



Liikenne- ja viestintäministeriö / [international.mintc@lvm.fi](mailto:international.mintc@lvm.fi)

Viite: LVM:n sähköposti 21.6.2018 ”Kutsu pohtimaan liikenteen ja viestinnän EU- ja kv-tason toimia vuosille 2019 - 2024

## Palvelualan näkemykset

### 1) Suomi ja EU datatalouden edelläkävijäksi (Tieto)

Liikenne- ja viestintäsektorilla digitalisaation tuoma teknologinen kehitys mm. tekoälyn, automaation ja robotisaation kautta nopeutuu entisestään, sillä kehitys ruokkii itse itseään. Tiedon ja datan merkitys lisääntyy ja sen hyödyntämisestä muodostuu aiempaa enemmän yritysten keskeinen kilpailutekijä. Tiedon avulla yritykset räätälöivät asiakkaalle tarjottavan tuotteen tai palvelun sisältöä ja ajoitusta, mikä johtaa aiempaa enemmän aika- ja paikkariippumattomaan ja tehostuneeseen liiketoimintaan.

Liikenteen ja viestinnän toimialalla sopeutuminen digitalisaatioon edellyttää, että EU-tasoinen regulaatio elää ajassa. Liikenteen ja viestintäsektorin sääntelyä on edelleen uudistettava prosessina ja kevennettävä sitä mukaa kuin asiakkaiden tarpeet kehittyvät ja toimintaympäristö muuttuu 2020-luvulle tultaessa. **EU:n tulee edistää teknologia-neutraalisti liikenteen ja viestinnän toimialoilla markkinaehtoista kehittymistä ja kilpailua**, eikä EU:n tule itse lähteä tekemään voittajien valintaan.

**EU:n tulee entisestään kiihdyttää panostuksiaan liikenteen digitalisaatiokehityksen edistämiseen, sen tuomien teknologioiden kehittämiseen, pilotointiin, käyttöönottoon ja kaupallistamiseen.** EU:n tulee tukea yritysten ponnisteluja uudessa kansainvälisessä digitaloudessa, jotta mahdollisimman suuri osuus digitaloudessa luotavasta arvonnäistä saadaan kotiutettua Suomeen ja muihin EU-maihin.

**Sekä julkisen että yksityisen sektorin tiedon saatavuutta on edistettävä EU:ssa yhteisillä pelisäännöillä, liikenteen tietoelementtien harmonisoinnilla ja tarpeen mukaan myös lainsäädännöllä.** Liikenne- ja logistiikkasektorin kehitystä hidastavat datan laadun, yhteentoimivuuden, käyttöoikeuksien ja avoimuuden puutteet. Yhteentoimivuus tiedon vaihdossa edellyttää, että tietoelementit harmonisoidaan sekä sovitaan tarvittavista standardeista, vakiosopimusehdoista ja käytännösäännöistä. Lisäksi on voimakkaasti edistettävä uuden teknologian kuten esimerkiksi lohkoketjujen ja keinoälyn mahdollisuuksia yhteentoimivuuden kehittämisessä. Palta katsoo, että liikenteen digitalisaatiokehityksen edistäminen EU:n toimesta on tärkeää, mutta edistämisen tulisi perustua pitkälti yritysten vapaaehtoisuuteen ja yhteistyöhön sekä liikenteen tietoelementtien harmonisointiin.

Digitalisaatio, kaupungistuminen ja ihmisten kasvava ympäristö- ja ilmastotietoisuus edistävät liikennesektorilla uusia liiketoimintamalleja, joissa hyödynnetään mm. jakamistaloudesta tuttuja toimintamalleja. Liikenteen osalla näkyvänä muutoksena tulee olemaan mm. yhteiskäyttöautojen lisääntyminen omistusaution vaihtoehtona, liikenne palveluna (Maas) -toimintamallin yleistyminen sekä yksityishenkilöiden käyttö osana pakettikuljetusten logistiikkaa. **Suomen tulee EU:ssa edistää toimia, joilla ns. lepääviä resursseja olisi mahd. ottaa aiempaa paremmin käyttöön yhteisillä pelisäännöillä esim. työlainsäädäntöä ja verolainsäädäntöä kehittämällä.** Ei ole syytä liian etupainotteisesti pyrkiä luomaan lainsäädännön kehikkoa uusien, kehitteillä olevien liiketoimintamallien (esim. alustojen kautta tarjottavat kuljetuspalvelut) ympärille. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että uudet liiketoimintamallit eivät luo epäreilua kilpailuetua ns.



perinteisille toimijoille. Tavoitteena tulee olla pikemminkin perinteiseen liiketoimintaan kohdistuvan sääntelyn purkaminen.

