

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

6.11.2015

A stylized illustration of a city skyline. In the background, a blue silhouette of a city skyline is visible, featuring a prominent tower. Above the skyline, a white airplane is flying. In the middle ground, a blue bus, two blue cars, and a blue train on a bridge are shown. The foreground is filled with various human figures in different colors (red, orange, yellow, green) engaged in different activities: a person lying on the grass, a person riding a bicycle, a person walking, a person sitting on a bicycle, and a group of people standing and talking. The overall scene depicts a busy, multi-modal urban environment.

**"Problems for the best and brightest"**



# Tavoitetilä: Suomesta liikennesektorin edelläkävijä

- Autoistumisen voimakas kasvu globaali ongelma, digitalisaatio mahdollisuus
- Liikennesektorin vuotuiset markkinat
  - Suomessa reilu 30 mrd. euroa
  - maailmanlaajuisesti tuhansia miljardeja
- Suomi liikenteen digimurroksen suunnannäyttäjäksi
  - tuottavuusloikka digitaalisilla innovaatioilla ja markkinaehtoisilla palveluilla
  - liikenteestä kasvuala suomalaisille mobiiliosaaajille
  - virtuaaliset palvelut korvaavat fyysistä liikennettä
  - tiedosta viides liikennemuoto





# Liikenteen lähtökohdat

- Yksi tiukimmin säännellyistä toimialoista ja tehottomimmista järjestelmistä
- Julkisen sektorin rooli voimakas, markkinaehtoisille palveluille niukasti tilaa
- Samaan matkaan useita liikennemuotoja hyödyntäviä palveluja liikkumiseen ei juurikaan tarjolla
  - kukin liikennemuoto kehittää itseään
  - yritysten motivaatio säästämässä, ei innovoinnissa
- Julkisesti tuetut henkilökuljetukset suuri ja kasvava menoerä
- Liikenteestä tulee palvelu, kun sääntely sallii. Tulevaisuudessa edelläkävijät hallitsevat globaaleja liikkumispalveluja



# Visio: Liikenne palveluna



# Liikennejärjestelmän toimintamallin muutos

- Yhteentoimivuus ja muutos itsepalveluista palveluiksi digitaalisen tiedon, innovatiivisten palveluiden ja robotisaation varaan rakennetuilla konsepteilla
- Tavoitteena mahdollisimman avoimet markkinat
  - Asiakaslähtöiset, kysyntään ja tarjontaan perustuvat kaikki liikennemuodot kattavat palvelut
  - Uudet palvelut alentavat kustannuksia, luovat uutta kysyntää, parantavat palveluja ja luovat työpaikkoja
  - Toimijat toteuttavat vastuullisesti, viranomaisille keinot puuttua ei-toivottuihin vaikutuksiin
- Läpinäkyvä digitaalinen maksutieto estää harmaan talouden yhteiskäyttöisissä palveluissa

# Liikennemarkkinoiden avaaminen

- Markkinoiden sääntelystä palvelujen laadun varmistamiseen
- Palvelujen yhdistelyssä kiirehdittävä
  - digitaalisten lippu- ja maksujärjestelmien käyttöönottoa
  - avoimien rajapintojen varmistamista
- Suurimmat muutospaineet maaliikenteessä
  - tavoitteena henkilö- ja tavarakuljetusten saumaton yhdisteltävyys
- Oleellista markkinoillepääsyn vapauttaminen ja kansallisista erityisrajoitteista luopuminen
- Julkisesti rahoitetut palvelut eivät saa viedä tilaa markkinaehtoiselta liikenteeltä.



Uusia yrityksiä, uusia palveluja ja uusia työpaikkoja.  
Enemmän palvelua, vähemmän itsepalvelua.

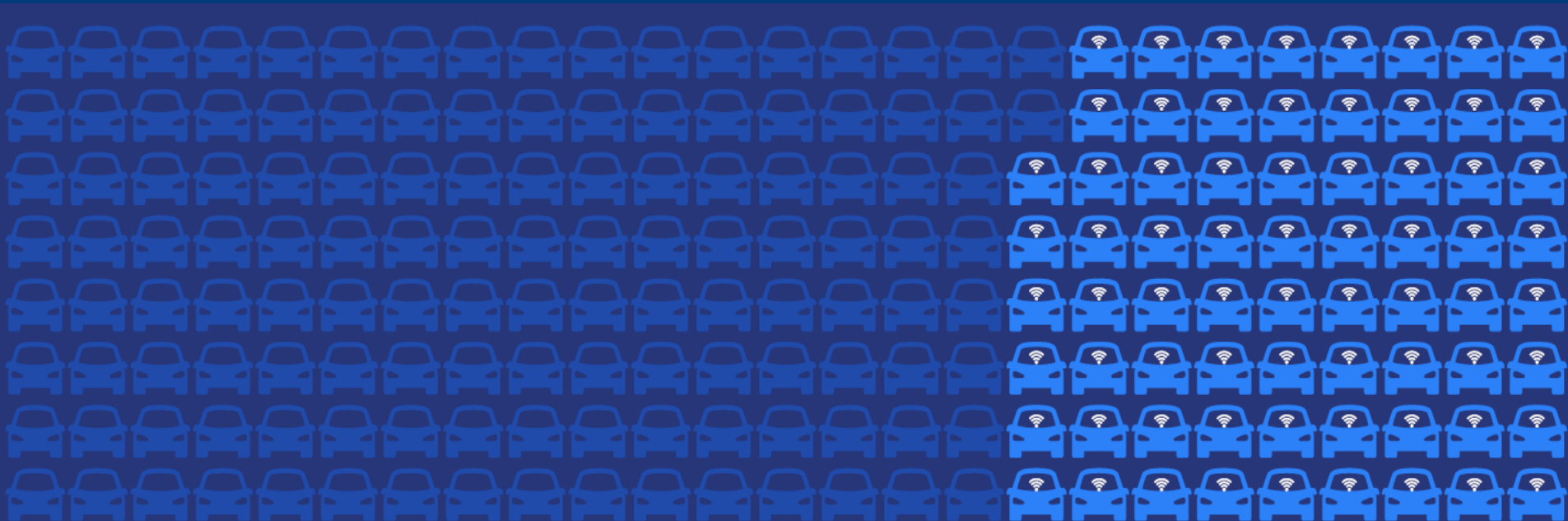




Liikenteen digitalisaation vaikutuksia.

Vähemmän yksityisautoja, parempi käyttöaste  
suurempi keskikuorma.

Vähemmän päästöjä ja turvallisempi liikenne.



Liikenteen digitalisaation vaikutuksia.

Enemmän kilpailua, enemmän vaihtoehtoja ja edullisempia hintoja.

**OnniBus**  
**Tampere-Helsinki**  
**1 €**

**Matkahuolto**  
**Turku-Tampere**  
**2 €**

**VR**  
**Kuopio-Tampere**  
**5 €**

# Tarvittavat toimet



- 1) Uudistetaan liikennealan sääntelyä uusien innovaatioiden, digitalisaation ja automatisaation mahdollistamiseksi
- 2) Edistetään kaikissa liikennemuodoissa liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveeseen kilpailun pohjalta
- 3) Varmistetaan keinot reagoida, jos tarvittavia palveluja ei markkinaehtoisesti synny
- 4) Selvitetään uusia rahoitusmalleja ja valtion taseen aktivoimista investointien mahdollistamiseksi

# Mitä tarkoittaa konkreettisesti

- ... taksiliikenteessä
- ... linja-autoliikenteessä
- ... rautatieliikenteessä
- ... saaristoliikenteessä
- ... lentoliikenteessä
- ... tiedon hyödyntämisessä
- ... palveluiden saatavuuden varmistamisessa
- ... infrastruktuurin kehittämisessä
- ... hallinnollisen taakan keventämisessä





# Taksiliikenteen uudistus

- Tavoitteena, että asiakas löytää mahdollisimman helposti tarvitsemansa kuljetuspalvelun
- Asiakkaan saaman palvelun laadun ja turvallisuuden kannalta välttämätön sääntely varmistetaan
  - Kannustetaan palvelujen digitalisointiin
  - Voitaisiinko kiintiöt ja määrälliset rajoitukset poistaa?
  - Voitaisiinko hinnoittelu vapauttaa ainakin tilanteissa, joissa asiakkaalla on aito valinnan mahdollisuus?
  - Mahdollisuus puuttua hinnoitteluun, jos syntyy asiakkaan kannalta epäterveitä vaikutuksia
  - Lupamenettelyjä ja –vaatimuksia ajanmukaistetaan

# Linja-automarkkinoille helpommin ja keveämmät vaatimukset

## Vireillä

- Reittiliikennelupa helpommin, viranomaisen hankkima liikenne ei saa estää markkinaehtoisen liikenteen syntymistä
- Markkinaehtoisessa kutsujoukkoliikenteessä luovutaan kolmen ennakkotilauksen vaatimuksesta
- Markkinaehtoisessa pikkubussien tilausliikenteessä luovutaan viiden matkustajan vähimmäismäärästä

## Jatkossa

- Tarkastellaan lupavaatimusten ja -menettelyjen edelleen keventämistä

# Markkinaehtoisuus rautatieliikenteessä

- EU:n ns. neljännen rautatiepaketin tavoitteena avata jäsenvaltioiden henkilöliikenteen kuljetukset kilpailulle
  - Kansallisesti voidaan edetä EU:sta riippumatta
- EU-valtioista vain Suomessa, Irlannissa ja Liettuassa tällä hetkellä käytännössä täydellinen monopolitilanne
- Monopolitilanne antaa rautatieliikenteen palveluille huonot lähtökohdat vastata kilpailuun
- Myös rautatieliikenteessä tavoitteena, että asiakkaille tarjotaan markkinaehtoisesti enemmän vaihtoehtoja ja palvelut ovat korkeatasoisia ja kustannustehokkaita
- Edellytykset rautatieliikenteen kilpailun avaamiselle valmistellaan kevääseen 2016 mennessä.

# Markkinaehtoisuus rautatieliikenteessä

| Maa               | Rautatieyritykset henkilöliikenteessä                  | Rautatieyritykset tavaraliikenteessä           |
|-------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Alankomaat        | 2                                                      | 5                                              |
| Belgia            | 2                                                      | 5                                              |
| Bulgaria          | 1                                                      | 4                                              |
| Espanja           | 1                                                      | 8                                              |
| Irlanti           | 1                                                      | 1                                              |
| Iso-Britannia     | 22                                                     | 14                                             |
| Italia            | 5                                                      | 10                                             |
| Itävalta          | 4                                                      | 6                                              |
| Latvia            | 1                                                      | 3                                              |
| Liettua           | 1                                                      | 1                                              |
| Luxemburg         | 1                                                      | 1                                              |
| Norja             | 3                                                      | 5                                              |
| Portugal          | 2                                                      | 3                                              |
| Puola             | 12                                                     | 14                                             |
| Ranska            | 3                                                      | 7                                              |
| Romania           | 10                                                     | 10                                             |
| Ruotsi            | 17                                                     | 12                                             |
| Saksa             | 20-300 (laskentatavasta riippuen)                      | 30                                             |
| Slovakia          | 2                                                      | 6                                              |
| Slovenia          | 1                                                      | 3                                              |
| Suomi             | 1                                                      | 1 (lisäksi myönnetty 2 toimilupaa)             |
| Sveitsi           | 1 valtakunnallinen (useita paikallisia ja seudullisia) | 1 pääoperaattori (useita muita operaattoreita) |
| Tanska            | 10                                                     | 5                                              |
| Tshekin tasavalta | 4                                                      | 4                                              |
| Unkari            | 2                                                      | 9                                              |
| Viro              | 3                                                      | 2                                              |

# Saaristoliikenteeseen uudistuksia

- Ensi vaiheessa tarkasteluun ostoliikenne (yhteysalukset) ja valtionavustuksin tuettu liikenne – markkinat eivät ole päässeet kehittymään asiakaslähtöisesti eivätkä palvelut vastaa kaikkien asiakasryhmien tarpeita (kesäasukkaat, matkailu)
- Tavoitteena markkinaehtoisuus ja monipuolisemmat palvelut
  - Palvelun maksullisuus
  - Ei avustuksia reiteille, joilla olisi saatavilla markkinaehtoisia palveluja
  - Uusien palvelujen toimivuus varmistetaan kokeiluilla





# Lentoliikenteestä



- Suomessa väkilukuun nähden erittäin laaja lentoasemaverkko (Finavia)
- EU-lainsäädäntö edellyttää, että lentoasemaliiketoimintaa harjoitetaan liiketaloudellisin periaattein
- Finavia ylläpitää EU:n ”poikkeusluvalla” verkostoperiaatteen puitteissa 24 lentoasemaa kokonaisuutena, joista 23 on tappiollisia.
- Lentoliikenteessä tavoitteena palvelutarjonnan ja vaihtoehtojen lisääminen markkinaehtoisesti ja matkaketjuja kehittämällä.
- Lentoaseman tulisi olla houkutteleva sekä asiakkaan että palveluntarjoajan näkökulmasta.

# Tiedon hyödyntäminen

- Digitaalisessa palvelutaloudessa kaiken toiminnan ja kehityksen raaka-aineena on digitalisoitu tieto.
- Tietoa kerätään, analysoidaan ja käytetään.
- Tiedon hyödyntämisen rinnalla on huomioitava myös tiedon suojaamisen tarpeet.
- Tietojen käytölle yhteiset pelisäännöt.



# Liikennepalveluiden laatu ja saatavuus



- Lähtökohtana on vaihtoehtojen tarjoaminen kansalaisille maalla ja kaupungeissa.
- Markkinaehtoisuus ei tarkoita toimimista markkinoiden "armoilla", vaan yhteistyötä asiakkaan parhaaksi.
- Saavutettavuudesta huolehditaan julkisen sektorin toimin vähimmäispalvelutaso turvaten tilanteessa, jossa markkinaehtoisia palveluita ei synny.
- Vähimmäispalvelutaso määritellään liikennemuotoneutraalisti ja markkinoiden toimivuus varmistetaan.
- Yhteiskunnan kuljetustuet kohdistetaan enenevässä määrin asiakkaalle, jotka omilla valinnoillaan aktivoivat kilpailua sekä vaikuttavat palveluiden hankintaan ja kehittymiseen esimerkiksi digitaalisen palvelusetelin avulla.

# Maaseudun liikennepalvelut

- Haasteet harvaan asutuilla alueilla hyvin samanlaisia ympäri maailmaa
- Uudet tavat jakaa informaatiota muuttavat markkinoita
- Merkittävä muutos tapahtumassa: auto omaisuutena vs. auto palveluna
- Kutsuohjattu julkinen liikenne yksi keskeisimmistä keinoista tarjota liikennepalveluita harvaan asutuilla alueilla
- Ajoneuvokapasiteettia on usein riittävästi mutta ei välttämättä tehokkaassa käytössä
- Uudet palvelukonseptit eivät poista kokonaan julkisen rahoituksen tarvetta erityisesti harvaan asutuilla alueilla, mutta voivat pysäyttää kustannusten nousun



# Hallinnollisen taakan keventäminen

- Nykyistä lupahallintoa uudistettava.
- Lupavaatimukset arvioidaan kriittisesti tavoitteena menettelytapojen keventäminen sekä hakijoiden että viranomaisten kannalta
- Hyviksi havaittuja menetelmiä: siirtyminen ilmoitusmenettelyyn, yhden luukun periaate, hakuprosessien sähköistäminen ja omavalvontaan pohjautuvat käytännöt



- Liikennejärjestelmä sirpaleinen
- Merkittävästi kehitettävää markkinaehtoisien toiminnan edellytysten varmistamisessa, julkisen vallan roolin vähentämisessä, palvelukokonaisuuksien luomisessa sekä järjestelmän yhteen toimivuuden varmistamisessa
- Eri liikennemuotojen sääntelyn olisi oltava mahdollisimman johdonmukaista ja yhdenmukaista
- Parhaiten tavoite saavutetaan kokoamalla ja yhtenäistämällä liikennepalveluita ja -markkinoita koskeva sääntely yhteen koko liikennejärjestelmää käsittelevään lakiin, liikennekaareen.



# Liikenneverkon kehittäminen alustaksi palveluille

- Lähtökohtana innovatiivisten ja uusien rahoitusmallien hyödyntäminen.
- Tavoitteena:
  - tehokas omaisuuden hallinta (laiskan taseen aktivointi)
  - väyläverkon uudenlaisen kehittämisen ja investointien mahdollistaminen
  - digitaalisten palveluiden syntyminen
  - parempi palvelutaso käyttäjille
- Rahoitusmallien selvityksestä saadaan välttämätön tietopohja päätöksille, jotka koskevat uusia väyläinvestointeja. Tämän vuoksi ei ole tarkoituksenmukaista päättää suurista väyläinvestoinneista ennen selvityksen valmistumista.



Hallinto luo  
kasvualustoja,  
yritykset viljelmiä ja  
kukoistus tulee  
asiakkaiden mukana.

