ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00110 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

28.2.2022

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 143/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: Ennakkovaikuttaminen: Multimodaalisten digitaalisten liikkumispalveluiden edistäminen EU:ssa

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto valtioneuvoston selvitykseen eduskunnalle: ”Ennakkovaikuttaminen: Multimodaalisten digitaalisten liikkumispalveluiden edistäminen EU:ssa”.

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

Yleistä

ITS Finland pitää komission aloitetta ja sen tavoitteita kannatettavina ja katsoo, että ministeriön valmistelema ennakkovaikuttamisen perusmuistio on kokonaisuutena hyvin valmisteltu ja edustaa isossa kuvassa hyvin suomalaista tavoitetta liikkumisen digitaalisten palvelujen edistämisessä. Myös komission esille nostamat kolme keskeistä ongelmaa ovat oikein tunnistettu ja niiden fiksu ratkaiseminen EU-tasolla auttaisi huomattavasti liikenteen palveluistumisen etenemistä.

Suomessa kansallisesti valmisteltu laki liikenteen palveluista on hyvin ajan hermolla ja onkin hienoa, että vastaavaa ajattelua saadaan MDMS asetuksen myötä edistettyä koko EU:n tasolla. Lainsäädännön lisäksi tulee kiinnittää erityistä huomiota toimeenpanoon ja valvontaan, jonka haastavuuden olemme myös Suomessa saaneet huomata.

Multimodaaliset digitaaliset liikkumispalvelut ovat hieman eri tulokulmista edustettuna useissa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettiin kuuluvissa valmisteluissa. Nyt on erittäin tärkeä varmistaa, että tavoitteet ja toimenpiteet ovat kaikissa komission aloitteissa samansuuntaiset, ja ettei palvelujen liiallisella sääntelyllä tukahduteta palvelujen innovatiivista kehittämistä, ja ettei sääntely käänny varsinaista tavoitetta vastaan.

Suomen kanta

Suomen kannassa korostetaan aivan oikein, että sääntelyn kehittämisessä tulee huolellisesti arvioida yksityiskohtaisen sääntelyn tarpeellisuus, jotta se ei tarpeettomasti rajoita uusien palveluiden kehittämistä ja olisi siten kestävää tulevaisuuden kehityksen kannalta. Samoin Suomen

kannassa nostetaan hyvin esille kevyt ja innovoinnin ja liikkumispalveluiden kehityksen mahdollistava sääntely. Suomen kannan mukaisesti on erittäin tärkeää tukea toimialan omaa itsesääntelyä. Toimialan itsesääntely ja toimijoiden itsesääntely on oleellinen osa toimivaa kilpailuympäristöä, liian yksityiskohtainen sääntely voi estää uusien palveluinnovaatioiden synnyn. Toimijoiden itsesääntely on parhaimmillaan osa palvelun liikeideaa ja kilpailukykyä, tästä hyvänä esimerkkinä jo markkinoilla olevat yrityskonseptit, jotka ovat todennetusti nettovaikuttavuudeltaan ns. nettopositiivisia yrityksiä eli niiden liiketoiminnasta ei aiheudu negatiivisia yhteiskunnallisia vaikutuksia.

Suomen kannassa tuodaan esille joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumistapojen yhdistely multimodaalisiksi matkaketjuiksi. Tämä ei kuitenkaan riitä, sillä käytännössä tuo tarkoittaa pelkkää joukkoliikennettä, sillä jo tänä päivänä kävely ja pyöräily ovat osa joukkoliikennematkaa tai matkaketjua. Multimodaalisuus tarkoittaa kaikkien eri liikkumispalvelujen yhdistelyä ja yhteentoimivuutta. MDMS-asetuksen oleellisin tavoite on luoda aito vaihtoehto yksityisesti omistetulle henkilöautolle ja saavuttaa muutoksia kohti kestävää kulkumuotojakaumaa. Pelkkä joukkoliikenne yhdistettynä kävelyyn ja pyöräilyyn ei riitä, vaan tarvitaan laaja valikoima yhteiskäyttöisiä palveluja, kuten takseja, kutsuohjattuja liikkumispalveluja, sähköpotkulautoja, yhteiskäyttöautoja, kyydinjakopalveluja jne. Uusia liikkumispalveluja ei kuitenkaan 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.

Suomen kannassa tulee hyvin esille periaate luoda julkisille ja yksityisille toimijoille tasapuolinen pelikenttä multimodaalisten digitaalisten liikennepalveluiden markkinoille, joilla kaikkien toimijoiden toimintaedellytyksiä kohdellaan tasavertaisesti toimijoiden eri roolit huomioiden. Oleellista on tässäkin ymmärtää lopullinen tavoite eli pysyvän siirtymän aikaansaaminen kestävämpään kulkumuotojakaumaan, jonka edellytyksenä on nykyistä huomattavasti aktiivisempi yhteistyön mahdollistaminen ja yhteistyöhön kannustaminen – vain siten voidaan luoda tarpeeksi hyviä ja verkottuneita palveluja yksityisautoilun vaihtoehdoksi. Eurooppalaisella tasolla on luotava koko EU:ta koskevat tavoitelinjaukset, joita kaikkien on edistettävä – liikenteen päästöttömyystalkoissa ei voi tulevaisuudessa sallia vapaamatkustajia.

MDMS -aloite on oikein toteutettuna erinomainen mahdollisuus, mutta sen edellytyksenä on saada koko liikkumispalvelujen tarjonta yhdistelyn piiriin. Suomen kannassa olisikin hyvä korostaa tavoitetta ja muutoksen mahdollisuuksia rinnakkain konkreettisten toimenpiteiden kanssa. Konkreettisista toimenpiteistä seuraavassa mielestämme keskeiset näkökulmat:

1. Käyttäjien omien tietojen hallinta. Näkökulmana tärkeä, mutta tämän ei tulisi vaikeuttaa palvelujen helppokäyttöisyyttä. Tietojen helppo liikkuvuus eli palvelujen välillä on edellytys käyttäjäystävällisille palveluille.
2. Tietosuojakysymykset. Henkilötiedon ja paikkatiedon yhdistäminen aiheuttaa jo nykyisin haasteita palvelutarjoajille. Esimerkiksi yhteiskäyttöauton paikantaminen niiden ollessa käytössä katsotaan ongelmalliseksi tietosuojavaltuutetun näkökulmasta. Nykyään kaikki

uudenaikaiset yhteiskäyttöiset liikkumisvälineet ovat paikannettavia ja niihin liittyy usein myös henkilötieto maksamisen tai käyttöönoton yhteydessä.

3. Yhteiset pelisäännöt sekä tiedon että lipunmyynnin rajapintojen tarjoamiseen sekä standardit ja resurssit niiden toteuttamiseen. Tämä edistäisi ja helpottaisi palvelujen kytkeytymistä palveluoperaattorien näkökulmasta. Nykyisellään kaikilla toimijoilla omat rajapintaratkaisunsa ja osalla jopa useita rajapintoja, joihin kytkeydyttävä. Vaatii paljon resursseja toimijoilta.
4. Yhteistyö ja toimijoiden roolit markkinassa. Pelisäännöt ja ehdot kaupallisten ja julkisesti tuettujen liikkumispalvelujen yhteensovittamiselle. Selkeät ja johdonmukaiset säännöt, mitkä palvelut tuotetaan julkisesti ja mitkä markkinaehtoisesti. Yksityinen sektori ei investoi sellaisiin palveluihin, joissa liikeidealla on riski joutua ”sosialisoiduksi”.
5. Yhteistyö ja kilpailu. Selkeä ymmärrys ja ero kaupallisen yhteistyön ja kartellimaisen toiminnan välille. Tämä on iso kysymys, kun toimitaan ekosysteemisessä kokonaisuudessa, milloin toiminta on tervettä kilpailullista yhteistyötä ja milloin kiellettyä horisontaalista yhteistyötä.
6. Avoin ekosysteemi. Multimodaalisten digitaalisten liikkumispalveluiden muodostaman ekosysteemin tulisi aloitteen mukaan olla kaikille toimijoille avoin ja ajatuksena olisi esittää operaattoreille vaatimus mahdollistaa tasapuolinen ja syrjimätön pääsy kaikille liikkumispalveluiden tarjoajille osaksi multimodaalisia palveluita tarjoavaa käyttöliittymää. Liikkumispalveluissa tavoitteena tulee olla useita kilpailevia ekosysteemejä eikä yksi kaikille avoin ekosysteemi. Myös tasapuolinen ja syrjimätön pääsy kaikille liikkumispalvelujen tarjoajille markkinaehtoisen operaattorin käyttöliittymään on kyseenalainen vaatimus. Se sopii julkisen operaattorin periaatteeksi, mutta ei markkinaehtoisen.
7. Datan omistajuus ja arvo. Data on keskeinen osa yritysten kilpailukykyä ja ei ole oikein määrätä yrityksiä luovuttamaan dataansa korvauksetta. Datan luovuttaminen voi olla osana kaupallisia sopimuksia.
8. Rajapinnat lipunmyyntiin. MDMS -aloitteessa tulee varmistaa pääsy reaaliaikaisen datan ja aikataulutiedon lisäksi lipunmyyntiin kaikkien lipputuotteiden osalta.

Kuten muistiossa on todettukin, MDMS:n piiriin kuuluvia näkökulmia käsitellään lukuisissa muissakin EU-aloitteissa, jonka vuoksi asian etenemisen hahmottaminen on osin haastavaa. Tämänkin vuoksi tavoitetilan kirkkaus on ensiarvoisen tärkeää, vaikka toteutuksessa yksityiskohdat usein ratkaisevatkin. Myös multimodaalisissa liikkumispalveluissa kokonaisuus on yhtä hyvä kuin heikoin lenkki eli siinä mielessä perustilanne ei ole yhtään perinteistä matkaketju -ajattelua helpompi. Matkaverkosto -ajattelussa digitaaliset työkalut ovat vain oleellisesti paremmat ja heikoin lenkki on helpompi korvata vahvemmalla lenkillä.

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

ITS Finland ry
Mikonkatu 9
00110 HELSINKI
www.its-finland.fi

LAUSUNTO

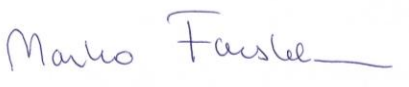
28.2.2022

valinnoilla liikenteestä on rakennettavista ongelman sijaan mahdollisuus, sillä liikenne on toimialana vihreän siirtymän ja digitaalisen muutoksen ytimessä.

Sääntely on oikein toteutettuna, toimeenpantuna ja valvottuna voimakas keino muuttaa koko liikennejärjestelmää kestävään ja asiakaslähtöiseen suuntaan. Sääntelyn rinnalla on erittäin tärkeää katsoa, että kaikki taloudellisen ohjauksen keinot ohjaavat myös tavoitteiden mukaiseen suuntaan. Liikenteen verotuksella on iso vaikutus eri palvelujen etenemiseen ja Suomessa vuoden 2021 alusta toteutetut uudistukset liikenteen työsuhde-etujen verotuksessa olivat tästä hyvä esimerkki. Vero-ohjauksen kehittämistä tulisi jatkaa Suomessa edelleen ja esimerkiksi ”Liikkumistili” olisi hyvä saada eteenpäin. Suomen kannassa olisi hyvä tuoda esille myös taloudellisen ohjauksen merkitys MDMS-aloitteen toteutuksen edistämisessä.

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. Joukkoliikenne ja liikenteen palvelut laajemminkin ovat jopa koko olemassaolonsa pahimmassa taloudellisessa ahdingossa aikana, jolloin pitäisi pystyä investoimaan sähköiseen ja digitaaliseen tulevaisuuteen. Nyt pitää varmistaa, että Suomessa on yhdisteltäviä palveluja myös koronan jälkeen.

Kunnioittavasti,



Marko Forsblom
Toiminnanjohtaja
ITS Finland ry