan hyödynnettyä tehokkaammin. Lisäksi infrastruktuuripanostukset tulisi kohdistaa kestäviin kulkumuotoihin. Investointien suuntaamiseksi ympäristön ja liikennejärjestelmän kannalta hyödyllisten tulosten aikaansaamiseksi tulisi ottaa käyttöön vaikuttavuusinvestointimalleja. On keskeistä välttää tilanteita, joissa panokset fyysiseen infraan lisääisivät päästöjä.*
- *BIM-mallinnus (Building Information Model, BIM) otetaan käyttöön kaikkien valtion rahoittamien hankkeiden suunnittelussa ja rakentamisessa mahdollisimman pikaisella aikataululla. BIM ja muut digitalisaation keinot ovat paras tapa lisätä suomalaisen yhteiskunnan tuottavuutta ja kilpailukykyä. Tuottavuuden nosto on tärkein yksittäinen keino yritysten kilpailukykyyn ja julkisen talouden kestävyyskehittämiseen.*

Hallinnon keventämistä koskevien toimenpiteiden osalta ITS Finland esittää tekoälypohjaisten ratkaisujen pilotointia julkishallinnossa myös ministeriö sekä virastotasolla, alkaen rutiininomaisista tehtävistä.

Käynnissä olevat liitännäiset hankkeet

Väliraportissa jo mainittujen käynnissä olevien hankkeiden lisäksi ITS Finland nostaa esille [Liikennealan kansallisen kasvuohjelman 2018 – 2022](#), jossa myös liikenne- ja viestintäministeriö on mukana ja jonka täytäntöönpanoa ITS Finland koordinoi.

1.7.2020

Ohjelman lähtökohtana on, että tutkimusala, julkinen ja yksityinen sektori edistävät yhdessä toimialan yritysvetoista kehitystä, kasvua ja kansainvälistymistä. Ohjelman painopiste on yrityslähtöisten ekosysteemien ja asiakastarpeista lähtevien palvelujen kehittämisessä. Ohjelma konkretisoi liikenteen digitalisaation mahdollisuudet ja auttaa alaa ottamaan oman osuutensa kasvavista kansainvälisistä markkinoista.

ITS Finland on mielellään mukana työryhmän työssä tunnistettujen toimien eteenpäin viennissä toimintaansa kuuluvien aiheiden, kuten toimenpiteet 7 ja 33, osalta sekä kasvuohjelman että yhdistyksen verkoston avulla.

Kunnioittavasti,



Laura Eiro
Ohjelmajohtaja
ITS Finland ry