**Suomen tulee olla aktiivisesti vaikuttamassa EU:n tutkimusohjelmien ja hakujen sisältöihin**, jotta suomalaiset yritykset, yliopistot ja tutkimuslaitokset pääsevät mukaan koko Euroopan laajuisiin tutkimushankkeisiin. Hankkeet ovat luonnollinen alusta niin uusien innovaatioiden, kuin standardien ja käytäntöjen syntymiselle.

## 2) Liikenne hiilivapaaksi vuoteen 2045 mennessä myös EU:ssa (ilmasto)

Ihmiset ja yritykset tiedostavat nykyään liikenteeseen liittyvien valintojensa ympäristövaikutukset, mutta seuraavien 10 vuoden aikana kiristyvät ilmasto- ja ympäristövaatimukset tulevat muuttamaan ihmisten, yritysten ja tavaroiden liikkumista. Ihmiset ja yritykset joutuvat ottamaan nykyistä enemmän huomioon kulutus- ja hankintapäätöstensä ympäristövaikutukset. **Suomessa LVM on ottanut tavoitteekseen tehdä liikenteestä hiilivapaa vuoteen 2045 mennessä. Sama tavoite olisi hyvä pyrkiä samaan myös tavoitteeksi vähintään EU:n liikennepoliitikassa**, koska ympäristö- ja ilmastoimenpiteissä tulee pyrkiä mahdollisen laajaa kansainväliseen soveltamiseen. Tärkeintä on saada aikaiseksi kansainväliset ratkaisut, jossa Suomi toteuttaa osansa, mutta ei menetä kilpailukykyään. Erityisesti meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä kansainvälisesti sovittavat toimet ovat avainasemassa.

Suomen ja EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteiden toteutumisen kannalta tärkeää on ylipäätään, että muut päästökaupan ulkopuolella olevat sektorit (maatalous, lämmitys ja jätehuolto) vähentäisivät seuraavan 10 - 20 vuoden aikana päästöjään suunniteltua enemmän. Ts. liikennesektoriin kohdistuvaa isoa muutos- ja kustannusvaikutusta tulee pyrkiä pienentämään, koska liikenteen tavoite (hiilivapaa vuoteen 2045 mennessä) onkin haastava.

## 3) Varmistetaan viestintäverkkojen laatu ja kattavuus Suomessa ja muualla EU:ssa (verkot)

Suomen vahvuutena on ollut internetin yli tapahtuvassa liikenteessä vapaa datan käyttöoikeus, joka on osaltaan mahdollistanut myös uusien ”liikkumisinnovaatioiden” synty-  
misen. (Esimerkiksi kaupunkiautojärjestelmä edellyttää toimiakseen merkittävän määrän luotettavaa ja reaaliaikaista tiedon siirtoa.) Suomessa on tällä hetkellä uusien digitaalisten liikennepalvelujen perustana maailman laadukkain ja hinnaltaan edullisin tietoliikenneverkko. Tähän samaan tulee pyrkiä myös EU:ssa. Ts. **Suomeen ja EU:hun tulee luoda edellytykset sille, että 5G otetaan käyttöön kärkijoukoissa ja infran kehitys turvataan myös poliittisin päätöksin.**

Suomen tulee toimia esimerkkinä muille EU:n jäsenmaille mobiililaajakaistan markkinoiden edelläkävijämaana. Taajuuspolitiikka tulee pyrkiä pitämään kuitenkin mahdollisimman pitkälle kansallisissa käsissä. 5G -taajuuksien hyödyntämisen osalta Suomen tulee aktiivisesti ja nopeasti pyrkiä neuvotteluteitse sopimaan Venäjän kanssa tehokkaasta taajuuksien käytöstä rajoitealueilla.



Lausunto  
Palta ry

3 (3)

16.8.2018

Julkinen

#### 4) EU:ssa tulee pyrkiä liikenteen osalta yhteisiin markkinoihin (palvelut)

**EU:n tulee jatkossa ottaa vahvemmin tavoitteekseen pyrkiä liikennesektorilla EU:n perustavoitteiden mukaisiin yhtenäismarkkinoihin (Single Market).** EU:n komission vuonna 2017 julkistamien liikkuvuuspakettien lainsäädäntöesityksiä tulee jatkaa ja esitysten käsittelyssä tulee selkeämmin pitkän tähtäimen tavoitteeksi ottaa Single Market -periaate.

**EU:n tulisi käynnistää palvelutalousohjelma,** joka tähtäisi EU:n koko palvelusektorin (ml. liikenne ja viestintä) kehittämiseen, uusien palvelualojen kasvun kannusteiden luomiseen sekä työn murroksen mahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Kunnioittaen,

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Tuomas Aarto  
toimitusjohtaja

Petri Laitinen  
logistiikan toimialapäällikkö