ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

31.01.2023

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: Asiantuntijapyyntö O 55/2022 vp

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto dokumenttiin: ”Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset (EV 27/2017 vp)”

Asia: O 55/2022 vp Liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutukset (EV 27/2017 vp)

ITS Finland ry on älykkään liikenteen verkosto, jonka vuoksi lausuntomme koskee ensisijaisesti älykkään liikenteen toimialaan, suoraan tai välillisesti, liittyviä näkökulmia. Viime vuosina verkostossamme ovat korostuneet älyliikennepainotusten rinnalla liikennejärjestelmän kestävyys ja erityisesti digitalisaation mahdollisuudet yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisessa.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asian-tuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry kiittää lausuntopyynnöstä ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

1. Yleistä

Liikennepalvelulain suurimpana ajurina oli tarve löytää ratkaisuja liikenteen voimakkaan autoistumiskehityksen hidastamiseksi ja liikenteen kasvavien päästöjen kasvun taittamiseksi. Liikenteen päästöjen vähentämisen näkökulmasta Suomessa, ja myös laajemmin Euroopassa, toimenpiteet oli ylätasolla jaettu kolmeen eri kategoriaan:

- Fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla
- Autokannan uudistaminen liikenteen verotuksen toimenpitein
- Liikennejärjestelmän tehostaminen

Liikennepalvelulain lähtökohtana oli erityisesti liikennejärjestelmän tehostaminen ja liikenteen palveluistumisen edistäminen siten, että erityisesti kaupunkiseuduilla kansalaisille olisi tarjolla aitoja vaihtoehtoja yksityisautoilulle.

Liikennepalvelulain tavoitteena oli mahdollistaa uusien ja edullisempien käyttäjälähtöisten palvelujen kehittyminen joukkoliikenteen ja kaikkien muiden liikenteen palvelujen, kuten taksin, yhteiskäyttöautojen, kaupunkipyörien ja sähköpotkulautojen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhdistelmällä. Palveluistumisen tavoitteena oli vaikuttaa koko liikennejärjestelmän toimivuuteen ja vastuullisuuteen eli liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen, päästöihin, tuottavuuteen ja tehokkuuteen. Näihin vaikutuksiin ajateltiin päästävän edistämällä liikenteen matka- ja kuljetusketjujen

yhteentoimivuutta digitalisaation keinoin eli yhteen toimivilla tieto- ja maksurajapinnoilla, ja niihin pohjautuvilla palveluilla.

Liikennepalvelulain keskeisinä käytännön toimenpiteinä oli helpottaa uusien innovaatioiden ja datapohjaisten digitaalisten palvelujen markkinoillepääsyä ja käyttöönottoa sekä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) toteuttamista. Lähtökohtina olivat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat, laadukkaat, edulliset ja tehokkaasti tuotetut palvelut. Erityisesti liikennejärjestelmää koskeva tieto haluttiin järjestelmän asiakkaiden, palvelun-tuottajien ja viranomaisen käyttöön mahdollisimman avoimesti ja lisäarvoa tuottavasti. Uusien innovatiivisten liikkumispalvelujen markkinoillepääsyä haluttiin edistää taksilainsäädännön uudistamisella.

Vaikka Suomi kuvataan yleisesti liikenteen palveluistumisen edelläkävijänä ja ”Liikenne palveluna” -ajattelun kehittäjänä, niin palveluistuminen oli jo käynnissä ympäri maailmaa – erilaisia yhteiskäyttöpalveluja oli runsaasti kehitteillä maailman suurkaupungeissa. Itse asiassa liikennealalla oli jo vuosikymmeniä pyritty rakentamaan multimodaalisia ”ovelta ovelle” -matkaketjuja. Suurin ero aiempaan oli yhdistää digitalisaation mahdollistama alustatalous -ajattelu osaksi kokonaisuutta ja painottaa liikenteellisten tavoitteiden rinnalla liiketoimintamahdollisuuksia.

Isossa kuvassa tavoitteena oli palveluistumisen ja digitalisaation työkalujen avulla edistää kaikkien tärkeimpien liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista, ja samalla luoda mahdollisuuksia uusille yrityksille ja innovaatioille.

2. Lausunto

Tämä tavoitetila oli käsityksemme mukaan yleisesti hyväksytty toimialan eri toimijoiden keskuudessa, ja tavoitetila oli onnistuttu kuvaamaan hyvin liikennepalvelulaissa. Tämä käsitys välittyy myös nyt lausuttavana olevassa liikennepalvelulain pitkän aikavälin arvioinnissa.

Eli tavoitetilan ja vision tasolla oltiin toimialalla hyvin samoilla linjoilla, mutta kuten usein sanotaan: ”Devil is in the details.” eli varsinaisen toimeenpanon osalta eri osapuolten näkemykset erkaantuivat jonkin verran toisistaan. Tämä näkyy varsin hyvin myös toteutetussa liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutusten arvioinnissa.

Kokonaisuutena nyt todennetut vaikutukset ovat olleet melko pieniä, ja vaikeasti kvantitatiivisesti todennettavissa. Omassa lausunnossamme haluamme kuitenkin korostaa seuraavia näkökulmia ylitse muiden:

1. Liikennepalvelulain perimmäisenä tarkoituksena oli systeemisen muutoksen aikaansaaminen. Systeemisen muutoksen perimmäisenä tarkoituksena oli muuttaa palveluistumisen keinoin suomalaisten liikkumistottumuksia kestävämmiksi, sujuvammaksi, edullisemmaksi, turvallisemmaksi ja käyttäjien tarpeista lähteväksi palveluksi. Tällaisen systeemisen muutoksen aikaansaaminen vaatii aikaa, ja normaaliolosuhteissakin nyt kulunut aika olisi varsin lyhyt vaikutusten arvioimiseksi.

2. Käytännön tasolla koronapandemia on tehnyt liikennepalvelulain pidemmän aikavälin vaikutusten arvioinnin tässä vaiheessa mahdottomaksi. Koronapandemian aikana liikennepalvelut oli yksi kaikkein kovimmin kärsineistä toimialoista, eikä se ole siitä vieläkään palannut ennalleen. Käyttäjämäärät ovat edelleen monin paikoin selkeästi alempana kuin ennen koronaa, ja toimijoiden taloudellinen tilanne on selkeästi heikommalla tasolla.

Useita pienempiä palveluyrityksiä on kaatunut ja investoijat ovat erittäin varovaisia. Lisäksi koronan aikana lisääntynyt etätyöskentely on selvästi tullut jäädäkseen, ja sen vaikutukset tulevat näkymään myös tulevaisuudessa, kun koronasta itsestään ei ole enää huolta.

3. Liikennepalvelulain toimeenpano nosti datan ja digitalisaation mahdollisuudet kaikkien liikennealan toimijoiden tietoisuuteen. Sen myötä eri toimijat joutuivat miettimään ja kehittämään omia kyvykkyyksiään digitalisaation osalta. Samalla he miettivät omaa rooliaan osana matka- ja kuljetusketjujen muodostamista. Monelle toimijalle asia oli uusi ja monin paikoin uutuus ja toimeenpanon aikataulu aiheuttivat haasteita, mutta nyt toimiala on varsin hyvin ajan hermolla, kun vastaavat vaatimukset ovat EU:n suunnitelmissa. Parhaillaan on käynnissä useita laajoja komission aloitteita, kuten ITS Directive, MMTIS (Multi-Modal Travel Information Services), RTTI (Real-Time Traffic Information), MDMS (Multimodal Digital Mobility Services), joiden sisältö vastaa hyvin paljon liikennepalvelulain tavoitteita ja toteutusta. Liikennepalvelulaki on ollut eurooppalaisen kehityksen kärjessä, ja sen oppeja on varmasti käytetty eurooppalaisen sääntelyn suuntaamisessa. Tämä edelläkävijyys ei ole mennyt toimijoilta hukkaan.

3. Yhteenveto

Liikenneala on pysynyt varsin vakaana vuosikymmeniä ja samat ongelmat on tunnistettu vuosi toisensa jälkeen. Erilaiset uudet älykkäät palvelut ovat kehittyneet pikkuhiljaa, mutta ne ovat olleet enemmänkin tukipalveluja kuin ihmisten liikkumistottumuksia tai markkinatoimijoiden asemia 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. Korona pilasi myös tämän markkinan positiivisen kehityksen.

Puhuttaessa Suomen kansantalouden tilasta ja ongelmista, puhutaan toistuvasti rakennemuutoksen tarpeesta. Tarvitaan näkemyksellistä rohkeutta suunnata resurssit uudella tavalla ja liikennepalvelulaki on hieno esimerkki tästä pyrkimyksestä. Samalla tarvitaan rohkeutta uudelleenarvioida tehtyjä ratkaisuja ja tarvittaessa muuttaa jo tehtyjä säädöksiä. Tässäkin suhteessa liikennepalvelulaki on hyvä esimerkki nykyaikaisesta sääntelystä. Tämä ajattelutapa oli kirjoitettu sisälle jo alkuperäiseen liikennepalvelulakiin eli laki on alusta alkaen pitänyt sisällään sellaisia ”kokeiluelementtejä”, joita arvioinnissa peräänkuulutettiin.

Liikennepalvelulaki on ollut kokonaisuutena kannatettava lainsäädäntöhanke. Se on elänyt ajan hengessä ja nostanut digitaalisuuden mahdollisuudet osaksi liikennejärjestelmän suunnittelua ja operointia.

Suomessa MaaS ajatellaan usein yhden yrityksen liiketoimintamallina, mutta maailmalla MaaS nähdään laajemmin palveluistumisena. MaaSin ajattelutavan ympärille on rakentunut runsaasti sekä yksityisiä että julkisia palvelukokonaisuuksia. Maailmalla MaaS nähdään pikemminkin synonyymina liikkumisen kestävälle tulevaisuudelle kuin yksittäisenä liiketoimintamallina.

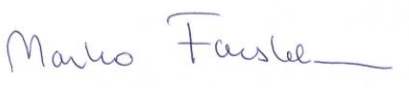
Koronapandemia vei monelta toimijalta onnistumisen edellytykset, ja varmasti myös vaikutti suuresti liikennepalvelulain tavoitteiden toteutumiseen. Mutta, kuten todettua, eurooppalainen sääntely on kulkemassa vääjäämättä liikennepalvelulain suuntaan, ja suomalaiset toimijat ovat erinomaisesti asemoituneita uusien aloitteiden toimeenpanossa.

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00100 HELSINKI

LAUSUNTO

31.01.2023

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry