Lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

1. Uber toivottaa hallituksen esityksen liikennekaaresta tervetulleeksi

Uber kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa Suomen eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Uber toivottaa lakiesityksen liikennekaareksi tervetulleeksi ja antaa tunnustuksensa hallituksen pyrkimykselle toteuttaa hallitusohjelmaan kirjatut digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristön luomisen ja normipurun kärkihankkeet esityksen puitteissa. Tuemme pyrkimystä luoda liikennesektorille edellytykset uusien teknologioiden käyttöönotolle, digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Nämä uudistukset mahdollistaisivat käyttäjien tarpeita paremmin vastaavien liikennepalveluiden synnyn, lisäisivät kilpailua sekä avaisivat uusia liiketoimintamahdollisuuksia alalle. Ottaen huomioon, että lakiesityksen tavoitteena on sekä henkilöiden että tavaroiden kuljettamiseen liittyvän sääntelyn harmonisointi ja uudistaminen, tämä lausunto koskee esityksen osaa liittyen henkilöiden kuljettamiseen tiellä.

1. Teknologia voi tehostaa olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämistä
Uber kannattaa olemassa olevan kapasiteetin parempaan hyödyntämistä. Uskomme, että matkustajaliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen alikäyttöä voidaan parhaiten vähentää päivittämällä nykyistä lainsäädäntöä siten, että teknologian tarjoamat mahdollisuudet olemassa olevan kapasiteetin hyödyntämiselle voidaan parhaiten hyödyntää. Tämä voi lisätä olemassa olevan taksipalvelun tuottavuutta, sallia uusien liikennevaihtoehtojen luomisen, lisätä kuljetuspalvelujen kokonaiskysyntää ja vähentää kuluttajien riippuvuutta yksityisautoilusta sekä vähentää ruuhkia.

2. Markkinoiden avaaminen kilpailulle luo uusia palveluita ja parempia mahdollisuuksia
Markkinoiden avaaminen kilpailulle hyödyttää kuluttajia uusien palveluiden ja parempien liikkumisvaihtoehtojen myötä, jotka lisäävät kuluttajan valinnanvaraa. Taksilupien määräsääntelyn poistaminen auttaa palvelemaan kuluttajan tarpeita paremmin ja myös mahdollistaa kuljettajien toimimisen joustavammin markkinoilla. Kilpailu nostaa palvelun laatustandardeja ja varmistaa, että kuluttaja saa rahoilleen vastinetta. Uusi sääntely tunnustaa tarpeen asianmukaiselle kuluttajansuojalle ja turvatoimille, vaikka ei estä markkinoille pääsyä, kilpailua tai uusia innovaatioita ja teknologioita liialla sääntelyllä.

3. Liikennekaari on harppaus kohti liikennealan modernia sääntelyä
Nykyinen esitys Liikennekaareksi on eteenpäin katsova, moderni säädös, joka ei ainoastaan avaa markkinoita kilpailulle ja luo valinnanmahdollisuuksia kuluttajille ja kuljettajille, mutta myös pyrkii mahdollistamaan uusia palveluita liikenteessä edistämällä palveluiden yhteen toimivuutta. Uber tunnistaa ne merkittävät hyödyt, joita liikennepalvelujen tarjonnan parantaminen ja kuluttajakohtaisen kustomoinnin mahdollistaminen tarjoaa, mukaan luettuna palvelujen digitalisointi ja tuominen verkkoon. Näihin liittyvien tiedonantovaatimusten tulisi asianmukaisesti huomioida erilaisten järjestelmien ja palveluiden toimintatavat, jotta matkustajat ja kuljettajat saisivat parhaan hyödyn suomalaisilla markkinoilla. Vaatimusten ei pidä myöskään olla liian laajoja tai jättää huomioimatta luottamuksellisia liiketoimintatietoja. Jos tässä epäonnistutaan, riskinä on tarpeettomien rajoitusten asettaminen markkinoille, mistä kärsivät sekä matkustajat että kuljettajat.

On valitettavaa, että alkuperäisen esityksen ehdotusta pienimuotoisen toiminnan mahdollistamisesta ja Liikennekaareen voimaantulosta vuoden 2017 alussa on luovuttu. Uber kannustaakin Liikennevaliokuntaa arvioimaan mahdollisuuksia nopeuttaa kaaren voimaantuloa heinäkuusta 2018 ja huomioimaan myös jakamistalouden ja kyydinjakamisen uudessa lainsäädännössä jotta matkustajat, kuljettajat Suomi yhteiskuntana voisi hyötyä parhaalla mahdollisella tavalla uudesta lainsäädännöstä ja tulevasta kehityksestä liikennealalla.

2. Olemassa olevan kapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen

Uber tukee hallituksen esityksen päämäärää hyödyntää olemassa olevaa kapasiteettia paremmin. Uskomme, että matkustajaliikenteessä käytettävien ajoneuvojen alikäyttöä voidaan vähentää parhaiten päivittämällä nykyistä lainsäädäntöä siten, että teknologian liikenteelle tarjoamat mahdollisuudet voidaan hyödyntää tehokkaasti.

2.1 Digitalisaatio mahdollistaa kuljetuksen saamisen napin painalluksella

Digitalisaation vaikutus tuntuu lähes jokaisella alalla viestinnästä ja kaupankäynnistä lähtien pankki- ja viihdealalle saakka. Kuljetusala on myös kokenut vallankumouksen niin sanottujen "on demand"-sovellusten kautta, jotka mahdollistavat matkustajien yhteyden kuljettajiin älypuhelimen kautta vain yhdellä napin painalluksella. Matkustajien ei tarvitse enää soittaa ja tilata kyytiä, tai seistä kadun kulmassa toivoen taksin ajavan ohi. Nyt kansalaiset voivat saada olinpaikastaan riippumatta kyydin minuuteissa.

Uudistus voi vähentää yksityisautoilun tarvetta ja kannustaa käyttämään julkista liikennettä. Mahdollisuus päästä paikasta A paikkaan B napin painalluksella tulee vaikuttamaan perustavanlaatuisesti auton omistamisen tarpeeseen ajan myötä. Autot ovat tällä hetkellä yksi kotitalouksien kalleimmista investoinneista ja ne seisovat käyttämättöminä yli 95 prosenttia ajasta. [1] Uber on saanut runsaasti palautetta ja kokemuksia siitä, että ihmiset eivät enää pidä auton hankkimista tarpeellisena. Tuore tutkimus osoittaa, että 10 prosenttia syntyneistä Uberia käyttävistä millenniaaleista on jo muuttanut suhtautumistaan auton omistamiseen. Uber-palvelun ansiosta he joko luopuvat omista autoistaan tai jättävät auton hankkimatta.[2]

Parantamalla kulkuyhteyksiä alueilla, joilla yhteyksiä ei aikaisemmin ole ollut, Uber voi tarjota ns. "viimeisen kilometrin" yhteyden rautatie-, metro- ja linja-autoasemille edistäen näin julkisen liikenteen käyttöä. Olemme nähneet tämän trendin jo ympäri maailmaa: yhdysvaltalaisen American Public Transit Associationin selvitys on osoittanut, että kyydinjakopalvelut eivät korvaa julkisen liikenteen palveluita, vaan ne päinvastoin lisäävät julkisen liikenteen käyttöä.[3]

Pariisissa yli 65 prosenttia Uber-matkoista alkaa tai päättyy 200 metrin etäisyydellä metroasemasta. Tutkimustemme mukaan 46 prosenttia Helsingissä ajetuista matkoista alkaa tai päättyy raitio- tai metroliikenneasemien lähellä ja Lontoossa lähes kolmasosa aamun ruuhka-aikoina ajetuista Uber-matkoista päättyy keskustan ulkopuolisilla alueilla 200 metrin etäisyydellä metro- tai juna-asemasta. