Maas GLOBAL

24/02/2022

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: E 137/2021 vp

MaaS Globalin lausunto valtioneuvoston selvitykseen eduskunnalle: ”Komission tiedonanto EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä”.

MaaS Global (MG) on maailman johtava 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 20 miljoonaa matkaa. Whim toimii tällä hetkellä Helsingissä, Turussa, Antwerpenissä, Wienissä, Japanissa sekä kattaa Sveitsissä joukkoliikenteen koko maassa.

Monelle Eurooppalaiselle auton omistaminen on edelleen välttämätöntä. Kuitenkin 38 prosenttia auton omistajista EU:n alueella 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. Vuosina 2019 ja 2020 Whimin käyttäjätutkimusten mukaan 12-24 prosenttia käyttäjistä sanoivat Whimin auttaneen heitä välttämään auton ostoa tai luopumaan siitä.

MG kiittää mahdollisuudesta antaa lausunnon Valtioneuvoston selvitykseen. Lausunnossamme kommentoimme lähinnä Suomen kantaa komission tiedonannossa esitettyihin toimenpide-ehdotuksiin, eikä niinkään itse toimenpide-ehdotuksia, joista useissa järjestetään omat erilliset asiantuntijakuulemiset.

Yleistä

Liikennejärjestelmässä on käynnissä murros, jossa yksityisomisteisista autoista siirrytään enenevässä määrin kohti palveluja. Omistusauto tarjoaa kuitenkin edelleen useimmille parhaimman palvelutason. Samaan luotettavuuteen voi päästä vain yhdistämällä kaikki muut liikennemuodot. Tässä EU:lla on loistavat edellytykset toimia etunenässä. EU:ssa on kattavimmat joukkoliikenteen palvelut, toimiva mobiili internet ja edistyneimmät käyttäjät.

Systeemisen digivihreän siirtymän tärkeimmät työkalut ovat digitalisaatio, palveluistuminen ja sähköistyminen. Käyttäjän kannalta käyttöliittymä palveluihin on oltava helppo ja palvelut yhteensopivia koko EU:ssa.

Digitalisaatio muuttaa markkinan joka on kooltaan noin 20 prosenttia kotitalouksien budjetista. Tämän murroksen edelläkävijät tulevat olemaan voittajia. Slihen tarvitaan toimivat kotimarkkinat näyttämään esimerkkiä.

Maas GLOBAL

24/02/2022

Suomen kanta e-kirjelmässä

MaaS Global pitää Suomen kantaa varsin maltillisena mutta oikean suuntaisena. Suomen kannassa tuodaan hyvin esille joukkoliikenteen, multimodaalisuuden ja digitalisaation merkitys kaupunkiliikenteen kehittämisessä. Suomi korostaa liikennepalvelulain hengessä markkinalähtöisten palveluiden kehittymisen ja niiden toimintamahdollisuuksien varmistamisen merkitystä julkisten palveluiden lisäksi. Tämä on huomionarvoinen nosto, sillä multimodaalisuuden ytimessä on kaikkien eri liikkumispalvelujen yhteentoimivuus. Monopoleilla on paikkansa joukkoliikenteen järjestämisessä mutta palveluiden skaalaaminen edellyttää näiden palvelujen olevan etunenässä datan avaamisessa sekä mahdollistajana tai pahimmillaan estäjänä palveluiden kehitykselle. Tämä vaatii määrätietoista politiikkaa markkinan avaamiselle ja luomiselle sekä selkeitä pelisääntöjä.

Joukkoliikenne yksin ei todennäköisesti kykene saamaan aikaiseksi sellaista palvelutasoa, jolla voidaan luoda aito vaihtoehto yksityisesti omistetulle henkilöautolle ja saavuttaa muutoksia kohti kestävää kulkumuotojakaumaa. Joukkoliikenteen ja aktiivisten liikkumismuotojen sekä mikroliikkumisen integraation edistäminen on hyvä ja suositeltava lähtökohta, mutta se ei vielä riitä, koska näiden yhdistäminen ei vielä vastaa käyttäjien kaikkiin liikkumistarpeisiin. Tämän takia uusia liikkumispalveluja ei tulisi nähdä joukkoliikenteelle alisteisina palveluina vaan tasavertaisina yhteistyökumppaneina. Perinteinen matkaketju -ajattelu tulee korvata liikkumisen palveluverkko -ajattelulla, jossa nykyaikaisilla digitaalisilla työkaluilla rakennetaan kaikista liikkumispalveluista yhteen toimiva kokonaisuus. Tulevaisuuden multimodaalisuus on enemmänkin eri palvelujen muodostama yhteen toimiva palveluverkosto kuin suppeammasta palveluvalikoimasta koostuva matkaketju.

Yksityisautoilu ei vähene pelkästään kepillä. On tärkeää pystyä luomaan houkuttelevampia ja ympäristöystävällisiä vaihtoehtoja liikkumisen vapaudelle. Tästä on jo hyviä merkkejä mutta palvelut vaativat avointa ekosysteemiä, jonka toimivuutta myös valvotaan.

Suomen kannassa tulee hyvin esille digitalisaation tarjoamat mahdollisuudet palveluiden kehittämisessä ja markkinalähtöisten palveluiden toimintamahdollisuuksien turvaaminen julkisten palveluiden rinnalla. Kaupunkiliikenteen ja -logistiikan edistämistoimissa tulee huomioida markkinalähtöisten palveluiden kehittyminen ja varmistaa niiden toimintamahdollisuudet. Ylipäänsä on hyvä olla selvää, mitkä palvelut voidaan tuottaa kokonaan markkinaehtoisesti ja mihin tarvitaan lisäksi julkisesti

tuotettuja palveluja. Investoitavuuden kannalta on tärkeää, että linja säilyy johdonmukaisena. Esimerkkejä markkinoiden 'alta viemisestä' on EU:ssa aivan liikaa.

Lopuksi

Liikenne ja logistiikka on valtava globaali markkina, jossa eurooppalaisilla toimijoilla on runsaasti osaamista. Eurooppalaisilla toimijoilla on perinteisesti ollut myös vahva asema markkinoilla, mutta liikenteen kytkeytyessä tieto- ja energiaverkkoihin sekä osaksi alustataloutta, olemme saaneet huomata globaalin kilpailun kiristyvän. Kaikessa tekemisessä tulee liikennepoliittisten tavoitteiden rinnalla ottaa nykyistä paremmin huomioon liikennealan liiketoimintapotentiaali, jota tulee aktiivisesti edistää eurooppalaisella innovaatio- ja elinkeinopolitiikalla. Oikeilla strategisilla valinnoilla liikenteestä on rakennettavista ongelman sijaan mahdollisuus, sillä liikenne on toimialana vihreän siirtymän ja digitaalisen muutoksen ytimessä. Tämä näkökulma onkin varsin hyvin mukana komission tiedonannossa ja tätä tulisi korostaa entisestään: *"Accelerating the transition towards climate-neutral and clean urban mobility represents not only a major challenge but also provides huge opportunities for cities and regions as well as industry across the Union and beyond."*

Viimeisenä on hyvä muistaa, että multimodaalisuuteen tarvitaan oikeita fyysisiä palveluja. Liikennesektori on yksi pahiten koronasta kärsineistä aloista. Henkilöliikenteessä puhutaan jopa yli 50 %:n pudotuksista asiakasmäärissä. Nyt pitää varmistaa, että Suomessa on yhdisteltävää myös koronan jälkeen ja että liikkuminen palveluna alalle saadaan luotua toimivat ja kilpaillut markkinat. Vain tällä tavalla voidaan löytää auton omistamiselle kuluttajan näkökulmasta houkuttelevia vaihtoehtoja.

Pandemia on toisaalta saanut monet hakemaan myös uudenlaisia vaihtoehtoja liikkumiseen, esimerkiksi uudenlaisia eri liikkumisvälineiden yhdistelmiä sekä uusia reittejä. Pyörät, pyöräpalvelut ja sähköpotkulaudat ovat kasvattaneet suosiota. Tätä positiivista trendiä kannattaa tukea ja kannustaa.

MaaS-markkinan arvon ennustetaan ylittävän 500 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä - tämä tarjoaa valtavia mahdollisuuksia suomalaisille ja Eurooppalaisille yrityksille ja vihreälle kasvulle. Globaalit MaaS-markkinat kehittyvät jatkuvasti ja EU:n mahdollisuudet vaikuttaa alalla kapenevat päivä päivältä ilman vahvaa Eurooppalaista kestävyyteen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja markkinoiden

Maas GLOBAL

24/02/2022

toimivuuteen tähtäävää visiota. **Tuemme vahvasti Suomen e-kirjelmässä esittämiä EU:n laajuisten MaaS-markkinoiden syntyä edistävää kantaa ja siinä linjattuja periaatteita, jottei tämä kasvumahdollisuus mene Suomelta ja Euroopalta sivu suun.**

Kunnioittavasti,

Sampo Hietanen
Toimitusjohtaja
MaaS Global
+358 405657688 – sampo.hietanen@maas.global