

Viite: VN/21732/2020

MaaS Globalin lausunto koskien luonnosta hallituksen esitykseksi laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

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 pilotteja valmistellaan Japanissa.

Ihmiset ja yhteiskunnat tarvitsevat liikkuvuutta. Samalla yksityisautoille on löydettävä nykyistä vastuullisempia ja kestävämpiä vaihtoehtoja, jotka tarjoavat kuitenkin vähintään samanlaisen liikkumisen vapauden. 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 hallituksen esityksestä määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

MaaS kestävä liikunnan 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 2017.

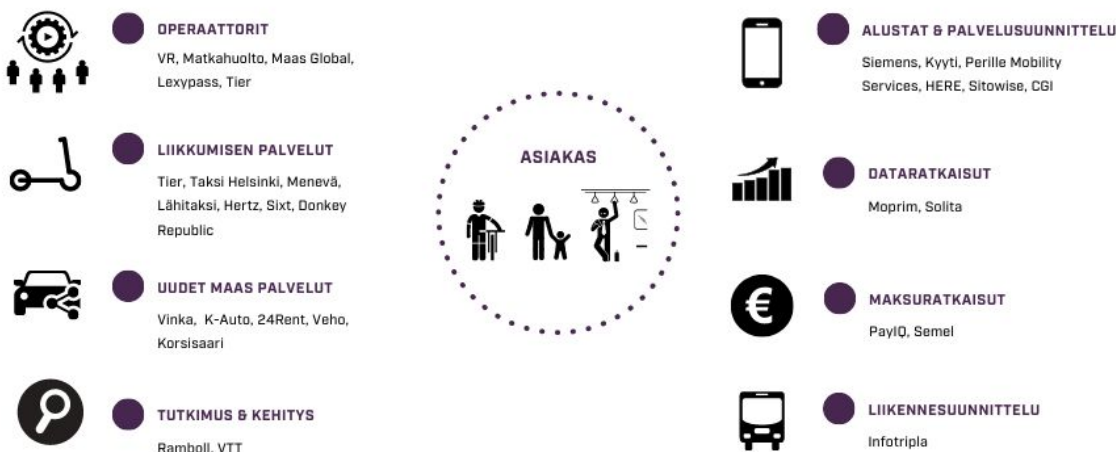
MaaS mahdollistaa päästövähennyksiä, sillä se auttaa käyttämään resursseja tehokkaammin, korvaamaan yksityisautoja, vauhdittamaan ajoneuvokannan uusiutumista sekä vähentämään materiaalityötä ja pienentämään valmistuksen päästöjä. Se on hyvä esimerkki kiertotaloudesta, jossa nykyistä infrastruktuuria ja palveluita käytetään tehokkaammin ja samalla vahvistetaan tarjontaa uusilla liikkumisen palveluilla.

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.

EU:n liikennepolitiikassa MaaS-konseptille on annettu suuri painoarvo juuri päästövähennyspotentiaalin vuoksi ja konsepti on mukana komission Green Dealissa yhtenä merkittävänä keinona liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Myös Suomen Ilmastopaneeli¹ on tuonut esille palvelullistumisen ylivoimaisen kustannustehokkuuden päästöjen vähentämisessä verrattuna esimerkiksi ajoneuvokannan uudistamiseen.

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

SUOMEN MAAS-MARKKINAT



Hallituksen esitys

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 näkymään vielä pitkään kansalaisten arjessa. Huoli sosiaalisesta etäisyydestä ja tartunnoista voi johtaa pitkäaikaisempaan kuluttajakäytöksen muutokseen ja jaettujen liikkumismuotojen kuten joukko liikenteen välttelyyn.

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.

¹ Suomen Ilmastopaneeli, 2015: Tarve, tottumukset, tekniikka ja talous – ilmastonmuutoksen hillinnän toimenpiteet liikenteessä

Hallitus on sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. **Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että kestävien liikkumismuotojen käyttö kasvaa pandemiaa edeltävää aikaa suuremmaksi.**

Hallitusohjelman edellyttämä siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen vaatii monipuolista keinovalikoimaa. Pyöräily ja joukkoliikenne ovat suosituimpia liikkumismuotoja käyttäjiemme keskuudessa ja näin ollen kannatamme lämpimästi kaikki näitä tukevia esityksiä. Samalla on perusteltua kysyä tarjoaako uudistuksen suppea valikoima kestäviä liikkumismuotoja aidon vaihtoehdon uudelle autolle.

Kaikkiaan suomalaiset liikkuvat kotimaassa keskimäärin 41 kilometriä vuorokaudessa². Liikkumiseen sisältyy monenlaisia matkoja, josta lyhyimmät ovat keskimäärin noin 4 kilometrin ja pisimmät 17 kilometrin pituisia. **Kokemuksemme perusteella, hyvin harva kokee, että yksi liikkumismuoto pystyy vastaamaan arjen tarpeisiin ja korvaamaan yksityisautoa täysin.** Mikäli vaihtoehdot rajataan sähköpyörän tai joukkoliikennelipun ostamiseen voi siksi olla, että iso osa romutuspalkkion saajista käyttää sen tutun liikkumismuodon eli uuden yksityisauton ostoon.

Vuoden alussa julkaistussa globaalissa tutkimuksessa³ tutkittiin 20 000 kansalaisten mieltymyksiä ja 20 eri konseptin potentiaalia vaikuttaa liikkumiskäyttäytymiseen. Liikkuminen palveluna yltäsi tässä arviossa kolmen konseptin kärkeen ja **oli tutkimuksen mukaan yksi parhaiten resonoivia konsepteja kansalaisten keskuudessa.**

Laajentamalla palkkiota koskemaan eri liikkumismuotoja sisältäviä palvelupaketteja, olisi esityksellä suurempi potentiaali vaikuttaa aidosti suomalaisten liikkumiskäyttäytymiseen. Eri palveluntarjoajat voivat yhdessä tarjota laajan valikoiman liikkumisen palveluita käyttäjille. Näin pystytään aidosti tarjoamaan vaihtoehto uudelle autolle. Joukkoliikenne on liikkumisen palveluiden selkäranka ja näin muutos tukisi myös joukkoliikenteen elvytystä.

Ministeri Harakka on ministeriön tiedotteessa 16.9.2020 kertonut odottavansa edistystä matkaketjujen verotuskohteluun jatkossa. Romutuspalkkiolla tuettavien kestävästi liikkumisen vaihtoehtojen laajentaminen liikkumispalvelupaketteihin olisi luonteva jatkumo tälle kehitykselle.

Edellä mainitun vuoksi ehdotamme, että laissa määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta huomioidaan myös liikkumispalvelupaketit. Liikkumispalvelupaketti voitaisiin määrittellä liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n yhdistämispalvelun määritelmää hyödyntäen⁴.

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 disruptiosta ja

² 2016 Liikennevirasto, Henkilöliikennetutkimus

³ 02/2020 Kantar, Mobility Futures Study

⁴ Liikennepalvelulaissa yhdistämispalvelulla tarkoitetaan matkaketjujen ja muiden palvelukokonaisuuksien muodostamista korvausta vastaan yhdistelemällä eri palveluntarjoajien liikkumispalveluja, ei kuitenkaan matkapalveluyhdistelmistä annetun lain soveltamisalaan kuuluvia matkapaketteja tai yhdistettyjä matkajärjestelyjä.

MaaSista. **MaaS-markkinan arvon ennustetaan ylittävän 500 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä⁵. Tämä tarjoaa valtavia mahdollisuuksia suomalaisille yrityksille ja vihreälle kasvulle.**

Romutuspalkkion ulottaminen MaaS-paketteihin edistää alan kehitystä, tukee suomalaisia kasvuyhtiöitä ja antaa vahvan viestin siitä, että Suomi on edelleenkin tulevaisuuden liikenteen edelläkävijä. Liikkumisen kestävien palveluiden huomioiminen mahdollisimman laajasti romutuspalkkiolaissa nopeuttaa niiden käyttöönottoa sekä luo pohjaa kotimaiselle MaaS-markkinalle.

Kunnioitavasti,

Ida Schauman

Vaikuttamistyön johtaja

MaaS Global

0401824969 - ida.schauman@maas.global

⁵ 2020 KPMG Market evaluation