

Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: VN/9996/2019

MaaS Globalin lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

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 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 luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

Tiekartan tavoitteet ja toimet kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030

Suomi on sitoutunut kunnianhimoiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että kestävien liikkumismuotojen käyttö kasvaa huomattavasti suuremmaksi. Tässä mielessä luonnoksessa tunnistetaan ja huomioidaan MaaS:n kannalta keskeiset haasteet. Päätöksen keinot ja toimenpiteet jäävät kuitenkin tässä vaiheessa suppeaksi, varsinkin siihen nähden, että jo päätetyt toimet ovat todettu riittämättöminä.

Yrityksenä MG pitää keskeisenä, että valtioneuvoston päätökset ja linjaukset fossiilittomasta liikenteestä ovat selkeitä ja ennakoitavia. Periaatepäätöksen luonnoksessa ei vielä onnistuta siinä, vaan suuret järjestelmätason muutokset siirretään päätettäväksi myöhemmässä vaiheessa.

MG kannustaa valtioneuvostoa kiirehtimään ja varmistamaan, että periaatepäätöksen aikataulusta pidetään kiinni. Jo tiekartan valmistelun aikana on tapahtunut merkittäviä muutoksia ja esimerkiksi EU:n päätös päästötavoitteen kiristämisestä tarkoittaa, että tiekartan lähtökohta on todennäköisesti jo vanhentunut. Päästövähennystoimien kiireellisyyden vuoksi päätöksiä ei tulisi enää lykätä milteään osin.

3.1 Oikeudenmukaista siirtymää tukevat toimenpiteet (vaihe 1)

3.1.2 Autokannan uudistaminen

Toimenpide 10) Toteutetaan romutuspalkkiokampanja tai -kampanjoita.

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 joukkoliikenteen 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 ja siksi onkin hyvin tervetullutta, että romutuspalkkio voi nykyään käyttää myös liikkumisen yhdistämispalveluihin.**

Näkemyksemme mukaan uudella mallilla on suurempi potentiaali vaikuttaa aidosti suomalaisten liikkumiskäyttäytymiseen, kun eri palveluntarjoajat voivat yhdessä tarjota laajan valikoiman liikkumisen palveluita käyttäjille. Joukkoliikenne on MaaSin selkäranka ja näin palkkio tukee myös joukkoliikenteen elvytystä. Toivomme hartaasti, että nykyisestä mallista pidetään kiinni myös tulevina vuosina.

3.1.3 Liikennejärjestelmän tehostaminen

MG pitää luonnoksen kuvausta kaupunkiliikenteen tulevaisuudesta oikeanlaisena ja kannatamme lämpimästi luonnoksessa esitettyä tavoitteeksi, että henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä ei enää kasva 2020-luvulla. Pidämme myös erittäin tärkeinä luonnoksessa esitettyjä panostuksia liikenteen ohjaukseen, kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen.

Rohkenemme samalla kyseenalaistamaan, mikäli esitetyt toimenpiteet ovat riittävät periaatepäätöksen luonnoksessa esitetyn tavoitteen saavuttamiseksi - varsinkin kun huomioidaan COVID-19:n vaikutukset liikkumiskäyttäytymiseen. Pääkaupunkiseudulla on jo nyt tunnistettu huolestuttavia muutoksia esimerkiksi 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 prosenttia¹. Pelkästään Helsingissä myytiin kesäkuussa lähes 1400 käytettyä autoa enemmän kuin vuosi sitten.

Kaiken 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 kävely, pyöräily ja joukkoliikenne pystyvät vastaamaan kaikkiin arjen tarpeisiin ja korvaamaan yksityisautoa täysin.

Tässä mielessä on harmittavaa, että luonnoksesta jää kokonaan puuttumaan uudet markkinaehtoiset liikkumisen palvelut ja MaaS. Luonnoksessa todetaan, että kestävä liikunnan järjestelmässä liikkumis- ja kuljetustarpeet hoidetaan useita eri liikennemuotoja ja erilaisia liikenteen palveluita hyödyntämällä ja yhdistelemällä. Haluamme korostaa, että tämä kehitys ei synny itsestään vaan siihen tarvitaan toimia niin valtakunnallisella kuin paikallisella tasolla.

Keskeisin toimenpide lyhyellä aikavälillä olisi liikennepalvelulain 154–161§ tehokas ja määrätietoinen toimeenpano. Vaikka laki on ollut voimassa jo pari vuotta, markkinoilla on edelleen toimijoita, jotka eivät täytä lain määräykset avoimista rajapinnoista ja järjestelmien yhteen toimivuudesta.

Siksi on 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.

Kiinnitämme myös huomiota siihen, että luonnoksessa keskitytään yksinomaan palvelujen saatavuuteen kasvattamiseen. Vaikka tämä on tietenkin tärkeää, jäämme kaipaamaan kysynnän tukevia kannusteita, mikä olisi erityisen tärkeää pandemian jälkeisessä ajassa.

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, olisi siksi tärkeää panostaa nykyistä enemmän kysynnän tukemiseen.

Yleensä kuluttajilla on hyvin vähän joustavuutta liikkumisvalinnoissaan. Muutoksia tehdään harvoin, ellei muutto tai muu merkittävä elämäntapahtuma muutta päivittäistä rutiinia. Tältä osin pandemian loppu on, jokseenkin paradoksaalisesti, ainutlaatuinen mahdollisuus muuttaa suomalaisten liikkumiskäyttäytymistä.

Edistämällä voimakkaasti ja selkeästi kestäviä liikkumismuotoja yhteiskunnan avautuessa, voi hyödyntää pandemiaa liikkumisen muutoksen dynamona. Tämän mahdollisuuden aikaikkuna on kuitenkin kapea ja ihmiset tulevat nopeasti asettumaan arkeen etätyön päättymisen jälkeen.

¹ Liikenne- ja viestintävirasto 2020

² 2016 Liikennevirasto, Henkilöliikennetutkimus

Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän työssä on tunnistettu toimenpide, jonka mukaan vuoden 2021 kehysriihen mennessä jatko valmistellaan työsuhde-etujen verotuksen uudistamista siten, että huomioidaan liikkumispalvelujen nykyistä tasapuolisempi kohtelu työsuhde-etujen piirissä. Ehdotamme, että tämä toimenpide sisällytetään periaatepäätöksen ensimmäiseen vaiheeseen.

MG on yhdessä muiden alan toimijoiden kanssa jo viime vuonna ehdottanut, että kestävää liikkumista tuettaisiin uudella työsuhde-etudella; multimodaalisella liikkumistilillä. Tili olisi verovapaa 3400 euroon asti³ ja sen käyttö olisi rajattu ympäristöystävällisiin liikkumismuotoihin⁴. Näin ollen liikkumisen palvelujen ja MaaS-kokonaisuuksien käyttö ohjattaisiin yksinomaan kestäviin vaihtoehtoihin. Tilin käyttöönotto kannustaisi suomalaisia käyttämään uusia liikkumisen palveluja ja vauhdittaisi alan siirtymistä päästöttömiin kulkuneuvoihin.

3.2 Lisäkeinot liikenteen päästövähennystavoitteiden aikaansaamiseksi (vaihe 2)

21) Liikenteen digitalisaation mahdollistaminen sekä uusien palveluiden ja matkaketjujen kehittyminen

Lähtökohtaisesti haluamme kiinnittää huomiota luonnoksen terminologiaan. **Liikenne palveluna (MaaS) on konsepti, jossa yhdistetään niin vakiintuneita (esim. joukkoliikenne, taksit) kuin uusia liikkumisen palveluja (esim. pyörien ja autojen jakopalvelut, sähköpotkulaudat) yhdeksi palvelukokonaisuudeksi.** MaaS ei ole synonyymi liikkumisen uusille palveluille, joka puolestaan on laajempi käsite.

MaaS on suomalainen konsepti, joka on saanut paljon kansainvälistä huomiota. Alan kehityksen kannalta toimiva kotimarkkina on ehdottoman tärkeä, sillä siitä saadaan *proof of concept*-kokemuksia ja arvokasta tietoa myös vientiin. Kuten edellä mainittiin, MaaS:n käyttöä ja kehitystä tuettaisiin parhaiten kahdella lähestymisellä; kysynnän kannustimilla ja v. 2017 voimaan tulleen liikennepalvelulain ripeällä toimeenpanolla.

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 kestävyteen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vastuullisuuteen.

Mikäli lainsäädännön hidas toimeenpano jatkuu ja kannustimet jäävät puuttumaan, MaaS:n edut uhkaavat valua ulkomaisille yrityksille, joiden toiminta perustuu täysin erilaisille arvoille. Tämä ei ole vain teoreettinen uhka - juuri tällä viikolla Google ilmoitti aikovansa ryhtyä yhden

³ Joukkoliikenteen henkilökohtaisen matkalipun ja liikkumistilin verovapaa enimmäismäärä olisi yhteensä 3 400 euroa.

⁴ Polku- ja sähköpyörät, kimppakyyti-, yhteiskäyttö- ja kutsuliikennepalvelut, ympäristöystävälliset taksit ja vuokra-autot, pienliikkumisen ajoneuvot, kuten sähköpotkulaudat ja skootterit

luukun liikkumispalveluksi⁵ ja on perusteltua olettaa, että useat muut suuryritykset tulevat tekemään samoin.

On täysin normaalia, että uuteen innovaatioon liittyy epävarmuutta ja, että palvelukonseptin ilmastovaikutukset halutaan selvittää ennen, kuin sitä tuetaan. Kokonaisvaltainen selvitys uusista palveluista ja niiden päästövähennyksistä Suomen oloissa on tarpeen ja tervetullut aloite. **MG pitää kuitenkin hyvin harmillisena, että päätös selvityksen tekemisestä on tehty näin myöhään - vasta kun kaksi aiheetta selvittävää työryhmää⁶ on todennut lisäselvityksen olevan tarpeellinen loppuraporteissaan.**

MG haluaa myös painottaa, että Suomen osalta on tehty simulaatiota sekä selvityksiä jaettujen palveluiden potentiaalin ja edistämisen osalta ja muutaman vuoden ajalta on saatavissa tietoa myös MaaS-palveluista. Tämän lisäksi MaaSiin muista sisältyvistä palveluista on myös runsaasti tutkittua tietoa saatavilla.

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 Suomen etulyöntiasema tällä alalla kapenee päivä päivältä. **Toivomme hartaasti, että selvitys ja siitä seuraavat toimenpiteet tehdään ripeästi, jottei tämä kasvumahdollisuus menee Suomelta sivu suun.**

Kunnioittavasti,

Ida Schauman

Vaikuttamistyön johtaja

MaaS Global

0401824969 - ida.schauman@maas.global

⁵ [17/02/21The Verge: Google Maps will now let you pay for public transportation and parking through its app.](#)

⁶ Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän väliraportti, Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti