

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Asia: VNS 6/2020 vp

MaaS Globalin lausunto koskien valtioneuvoston selontekoa eduskunnalle Suomen kestävän kasvun ohjelmasta

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 tavoitteenaamme on korvata miljoona yksityisautoa Whim-tilauksilla vuoteen 2030 mennessä.

MG kiittää mahdollisuudesta antaa lausunnon valiokunnalle valtioneuvoston selonteosta Suomen kestävän kasvun ohjelmasta ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

MaaS kestävän liikkumisen ja vihreän kasvun edistämiseksi

MaaS on suomalainen innovaatio, joka hyödyntää liikenteen digitalisaatiota luodakseen sujuvia, ovelta ovelle ulottuvia matkaketjuja. Suomi on ensimmäisenä maana maailmassa hyväksynyt MaaS:n mahdollistavan lainsäädännön vuonna 2017¹.

Liikenne on maailman toiseksi suurin toimiala. Toimialalla tulee tapahtumaan laaja disruptio lähivuosina. Tätä muutosta vauhdittavat mm. digitalisaatio, ilmastonmuutos ja ruuhkautuminen. Tällä hetkellä Suomi on maailman parhaiten valmistautunut maa hyötymään tästä. MaaS-markkinan arvon ennustetaan ylittävän 500 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä - tämä tarjoaa valtavia mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille ja vihreälle kasvuille.

Vuoden alussa julkaistussa globaalissa tutkimuksessa² tutkittiin 20 000 kansalaisten mieltymyksiä ja 20 eri konseptin potentiaalia vaikuttaa liikkumiskäyttäytymiseen. Liikkuminen palveluna yltäsi

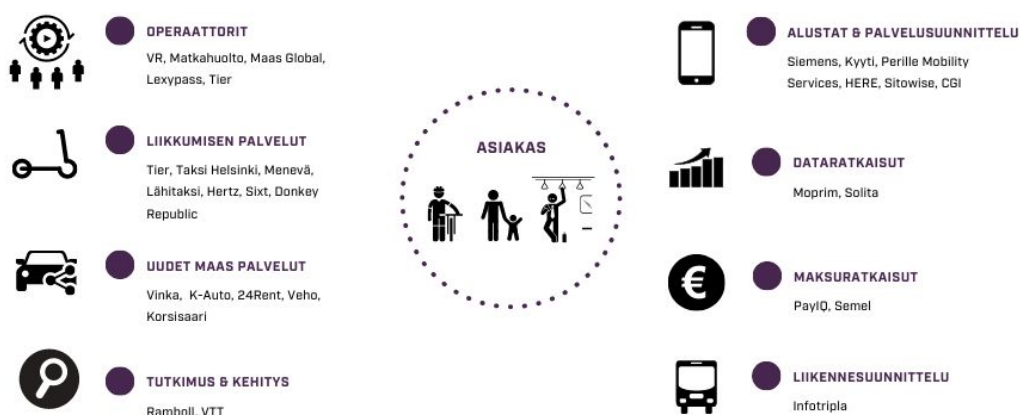
¹ Laki liikenteen palveluista 320/2017

² 02/2020 Kantar, Mobility Futures Study

tässä arviossa kolmen konseptin kärkeen ja **oli tutkimuksen mukaan yksi parhaiten resonoivia konsepteja kansalaisten keskuudessa.**

MaaS:n potentiaali on suuri varsinkin kaupunkiseuduilla, joissa liikkumisen palveluita kehittämällä voidaan mahdollistaa tiiviimpi kaupunkirakenne ja uudenlainen, viihtyisämpi kaupunkiympäristö. Yleisesti on myös hyväksytty, että kaupunkiliikennettä ei voida rakentaa pelkästään sähköautoilun varaan, vaan on löydettävä vähemmän julkista tilaa vieviä ratkaisuja. Tästä syystä MaaS on muodostunut vakiintuneeksi osaksi Suomen suurimpien kaupunkien strategioita ja tulevaisuuden suunnitelmia.

SUOMEN MAAS-MARKKINAT



EU:n liikennepolitiikassa MaaS-konseptille on annettu suuri painoarvo myös päästövähennyspotentiaalin vuoksi ja konsepti on mukana komission Green Dealissa yhtenä merkittävänä keinona liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Suomen Ilmastopaneeli³ on tuonut esille palvelullistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esimerkiksi ajoneuvokannan uudistamiseen.

Kansainvälinen liikennefoorumi osaltaan on arvioinut⁴, että MaaS voi vähentää liikennejärjestelmän hiilidioksidipäästöjä 30% ja ajoneuvokilometrejä 50% vuoteen 2050 mennessä. MaaS kannustaa kestävämpään yhdistelmään liikennemuotoja, siirtää käyttäjät jaettuihin liikennevälineisiin ja tekee multimodaalisista matkoista huomattavasti saumattomampia ja houkuttelevampia.

Suomessa on useita MaaS toimijoita, jotka ovat mukana joko kehittämässä palvelujen taustajärjestelmiä tai kokonaan omia konseptejaan. Alalla on perinteisiä toimijoita, kuten taksirytyksiä ja joukkoliikennettä sekä uudempiä palveluntarjoajia, kuten esimerkiksi pienliikkumisen yritykset Tier, Lime ja Voi.

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

⁴ 2019 ITF Transport Outlook

Valtioneuvoston selonteko

Suomi on sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että kestävien liikkumismuotojen käyttö kasvaa pandemiaa edeltävää aikaa huomattavasti suuremmaksi. Tässä mielessä valtioneuvoston selonteossa tunnistetaan ja huomioidaan keskeiset haasteet. Kestävän kasvun ohjelman kirjaukset erityisesti digitaalisesta murroksesta ja vihreästä siirtymästä ovat hyvin tärkeitä ja kannatettavia.

Pandemian iskiessä esitettiin laajasti huoli siitä, että ilmastokriisi ja toimenpiteet sen ratkaisemiseksi jäävät COVID-19:n varjoon. Nyt esitetty kestävän kasvun ohjelma näyttää, että pandemian elpymistoimenpiteet ja ilmastokriisin ratkaisut eivät ole ristiriidassa vaan voivat päinvastoin kulkea käsi kädessä. Kokonaisuudessa on myös hyvin tunnistettu liikennealan kasvupotentiaali, joka tukee myös jo pitkään työstetyn *Liikennealan kansallisen kasvuohjelman* tavoitteita. MG on osallistunut kasvuohjelman ohjausryhmän työhön ja toivoo, että ohjelmassa esille tuodut haasteet, mahdollisuudet ja toimenpiteet tunnistetaan myös Kestävän kasvun ohjelmassa.

Selonteon uudistus- ja investointikokonaisuudet esitellään hyvin yleisellä tasolla, mikä tekee niiden vaikuttavuuden arvioimisesta erityisen vaikeaa. Vaikka ohjelman painopisteet ja tavoitteet ovat tervetulleita, niiden perusteella ei voida arvioida ohjelman tosiasiallisia vaikutuksia Suomen talouteen ja hyvinvointiin pandemian jälkeisessä ajassa. MG pitää tärkeänä, että asiantuntijat ja sidosryhmät saavat tulevaisuudessa myös lausua ohjelman tarkemmasta suunnitelmasta ennen sen hyväksyntää. Koemme, että varsinkin kasvuyritysten ja kasvualojen kuuleminen on tärkeää, jotta ohjelmalla saavutetaan sille asetetut tavoitteet.

Kestävän kasvun ohjelman painopisteet

Painopisteet 2 – 4 ovat mielenkiintoisimmat MaaS:in ja vihreän kasvun edistämisen näkökulmasta ja keskitymme siksi kommentoimaan niitä tarkemmin.

Painopiste 2: Vihreä siirtymä tukee talouden rakennemuutosta

Painopisteessä tuodaan ansiokkaasti esille jo olemassa olevat ympäristö- ja ilmastotavoitteet niin Suomessa kuin EU-tasolla. Suomella on erinomaiset mahdollisuudet olla vihreän siirtymän edelläkävijä varsinkin liikenteen alalla ja mm. MaaS on yksi esimerkki suomalaisesta innovaatiosta, jota nyt kehitetään ja hyödynnetään maailmalla. MaaS:issa yhdistyy useat potentiaaliset ja jo aikaisemmissa linjauksissa tunnistetut kasvun alat kuten kiertotalous, alustatalous ja hiilineutraalius.

Siihen nähden, että merkittävä osa rahoituksesta kohdistuu painopisteeseen, tavoitteissa olisi kuitenkin vielä tilaa suuremmalle kunnianhimolle. Painopisteessä toistuu lähinnä ne tavoitteet mitä hallitus on jo ennen COVID pandemiaa hyväksynyt ja jää osin epäselväksi, miten tämä ohjelma eroaa jo olemassa olevista toimenpidesuunnitelmista.

MG ehdottaa, että ohjelmassa tuotaisiin vahvemmin esille pandemian aiheuttamat erityishaasteet. Esimerkiksi henkilöliikenteen näkymät ovat synkentyneet entisestään koronan

toisen aallon myötä. Kehityksen kääntämiseksi tarvitaan niin lyhytkestoisia tukitoimenpiteitä, kuin pitkäaikaisia elpymistoimenpiteitä, joilla tuetaan kysynnän ja luottamuksen palauttamista palveluihin. MG toivoo, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa olisi paremmin huomioitu miten toimenpiteet auttavat elinkeinoelämää elpymään ja toipumaan tästä globaalista kriisistä.

Myös toimenpiteiden kytkös viennin edistämiseen olisi hyvä tuoda selkeästi esille. Viennin kasvattaminen on avainasemassa vientivetoisen Suomen talouden elpymisessä pandemian jälkeen.

Yhdyskuntien ja liikenteen vähähiiliset ratkaisut

Kohta tunnistaa hyvin liikenteen potentiaalin tulevaisuuden alana. Pidämme varsinkin tervetulleena ja tarpeellisena, että uudistuksessa tunnistetaan kulkumuotojakauman muutos kaupunkiseuduilla. Yhdymme täysin näkemykseen siitä, että kestävien kulkutapojen osuutta tulee kasvattaa merkittävästi hallituksen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi.

Tämä tulee olemaan erityisen tärkeää pandemian jälkeisessä ajassa. COVID-19 on ravistellut liikennesektoria maailmanlaajuisesti ja paluu normaaliin tulee olemaan haastavaa. Pandemian aiheuttamat lyhyen aikavälin vaikutukset kestävään liikkumiseen Suomessa ovat olleet merkittävät. On perusteltua olettaa, että COVID-19 tulee vaikuttamaan myös pitkäaikaisesti kansalaisten arjen valintoihin.

MG pitää tärkeänä, että kestävä kasvun ohjelman yksityiskohtaisessa suunnitelmassa huomioidaan ja vastataan tähän kehitykseen. Ilman erityistoimenpiteitä, huoli sosiaalisesta etäisyydestä ja tartunnoista voi johtaa kuluttajakäytöksen muutokseen ja jaettujen liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen pitkäaikaisempaan välttelyyn.

Esimerkiksi pääkaupunkiseudulla on jo nyt tunnistettu huolestuttavia muutoksia autokaupassa. Koronarajoitusten lieventyessä kesäkuussa käytettyjen autojen rekisteröinti kasvoi koko maassa keskimäärin 12,7 prosentilla edelliseen vuoteen verrattuna, mutta pääkaupunkiseudun alueella kasvu oli peräti 30,1 prosenttia⁵. Pelkästään Helsingissä myytiin kesäkuussa lähes 1400 käytettyä autoa enemmän kuin vuosi sitten.

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.

Yleensä kuluttajilla on hyvin vähän joustavuutta liikkumisvalinnoissaan. Muutoksia tehdään harvoin, ellei muutto tai muu merkittävä elämäntapahtuma muuttaa päivittäistä rutiinia. Tältä osin pandemian loppu on, jokseenkin paradoksaalisesti, ainutlaatuinen mahdollisuus muuttaa suomalaisten liikkumiskäyttäytymistä. Edistämällä voimakkaasti ja selkeästi kestäviä liikkumismuotoja yhteiskunnan avautuessa, hallitus voi hyödyntää pandemiaa liikkumisen muutoksen dynamona. Tämän mahdollisuuden aikaikkuna on kuitenkin kapea ja ihmiset tulevat nopeasti asettumaan arkeen etätyön päättymisen jälkeen.

⁵ Liikenne- ja viestintävirasto 2020

Siksi ehdotamme, että seuraavat toimenpiteet otetaan huomioon jatkotyössä:

Kestävien kulkutapojen kysynnän tukeminen

- Liikkumisvalintojen muuttamisen haaste on siinä, että se riippuu olennaisesti suomalaisten vapaasta tahdosta. Päätöksenteolla voidaan ohjata ja kannustaa, mutta ei pakottaa kansalaisia siirtymään kestävämpiin vaihtoehtoihin. Jotta kestävien kulkutapojen osuutta voidaan kasvattaa merkittävästi, on tärkeää panostaa nykyistä enemmän kysynnän tukemiseen.
- Kaikkiaan suomalaiset liikkuvat kotimaassa keskimäärin 41 kilometriä vuorokaudessa⁶. Liikkumiseen sisältyy monenlaisia matkoja, josta lyhyimmät ovat keskimäärin noin 4 kilometrin ja pisimmät 17 kilometrin pituisia. Hyvin harva kokee, että yksi kulkumuoto pystyy vastaamaan arjen tarpeisiin ja korvaamaan yksityisautoa täysin.
- Kuitenkin kestävää liikkumista tuetaan pääasiallisesti kulkumuotokohtaisesti esimerkiksi työsuhde-eduissa. Laajentamalla kannustimet koskemaan eri liikkumismuotoja ja palveluja, olisi työkaluilla suurempi potentiaali vaikuttaa aidosti suomalaisten liikkumiskäyttäytymiseen ohjelman tavoitteiden mukaisesti.
- **Kestävien valintojen tukemiseksi olisi tärkeää ottaa käyttöön [multimodaalinen liikkumistili](#).**
 - Tili on henkilökohtainen 3400 euron arvoinen työsuhde-etu, jota voidaan käyttää ympäristöystävällisten liikkumismuotojen käytön maksamiseen. Tili ei ole sidottu yhteen kulkumuotoon ja antaa käyttäjälle huomattavasti enemmän joustoa käytössä. Vastaavia malleja on jo käytössä Belgiassa ja Ranskassa.
- **Kun pandemiatilanne sallii arjen matkustamista laajemmin, olisi myös perusteltua ottaa käyttöön väliaikainen COVID-tuki kestäville matkoille⁷.**
 - Väliaikainen tuki olisi piristysruiske, joka edistäisi liikkumistottumusten palautumista mahdollisimman nopeasti pandemian edeltäneelle tasolle. Jotta tuella olisi mahdollisimman suuri vaikutus käyttäytymiseen, se pitää tarjota välittömästi, kun etätyösuosituksesta luovutaan.
 - Tuki voisi olla puhdas rahallinen tuki hankintatuen muodossa. Vaihtoehtoisesti kysyntätuki voitaisiin myös tarjota verovähennyksenä.

Kestävien kulkutapojen tarjonnan tukeminen

- Useat asiantuntijat ovat varoittaneet kestävien kulkutapojen kuten esimerkiksi joukkoliikenteen rahoituksen leikkaamisesta kriisin alla. Leikkaukset voivat pahimmassa tapauksessa johtaa negatiiviseen kierteseen, jossa matalampi palvelutaso johtaa yhä pienempään käyttäjäjoukkoon. On tärkeää ylläpitää joukkoliikenteen palvelutasoa niin, että kansalaisten luottamus palautuu. Kannatamme hallituksen tähän mennessä annettuja erityistukia ja suosittelimme, että tukia jatketaan.
- Joukkoliikenteen lisäksi tarvitaan myös laaja valikoima muita liikkumispalveluja. Palvelujen tukemiseksi tarvitaan julkisia investointeja mm. liityntäpysäköintiin, pyöräilyinfraan,

⁶ 2016 Liikennevirasto, Henkilöliikennetutkimus

⁷ Joukkoliikenne sis. kaukoliikenne, polku- ja sähköpyörät, kimppakyyti-, yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut, ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot ((jotka toimivat sähkö-, hybridi- ja polttokennoteknologialla), pienliikkumisen ajoneuvot, kuten skootterit ja muut vastaavat pienajoneuvot

latausverkkoon ja kaupunkipyöräjärjestelmiin. On myös erityisen tärkeää, että kaupungeissa tuetaan uusia palveluita mm. kannustavalla pysäköintipolitiikalla.

Painopiste 3: Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn turvaaminen

Painopisteen tavoitteet ovat kannatettavia ja riittävän kunnianhimoisia. Lukuun on sisällytetty monia hyviä kokonaisuuksia, joista liikkumisen ja liikennealan ekosysteemi on yksi. Liikenteen globaali markkina on tuhansien miljardien eurojen arvoinen ja erityisesti digitaalisten ja kestävien ratkaisujen markkina on rajussa kasvussa - mm. MaaS:n muodossa.

Maailmalla Suomi tunnetaan vielä liikkumisen palveluistumisen kärkimaana, mutta kilpailu on viime aikoina kiristynyt merkittävästi. MaaS:n kehityksen kannalta olisi erityisen tärkeää varmistaa, että alan yrityksillä on toimivat kotimarkkinat Suomessa. Näin pystytään kehittämään ja kokeilemaan uusia palveluita, joita voidaan viedä maailmalle.

Avain markkinan kehitykseen on liikennepalvelulain 154-161 § määrätietoinen implementointi. Vaikka laki on ollut voimassa jo pari vuotta aikaa, markkinoilla on edelleen toimijoita, jotka eivät täytä lain määräykset avoimista rajapinnoista ja järjestelmien yhteentoimivuudesta. Siksi on ensiarvoisen tärkeää varmistaa, että lakia valvovilla viranomaisilla on riittävästi resursseja seurata markkinan kehitystä.

Lisäselvyyttä tarvitaan myös rajapintojen käyttöehdoissa - tällä hetkellä keskustelu varsinkin rajapintojen kaupallisista ehdoista luo paljon epävarmuutta markkinoilla. Nämä haasteet eivät ole ratkaistavissa kestävän kasvuohjelman työkaluilla. MG haluaa kuitenkin tuoda nämä MaaS:n kasvu- ja vientipotentiaalia vähentävät seikat liikenne- ja viestintävaliokunnan tietouteen. Haasteet ja epävarmuus ovat jo nyt vähentäneet kansainvälisten toimijoiden halukkuutta investoida Suomen MaaS markkinaan.

Edellä mainittujen lisäksi ehdotamme, että seuraavat toimenpiteet otetaan huomioon jatkotyössä:

- Panoksia tulee ohjata liikennealan ekosysteemikehitykseen, jotta vauhditetaan liikennealan yritysveltoisia kasvukekosysteemejä. Keskeisinä keinoina mm. ekosysteemien orkestrointi, testbed- ja kokeilualustojen hyödyntäminen ja tarvittavat digi-infrainvestoinnit sekä ekosysteemikohtaiset viestintä- ja vientimarkkinointiaktiviteetit. Tunnistettuja nopeasti käynnistettäviä ekosysteemejä ovat mm. liikennetiedon hyödyntäminen, kestävä kaupunkiliikenne sekä haja-asutusalueiden digitaalinen liikenne.
- Älyliikenteen edelläkävijämaana Suomi voisi myös vielä vahvemmin edistää EU-sisämarkkinoiden toimivuutta. Ilman saumattomia liikenteen sisämarkkinoita, jossa palveluiden skaalautuminen onnistuu, MaaS ja muut liikenteen alustatalouden yritykset eivät tule menestymään.

Painopiste 4: Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistaminen

Suomessa on maailmanluokan digitalisaation osaamista ja siksi painopisteen tavoitteet ovat tervetulleita ja tarpeisiin vastaavia. Ohjelmassa keskitytään kuitenkin turhan vahvasti kotimaiseen tilanteeseen, eikä digitalisaation vientipotentiaali tule riittävästi esille. Digitaaliset ratkaisut edustavat valtavaa globaalia markkinaa, jossa Suomella on erinomaiset edellytykset menestyä.

- Koko liikennejärjestelmän uudistuminen rakentuu datan palvelu- ja teknologia-innovaatioihin. Kasvun edistämiseksi olisi erityisen tärkeä varmistaa datan laatu ja saatavuuden laajuus niin Suomessa kuin EU:n sisämarkkinoilla. MG:n visio on, että hyvin pirstaloituneesta liikenteestä tulisi saumaton liikennejärjestelmä, jossa data roaming ja data portabilityn konseptit toteutuvat.

Kunnioittavasti,

Ida Schauman

Vaikuttamistyön johtaja

MaaS Global

0401824969 - ida.schauman@maas.global