ITS Finland ry
Bulevardi 7
00120 HELSINKI

LAUSUNTO

18.10.2016

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta / HE 161/2016 vp / Asiantuntijapyyntö.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto hallituksen esitykseen: ”HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi”.

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta osallistua liikennekaaren asiantuntijakuulemisiin sekä mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

1. Yleistä

Liikennekaari on liikennesektorin suurin lainsäädäntöhanke vuosikymmeniin. Hanketta on valmisteltu avoimesti ja vuorovaikutteisesti. Sidosryhmätilaisuudet ovat keränneet runsaasti osallistujia ja poikineet monipuolista keskustelua lain valmistelun kannalta keskeisistä teemoista.

Liikennemarkkinoille pääsyä ja markkinoilla toimimista on säännelty varsin yksityiskohtaisesti ja pääosin sääntely on toteutettu kulkumuotokohtaisesti. Nykyiset toimijat pitävät lupaehtoihin liittyviä velvoitteita osin raskaina, mutta ovat kuitenkin olleet tyytyväisiä järjestelmän tuomaan suojaan uusia markkinoille tulijoita vastaan. Pahimmillaan nykyinen sääntely on kuitenkin kääntynyt alkuperäistä tehtäväänsä vastaan ja on estämässä liikennepalvelujen käyttäjien etujen mukaisten palvelujen kehittymisen. Nykyinen ympäristö ei palvele myöskään sellaisia yrityksiä, jotka haluaisivat kehittää ja laajentaa omaa toimintaansa. Nykyisessä tilanteessa häviäjiä ovat etenkin kuluttajat ja yhteiskunta, jotka viime kädessä maksavat markkinoiden toimimattomuuden.

Liikennekaari -hankkeella tavoitellaan digitaaliseen tietoon perustuvien palvelujen kehittymistä sekä liikenteen palvelumarkkinoiden aktivoimista, tai oikeastaan synnyttämistä. Käytännössä liikenteen palvelumarkkinat eivät nykyisellään toimi, josta osoituksena monin paikoin yhteen toimimattomat matkaketjut ja liikennepalvelujen alhaiset käyttöasteet sekä yksityisauton ylivoimainen markkinaosuus.

Liikenteen palvelumarkkinoiden avautumisella tavoitellaan sellaisten markkinaolosuhteiden luomista, jossa on mahdollista kehittää sellaisia uusia yhteen toimivia liikkumispalveluja, joista muodostuu aito vaihtoehto yksityisautoilulle. Suurkaupungeissa muutos alkaa olla jo tosiasia, mutta muualla palveluvalikoima ei ole riittävä. Helsingissä autottomia kotitalouksia on jo yli puolet, kun maaseudulla autottomuus ei ole vielä todellinen vaihtoehto.

Lopullisena tavoitteena on vaikuttaa koko liikennejärjestelmän toimivuuteen ja vastuullisuuteen eli liikenteen sujuvuuteen, päästöihin, turvallisuuteen sekä tuottavuuteen ja tehokkuuteen.

ITS Finland ry
Bulevardi 7
00120 HELSINKI

LAUSUNTO

18.10.2016

2. Liikennejärjestelmän muutos on jo käynnissä

Maailmassa on nyt 7.5 miljardia ihmistä ja 1.2 miljardia autoa. Kymmenen vuoden sisällä ihmisiä on ennusteiden mukaan 8 miljardia ja autoja 2 miljardia. Autoistumisen piirissä on vasta noin 15 prosenttia maapallon kasvavasta väestöstä, esimerkiksi Kiinassa auto on vasta noin 10 prosentilla ja Intiassa vajaalla kahdella prosentilla väestöstä. Yli puolet asuu jo kaupungeissa ja lisää muuttaa koko ajan. Liikenne ruuhkautuu ja ilmasto lämpiää. Vuosi 2015 oli mittaushistorian lämpimin. Suomessa liikenteen päästöjä pitää vähentää 39%:a 2030 mennessä. Liikenneturvallisuuden taso Suomessa on kehittynyt positiivisesti, mutta maailmanlaajuisesti liikenteessä menehtyy edelleen noin 1 200 000 henkilöä ja loukkaantuu noin 50 000 000 henkilöä. Ilman uudistumista olemme ajautumassa globaaliin liikenne- ja ilmastokaaokseen. Muutoksen tarve on ilmeinen.

Samanaikaisesti kasvavan liikenteen aiheuttamien ongelmien kanssa globaalit megatrendit kuten digitalisaatio, jakamistalous, palveluistuminen ja automatisaatio luovat pohjaa kokonaan uudenlaisille palvelukonsepteille ja vastuullisemmalle liikkumiselle. Liikenteessä tämä tarkoittaa isossa kuvassa yksityisautoiluun perustuvan liikkumiseen kyseenalaistamista ja uusien kestävämpien ja vastuullisempien vaihtoehtojen luomista.

Muutoksen tarpeeseen ja mahdollisuuksiin on herätty jo varsin laajasti. Perinteinen autoteollisuus on muuttamassa strategioitaan autonvalmistuksesta mobiilipalvelujen tarjoajiksi. Toimijat kuten Ford, BMW, Toyota, M-B ja VW ovat käynnistäneet omat yhteiskäyttöisyyteen perustuvat palvelunsa. Samanaikaisesti isot ICT -toimijat, Apple ja Google eturintamassa, ovat kehittämässä sekä palveluja että ovat mukana myös liikenteen automatisaatiossa. Myös uusia toimijoita on syntynyt runsaasti kärkiniminä Tesla, Uber, Lyft jne.

Suomesta lähtöisin oleva MaaS – Mobility as a Service -ajattelu on levinnyt maailmalla ja siitä on tullut synonyymi vastuulliselle tulevaisuuden liikennejärjestelmälle. Suomesta on tullut uuden ”Liikenne palveluna” -ajattelun keulakuva maailmalla. Samalla Helsinki on noussut maailman innovatiivisimpien kaupunkien kärkikastiin osin edistyksellisten liikenteen mobiilipalvelujen ansiosta. Suomessa liikenteen digitalisoitumisen parissa työskentelee jo kymmeniä yrityksiä, joista suurimmat ovat pörssiyrityksiä ja pienimmät uusia startup -yrityksiä. Osa yrityksistä on erikoistunut uusien kuluttajille suunnattavien palvelujen toteuttamiseen ja osa laajemmin koko liikennejärjestelmän digitalisoimiseen.

Digitalisaation myötä liikennesektorista on tullut innovatiivinen toimiala, mutta toistaiseksi liikenteen voimakas sääntely on estänyt varsinaisen ison murroksen tapahtumisen. Lainsäädäntömuutoksia on kuitenkin jo tapahtunut ympäri maailmaa ja alan liiketoimintakonseptit ovat muuttumassa. Varsinaiset megaluokan muutokset ovat odotettavissa, kun liikenteen automatisaatio etenee testivaiheesta markkinoille ja markkinasääntely vapautuu. Ehkä hieman yllättäen liikennealasta on muutamassa vuodessa tullut yksi innovatiivisimpia aloja myös haettujen patenttien lukumäärällä mitattuna.

Voitaneenkin varsin perustellusti todeta, että muutos on jo käynnissä. Samalla on käynnistynyt kilpajuoksu liikenteen palvelumarkkinoista ja erilaisia liiketoimintamalleja kehitetään ja testataan eri puolilla.

ITS Finland ry
Bulevardi 7
00120 HELSINKI

LAUSUNTO

18.10.2016

3. Yksityiskohtaisia havaintoja hallituksen esityksestä

Liikennekaari on laaja kokonaisuus ja sisältää runsaasti yksityiskohtia, joiden vaikutuksia voi olla vaikeaa arvioida luotettavasti etukäteen. Tämän vuoksi on hyvä, että liikennekaari etenee kolmessa vaiheessa. Kolmivaiheisessa hankkeessa pystytään tarvittaessa reagoimaan ketterästi ja viilaamaan yksityiskohtia haluttujen kokonaisvaikutuksien saavuttamiseksi. Seuraavassa on erikseen käsitelty muutamaa tärkeäksi näkemäämme osa-aluetta.

Liikennekaaren aikataulu
Liikennekaaren ensimmäinen vaihe astuu esityksen mukaan voimaan 1.7.2018. Siirtymäaika on ymmärrettävä esimerkiksi taksimarkkinoiden lupamenettelyn osalta, mutta tietorajapintojen avaamisen näkökulmasta aikataulu on tarpeettoman hidas.

Markkinaehtoisten liikennepalvelujen edistäminen
Liikennekaaressa tuodaan vahvasti esille tahtotila markkinaehtoisten palvelujen edistämisestä. Usko markkinan avautumiseen yhdessä alan teknisen kehityksen kanssa on jo saanut yksityiset MaaS- ja matkaketjupalveluntarjoajat investoimaan palvelukehitykseen. Tulevan kehityksen kannalta on tärkeää ottaa huomioon, että julkisesti tuotetut ja tuetut palvelut vaikuttavat markkinaehtoisten palvelujen kehittymiseen ja elinkelpoisuuteen.

Liikenteen automatisaatio
Liikennekaaressa on melko tarkasti määritelty taksiliikenteen kuljettajaan liittyviä ominaisuuksia. Maailmalla on jo nyt käynnissä kokeiluja automaattibusseihin ja kuljettajattomaan taksiliikenteeseen liittyen. Liikennekaari ei saisi estää kuljettajattomien liikennepalvelujen kehittämistä.

Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus
Liikennekaaressa on ansiokkaasti lähdetty sääntelyn kautta varmistamaan tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuutta. Jo nykyisin voimassa olevan joukkoliikennelain 57 §:n 2 momentin mukaisesti liikenteenharjoittajan ja joukkoliikenneviranomaisen on luovutettava ajantasaiset liikenteen reitti-, pysäkki- ja aikataulutiedot Liikennevirastolle liikennepalveluista tiedottamista varten ja liikenteenharjoittajan vastaavat tiedot vielä erikseen joukkoliikenneviranomaiselle. Tämä ei ole kuitenkaan taannut tietojen luovuttamista, sillä luovuttamatta jättämistä ei ole sanktioitu mitenkään. Jatkossa datan merkitys järjestelmän yhteentoimivuudelle tulee vain korostumaan ja on tärkeää, että sääntelyn keinoin todella varmistetaan tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus.

4. Yhteenveto

Liikennekaaren myötä Suomen markkinoista tulee mielenkiintoinen eri toimijoiden näkökulmasta katsottuna ja tulemme todennäköisesti näkemään kokonaan uusia toimijoita ja palvelukonsepteja liikenteen toimialalla.

Näkemyksemme mukaan liikennekaarilakiluonnoksessa on tunnistettu keskeiset globaalit muutoksen ajurit, jotka muuttavat sekä Suomen että laajemmin globaalia liikennejärjestelmää monin eri tavoin. Osa muutoksen ajureista liittyy kasvavan liikenteen mukanaan tuomiin moninaisiin ongelmiin ja osa taas teknologian kehityksen ja erityisesti digitalisaation

ITS Finland ry
Bulevardi 7
00120 HELSINKI

LAUSUNTO

18.10.2016

mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin. Liikennekaaressa on globaalien muutostrendien lisäksi tunnistettu hyvin Suomen kansalliset haasteet liikenteen järjestämisessä. Yhteiskunnan maksamien kuljetustukien voimakas kasvu sekä liikenteen palvelutason ylläpidon haasteet maaseudulla on huomioitu liikennekaaren valmistelussa. Samoin kuljetus- ja matkaketjujen synnyttämiseksi välttämättömien digitaalisen tieto- ja maksamisprosessien edistäminen on hyvin mukana.

Liikennekaaressa on myös tunnistettu liikenteen ja liikkumisen markkinoiden suuruus sekä Suomessa että laajemmin maailmalla. Liikenne on Suomessa ja EU:ssa kotitalouksien toiseksi suurin kuluerä asumisen jälkeen. Tämä tarkoittaa mahdollisuuksia myös yrityksille, mikäli liikenteen markkinoille pääsyä helpotetaan.

Puhuttaessa Suomen kansantalouden tilasta ja ongelmista, puhutaan toistuvasti rakennemuutoksen tarpeesta. Tarvitaan näkemyksellistä rohkeutta suunnata resurssit uudella tavalla. 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.

Liikennekaari on kokonaisuutena erinomainen lainsäädäntöhanke. Se elää ajan hengessä ja nostaa digitaalisuuden mahdollisuudet osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja operointia. Se tullee antamaan koko liikennemarkkinalle saman mahdollisuuden kasvuun ja uusiin palveluihin kuin linja-autoliikennemarkkinan vapauttaminen antoi kaukoliikenteelle.

Liikennekaaren myötä Suomen liikenteen lainsäädäntö päivittyy internetaikaan. Liikennekaaren myötä liikenteen miljardimarkkinat tulevat uusien toimijoiden ulottuville. Liikennekaari saa kehityksen liikkeelle.

Kunnioittavasti,

Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry