

Ny finsk transportlov introducerer MaaS (Mobility as a Service). Hvad kan læres?

Hele verdens offentlige transportindustri har igennem årtier søgt efter den hellige gral for, hvorledes man kan skabe et sammenhængende trafiksystem med én billet til alle transportformer overalt. Det er lykkedes for nogle større byer internationalt, hvor især London står frem med Oyster.

Det er dog kun to lande, som kan fremvise et nationalt multimodalt netværk og billettering for offentlig trafik: Holland og Danmark. Fælles for de eksisterende multimodale systemer er, at de er lukkede, låst til en enkelt leverandør og begrænset til offentlig transport.



Af Søren Sørensen,
MaaS facilitator og ambassadør,
SFMCON ApS
sos@sfmcon.com

Mobilitet som en service

Med de teknologier, der nu er til rådighed, er det blevet muligt, realistisk og meget effektivt at arbejde i åbne systemer og dele data til brug for at skabe nye sammenhængende services til gavn for brugere af delte mobilitetsservices.

Mobilitet som en service også benævnt MaaS (Mobility as a Service) præsenteres nu fra mange sider som metoden til at skabe et åbent marked for delemobilitetsservices. Ambitionen er at udviske grænserne mellem offentlige og private mobilitetsleverandører og lade MaaS leverandører (mobilitetsagenter) skabe rejsekæder og skabe overblik over, hvilke muligheder der er for at komme fra dør til dør med delt mobilitetsservices.

MaaS visionen er at gøre brug af delemobilitet så attraktivt og trygt for forbrugere af mobilitet i Danmark, at de med

fordel kan vælge den privatejede bil eller bil-nummer-to fra og være fri for bøvlet og omkostningerne ved at eje bil.

I Finland har private og offentlige aktører igennem flere år arbejdet med at opstille rammevilkår for et åbent mobilitetsøkosystem. Rammevilkårene er nu omsat til lov, vedtaget og implementeret med virkning per 1. januar 2018.

I denne artikel gennemgås den nye finske lov – den første transportlov i verden, som implementerer et åbent og konkurrencedrevet delemobilitetsøkosystem for både passagerer og gods, og den første lov, som regulerer en MaaS ydelse.

Derefter diskuteres om en lov er nødvendig for at implementere et åbent delemobilitetsøkosystem i Danmark eller om aktørerne i markedet selv med fordel kan begynde omstillingen og åbne mobilitets-siloerne for tredjeparter til fordel for alle og især for brugerne af delemobilitetsydelse.

Hovedpunkterne i den nye transportlov

Den nye finske lov om transportservices har som hovedformål at skabe rammerne for et åbent marked for transport af både passagerer og gods i Finland.

Loven omhandler alle kommercielle transportservices på veje mod et vederlag og med formål at skabe indkomst.

Loven gælder for alle offentlige og private services eller kombinationer af services relateret til transport, som tilbydes til offentligheden eller privat brug.

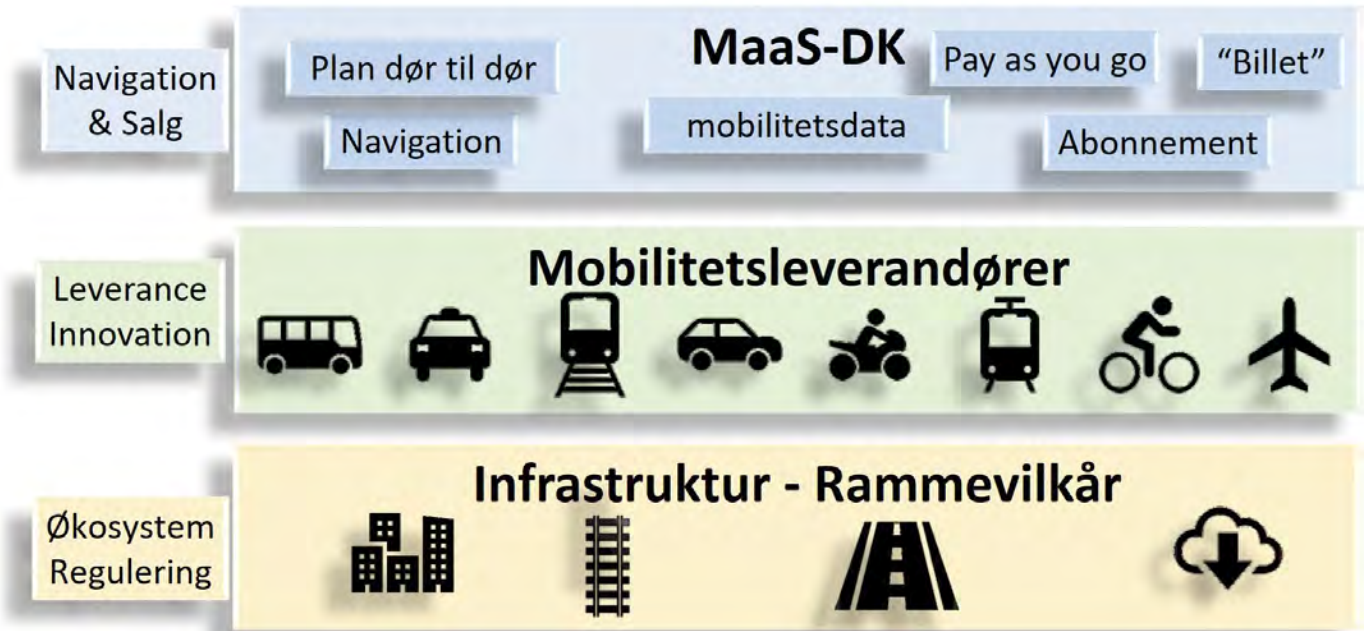
Integreret mobilitetsservices introduceres som skabelse af rejsekæder og andre servicepakker mod et vederlag ved at kombinere mobilitetsservices udbudt af forskellige serviceleverandører.

Krav om licens

Alle leverandører af kommerciel transport af passagerer kan kun operere under licens udstedt af de finske myndigheder.

Licensholdere og leverandører af mobilitetsservices inkl. taxaforordningsvirksomhed skal sikre, at passagerer som minimum informeres om: licens id, primært operationsområde, serviceomfang og afvigelser, priser, betalingsmetoder, services for passagerer med handicap samt instruktioner til at give kundefeedback og procedurer ved fejl.

Interoperabilitet af data og informationssystemer – Rammerne for den Åbne MaaS markedsplads:



Figur 1. MaaS Økosystem: Infrastruktur, rammevilkår, leverandører og MaaS ydelser.

Alle leverandører af passager mobilitets-services skal sikre, at væsentlig up-to-date data er frit tilgængelig fra et informationssystem gennem et åbent interface (computer-læsbart format). Data inkluderer information om ruter, stoppesteder, tidsta-

beller, priser og tilgængelighed.

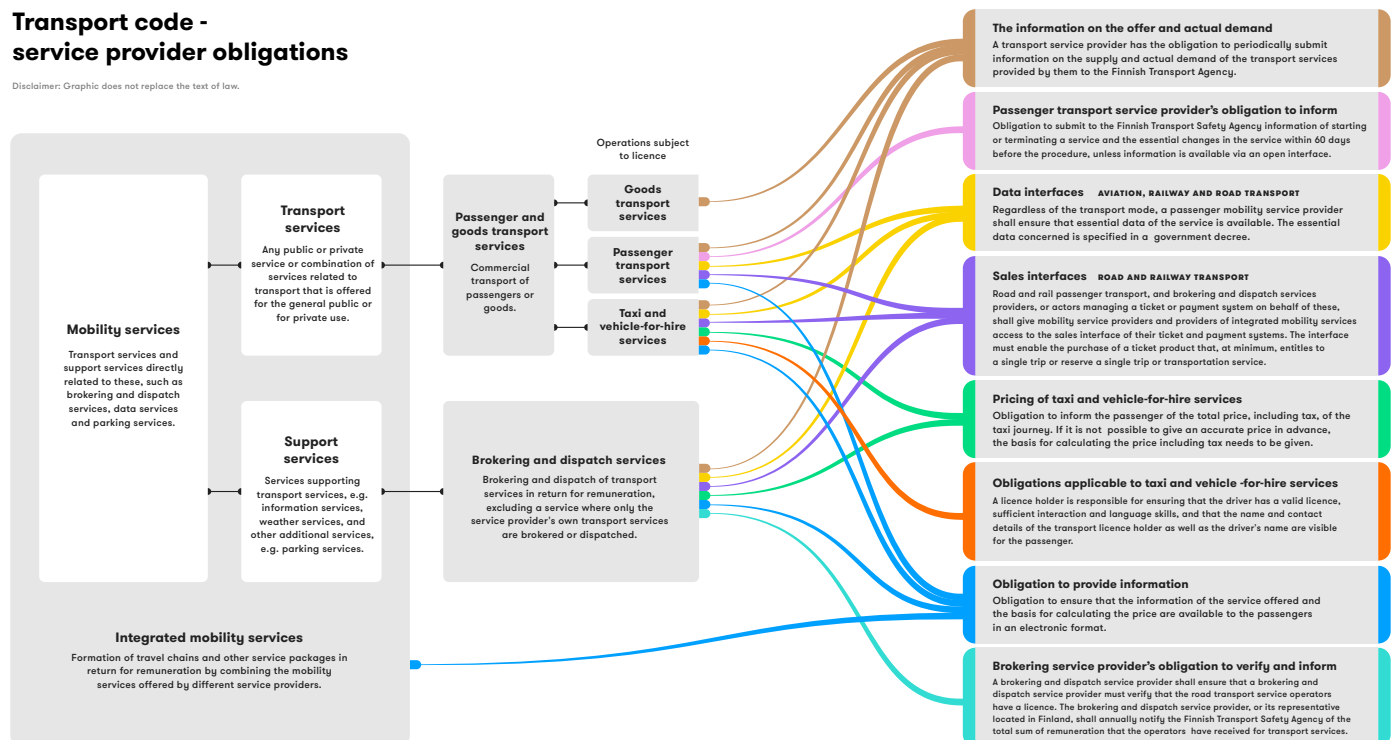
Endvidere skal der være adgang til salgs- og betalingssystemer for køb af billetprodukter og reservation af transport/ transportmidler. Verifikation af billetter skal være mulig via normalt anvendte teknologier.

Leverandører af interfaces til mobilitets-services skal samarbejde med leverandører af mobilitet og integreret mobilitets-services, som bruger disse interfaces, om de nødvendige praktiske arrangementer.

Figur 2. Finske Transportleverandørforpligtigelser.

Transport code - service provider obligations

Disclaimer: Graphic does not replace the text of law.



Finske regler for åbent mobilitetsmarked:

Licens til at drive mobilitetsvirksomhed forudsætter leverandører:

- har åbne data for ruter, stoppesteder, tidstabeller, priser og tilgængelighed
- har åbent API for køb af billetprodukter og reservation af transportmidler
- Samarbejder omkring de praktiske forhold.

Se hele loven her: <https://www.lvm.fi/en/-/act-on-transport-services-955864>

Hvad betyder den nye lov for delemobilitet i Finland?

I det væsentlige har man forsøgt at starte forfra ved at definere et sæt regler for at skabe et åbent marked for mobilitet. Ambitionen er at invitere til at drive mobilitetsvirksomhed i konkurrence på en åben markedsplads for mobilitet. Staten skaber rammerne og kontrollerer, at aktørerne agerer inden for de fælles rammebetingelser, som er opstillet i loven.

Introduktionen af de åbne grænseflader og MaaS leverandører åbner for, at der kan skabes rejsekæder ved at sammensætte services fra offentlige og private aktører. Kunderne kan således vælge, sammensætte og købe komplette rejser fra dør til dør hos deres foretrukne leverandør af mobilitet.

Med den nye transportlov forsøger Finland at skabe et fundament ikke blot for bedre mobilitet, men også for start up af en skov af virksomheder som kan skabe nye forretningsmodeller ved at have adgang til de åbne data mellem mobilitetsaktørerne. Så udover mobilitet handler det åbne mobilitetsmarked også om erhvervspolitik og eksportpolitik. Allerede nu er den første finske MaaS aktør, MaaS-Global, på vej ud på verdensmarkedet. Er Finland ved at skabe det næste Nokia?

Kræver MaaS lovgivning, eller kan MaaS skabes som en sund forretningsbeslutning uden?

I Finland har private og offentlige aktører og regulatorer arbejdet flere år på at skabe grundlaget for den helt nyskrevne transportlov.

Men er det nødvendigt at vente på lovgivning i Danmark, eller vælger de danske aktører at åbne markedet for mobilitets-services i Danmark simpelthen, fordi det giver god forretningsmæssig mening?

Indtil nu har det ikke været realistisk for en MaaS aktør at starte i Danmark, da der er ikke endnu er mulighed for at skabe en forretning ved at sammensætte rejser igennem åbne grænseflader til de danske mobilitetsaktører.

De offentlige transportaktører har via rejseplanen åbnet for rejseplandata, men der er lukket for priser og for køb af billetter.

For alle aktører, private såvel som offentlige, mangler det fælles regelsæt for det åbne mobilitetsmarked, som er skabt ved lovgivning i Finland.

Der er ikke noget teknisk i vejen for at opstille et charter for, hvorledes mobilitetsaktører skal samvirke i et dansk økosystem for delemobilitet.

Udfordringen er, at det kræver en indsats for alle aktører med at etablere og vedligeholde de åbne grænseflader samt at skabe et samarbejde for at opstille de fælles regler for at virke og konkurrere på et åbent marked for delemobilitet og med leverandører af MaaS.

Ideen med delemobilitet og MaaS er at skabe et værdigt alternativ til brug af den private bil. Ved at skabe et tæt netværk og et varieret udbud af muligheder for delemobilitet også med adgang til dele/leje-biler er ambitionen at gøre det mere attraktivt og trygt at vælge den private bil fra. Det gælder især, hvis man bor i byer og dagligt pendler med cykel eller offentlig transport.

Skal vi fortsat eje en bil for at have fri adgang til mobilitet?

MaaS er ikke bare smart anvendelse af ny teknologi. Det er langt mere et spørgsmål omkring governance mellem mange aktører og regulatorer og godt købmandskab. Kan vi se værdien for alle aktører i at skabe en åben markedsplads for delemobilitets-services?

Det er dog fortsat vigtigt at investere i at udvide og promovere det samlede netværk af muligheder for delemobilitet. Uden adgang til en bred vifte af delemobilitetsydelser inden for gåafstand vil den privat-ejede bil forblive vinderen af fri adgang til mobilitet.