Maas GLOBAL

11/5/2021

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Viite: VNS 2/2021 vp / asiantuntijapyyntö

MaaS Globalin lausunto valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

MaaS Global (MG) on maailman ensimmäinen MaaS (Mobility as a Service eli liikkuminen palveluna) -operaattori. Vuonna 2015 Helsingissä perustettu MG lanseerasi marraskuussa 2017 uudenlaisen Whim-liikkumissovelluksen, jolla on tehty jo yli 16 miljoonaa matkaa. Whim toimii tällä hetkellä Helsingissä, Turussa, Antwerpenissä ja Wienissä ja pilotti on juuri lanseerattu Japanissa.

Ihmiset ja yhteiskunnat tarvitsevat liikkuvuutta. Samalla yksityisautoille on löydettävä nykyistä vastuullisempia ja kestävämpiä vaihtoehtoja. MG on maailman ensimmäisenä MaaS-operaattorina ~~on~~ laskenut koko toimintansa hiilijalanjäljen ja kompensoinut sen. Kompensointi sisältää sekä asiakkaiden Whimillä tekemät matkat että MG:n omasta toiminnasta aiheutuneet päästöt.

Monelle suomalaiselle auton omistaminen on edelleen välttämätöntä. Kuitenkin 38 prosenttia auton omistajista olisi valmis vaihtamaan auton kestävämpään vaihtoehtoon, jos sellaisia olisi olemassa. MG pyrkii tarjoamaan kestävämmän vaihtoehdon yksityisautoille ja tavoitteenamme on korvata miljoona yksityisautoa Whim-tilauksilla vuoteen 2030 mennessä.

MG kiittää mahdollisuudesta antaa lausunnon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032 ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa. MG pitää hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaa kehitetään hallituskaudet ylittävällä aikavälillä. Suunnitelman tavoitteet liikkumisen palveluistumiselle ovat tervetulleita, mutta kokonaisuudessaan suunnitelma jää kuitenkin yleiselle tasolle eikä siinä sitouduta riittävän konkreettisiin toimiin.

Liikennepolitiikan näkökulmasta suunnitelma hyödyntää pääosin suhteellisen perinteiset työkalut ja markkinatoiminnan potentiaali jää julkisesti rahoitetun toiminnan varjoon. Uudet kehittyvät alat kuten liikkumisen palvelut ja MaaS luovat kestävää vihreää kasvua mutta suunnitelmassa liikenneverkkoa kuvataan pääasiassa taloudellisen toiminnan, teollisuuden ja liike-elämän tukiprosessina.

Visio, tavoitteet ja strategiset painopisteet

Suunnitelman vision pitäisi toimia majakkana liikennejärjestelmän kehittämiselle tulevien kahdentoista vuoden aikana. Vision pitäisi olla tarpeeksi selkeä ja kunnianhimoinen, jotta suunnitelman ohjautuvuus toteutuu ja tuhansien aloitteiden ja hankkeiden joukosta pystytään priorisoimaan kaikista tärkeimmät.

Vaikka visio pitää sisällään hyvin positiivisia linjauksia, MG:n näkemyksen mukaan liikkumisen palvelujen osalta puuttuu kunnianhimoa. Suunnitelman visio siitä, että työmatkaliikkuminen on pääasiassa kestävää vuonna 2050 on varovainen ja tulee hyvin todennäköisesti toteutumaan jo ilman suunnitelmassa määriteltyjä toimenpiteitä.

MG pitää positiivisena, että visiossa otetaan kantaa Suomen johtajuuteen liikenteen palveluiden ja teknologioiden kehittämisessä. Samalla haluamme kuitenkin painottaa, että Suomi on tämän uuden alan edelläkävijä jo nyt. Mikäli visio haluttaisiin vahvistaa ja kirkastaa, voisi visioon sisältää esimerkiksi seuraavan kaltaiset muutokset:

- *Yksityisauton käyttö on vuonna 2050 kaupunkialueilla tarpeetonta, koska muut palvelut toimivat sujuvammin, kestävämmin ja mukavammin. Autottomuus elämäntapana on muodostunut osaksi kaupunkilaisten arkea ja omistamisen on korvannut taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävämpi palvelutalous.*
- *Liikkumisen palveluistuminen on luonut vihreää kasvua ja vahvistanut Suomen asemaa globaalina ajatusjohtajana ja innovaattorina kestävien liikenteen palveluiden, teknologioiden ja kulkuneuvojen globaaleilla markkinoilla.*

Suunnitelmalle asetettuja kolmea tavoitetta, jotka liittyvät saavutettavuuteen, kestävyyteen ja tehokkuuteen ovat MG:n mielestä hyviä ja kannatettavia.

Toimenpideohjelma

MG pitää suunnitelman toimenpideohjelmaa pääasiallisesti hyvänä ja pidämme erittäin tärkeinä muun muassa ohjelmassa esitettyjä panostuksia kävelyyn, pyöräilyyn, liityntäpysäköintiin, joukkoliikenteeseen ja matkaketjuihin.

Liikkumisen palveluistumisen näkökulmasta jäämme kuitenkin kaipaamaan lisää toimenpiteitä ja rohkenemme kyseenalaistamaan jos ehdotetut toimenpiteet ohjaavat kehitystä vision multimodaaliseen ja kestävään suuntaan. Toimenpideohjelmassa päävastuu MaaSin kehittämisestä ohjataan kunnille hyvin yleisluontoisesti ja on vaikea tunnistaa miten ehdotetut toimenpiteet eroavat nykypäivästä.

Käsityksemme mukaan kunnat mahdollistavat jo nyt liikkumisen palveluiden kehittymistä ja liikkumisen palveluiden syntyä kokeilujen, julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyön ja digitalisaation kautta. Ilman konkreettisia tavoitteita tälle työlle on vaikea nähdä minkälainen vaikutus suunnitelman toimenpiteillä tulee olemaan ja miten nykyinen toiminta kunnissa muuttuisi suunnitelman myötä. Nykyisessä muodossaan emme näe selkeää tukea tai tavoitteellisuutta, jolla saataisiin otettua iso loikka kohti visiota.

Liikennepalvelulain toimeenpano on epäonnistunut

Ohjelmassa mainitaan myös liikennepalvelulain määräysten toteutuminen käytännössä. MG pitää positiivisena , että esimerkiksi liikkumispalveluiden tarjoajien pääsystä myyntirajapintoihin

oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin kannetaan huolta. Ohjelmasta jää kuitenkin osittain epäselväksi miten tämä tapahtuu käytännössä.

Vaikka liikennepalvelulaki on ollut voimassa jo pari vuotta, markkinoilla on edelleen toimijoita, jotka eivät täytä lain määräykset avoimista rajapinnoista, kohtuullisista ehdoista ja järjestelmien yhteentoimivuudesta. Tällä hetkellä suurimmat haasteet eivät löydy yksityisten toimijoiden välillä vaan yksityisten ja julkisten toimijoiden yhteistyössä. Tähän mennessä näitä haasteita ei ole kyetty ratkaisemaan paikallisella tasolla, vaan muutokset ovat syntyneet lähinnä viranomaisprosessien kautta, vaikka esimerkiksi rajapintojen käyttöehdot ovat paikallisen poliittisen päätöksenteon piirissä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ei yleensä ole arvioitu esim. markkinoiden toimivuutta tai lainsäädännön kehitystarpeita. Tämä on ymmärrettävää, sillä Suomessa aiemmin toteutetut suunnitelmat ovat olleet seudullisia tai paikallisia. Sen sijaan valtakunnallisessa suunnitelmassa nämäkin näkökulmat olisi hyvä ottaa arvioinnin kohteeksi, sillä niillä on huomattavia vaikutuksia markkinoiden kehittymiseen ja käyttäjien valintoihin.

Liikkumisen palvelujen ja MaaSin asiantuntijana meidän on vaikea nähdä miten suunnitelman visio multimodaalisesta yhteiskunnasta voi toteutua ilman selkeämpiä ja sitovampia toimenpiteitä toimivan markkinan edistämiseksi. Keskeisin toimenpide lyhyellä aikavälillä olisi liikennepalvelulain 154-161§ tehokas ja määrätietoinen toimeenpano niin paikallisella kuin valtakunnallisella tasolla.

Olisi myös ensiarvoisen tärkeä varmistaa, että lakia valvovilla viranomaisilla on riittävästi resursseja seurata ja nopeasti puuttua markkinaa vääristävään toimintaan. Lisäselvyyttä tarvitaan varsinkin rajapintojen käyttöehdoissa - tällä hetkellä keskustelu rajapintojen kaupallisista ehdoista luo paljon epävarmuutta markkinoilla, hidastaa ja pahimmillaan estää markkinoille tulon.

Vaikka MaaS on suomalainen innovaatio, alan yritykset kilpailevat globaaleilla markkinoilla ja Suomessa tehdyt päätökset vaikuttavat suuresti myös toimijoiden mahdollisuuksiin pärjätä kovenevassa kilpailussa. MG:n ja monen muun suomalaisen yrityksen toiminta perustuu pohjoismaisiin arvoihin kuten kestävyyteen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vastuullisuuteen.

Mikäli lainsäädännön hidas toimeenpano jatkuu ja kannustimet jäävät puuttumaan, MaaSin edut uhkaavat valua ulkomaisille yrityksille, joiden toiminta perustuu täysin erilaisille arvoille. Tämä ei ole vain teoreettinen uhka - keväällä Google ilmoitti aikovansa ryhtyä yhden luukun liikkumispalveluksi[1] ja on perusteltua olettaa, että useat muut suuryritykset tulevat tekemään samoin.

MaaS-markkinan arvon ennustetaan ylittävän 500 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä - tämä tarjoaa valtavia mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille ja vihreälle kasvulle. Globaali MaaS-markkina ei kuitenkaan odota Suomen valtion päätöksiä ja etulyöntiasemamme tällä

[1] 17/02/21The Verge: Google Maps will now let you pay for public transportation and parking through its app.

alalla kapenee päivä päivältä. Suomi on koko ajan menettämässä asemaansa kiinnostavana sijoituskohteena.

Liikkumistili ohjaamaan kysyntää

Kiinnitämme myös huomiota siihen, että toimenpideohjelmassa keskitytään vahvasti palvelujen saatavuuden kasvattamiseen. Vaikka tämä on tietenkin tärkeää, jäämme kaipaamaan kysynnän tukevia kannusteita. Yhdymme täysin luvussa 5.4.6 esitettyyn analyysiin siitä, että kulkumuotosiirtymä kestäviin kulkumuotoihin edellyttää liikennepoliittisten toimenpiteiden lisäksi myös esimerkiksi kestävää liikennettä tukevaa maankäyttöä sekä taloudellista ohjausta.

Liikkumisen palvelujen osalta jäämme kuitenkin kaipaamaan ohjauksen toimenpiteitä niin ohjelmassa kuin esimerkiksi valtioneuvoston periaatepäätöksessä liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän työssä on tunnistettu toimenpide, jonka mukaan työsuhde-etujen verotuksen uudistamista pitäisi valmistella siten, että huomioidaan liikkumispalvelujen nykyistä tasapuolisempi kohtelu työsuhde-etujen piirissä. Ehdotamme, että tämä toimenpide sisällytetään työkalu- ja toimenpidekokonaisuuteen.

MG on yhdessä muiden yli sadan alan toimijoiden kanssa ehdottanut, että kestävää liikkumista tuettaisiin uudella työsuhde-edulla; multimodaalisella liikkumistilillä. Tili olisi ensi vaiheessa veroton 3400 euroon asti ja sen käyttö olisi rajattu ympäristöystävällisiin liikkumismuotoihin[2]. Näin ollen liikkumisen palvelujen ja MaaS-kokonaisuuksien käyttö ohjattaisiin yksinomaan kestäviin vaihtoehtoihin. Tilin käyttöönotto kannustaisi suomalaisia käyttämään uusia liikkumisen palveluja ja vauhdittaisi alan kasvua sekä siirtymistä päästöttömiin kulkuneuvoihin. Nykyisellään verokohtelu kannustaa ottamaan työsuhdeauton vähäpäästöisten palveluiden kustannuksella.

Liikkumisen palveluntarjoajat voivat yhdessä tarjota laajan valikoiman liikkumisen palveluita työntekijöille. Näin ne pystyvät yhdessä kilpailemaan yksittäistä kulkumuotoa vahvemmin auton kanssa. Palveluissa piilee merkittävä päästövähennyspotentiaali ja muun muassa Suomen Ilmastopaneeli[3] on tuonut esille palveluistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esimerkiksi ajoneuvokannan uudistamiseen.

Myös EU-tason liikennepolitiikassa MaaS on saanut roolia enenevässä määrin viime vuosina juuri päästövähennyspotentiaalin vuoksi ja on mukana komission Green Dealissa yhtenä merkittävänä keinona liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Palveluissa on myös merkittävää kasvu- ja työllistämispotentiaalia, mikä käy ilmi muun muassa *Liikennealan kansallisessa kasvuohjelmassa*. Suomi on ollut modernin liikenteen edelläkävijä ja halunnut tukea liikkumisen palveluiden kehitystä. Multimodaalisuus on avain kestävän liikkumisen tulevaisuuteen ja työsuhde-etujen

[2] Joukkoliikenne; polku- ja sähköpyörät; yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut; ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot(WLTP alle 95 g/CO2/ km); pienliikkumisen ajoneuvot kuten sähköpotkulaudat

[3] Suomen Ilmastopaneeli, 2015: Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä

pitää vastata tähän kehitykseen. Liikkumistilin käyttöönottoa kiihdyttäisi innovaatiota ja kasvua alalla, ilman merkittäviä taloudellisia vaikutteita valtiontalouteen.

Kunnioittavasti,

Ida Schauman
Yhteiskuntasuhdejohtaja
MaaS Global
0401824969 - ida.schauman@maas.global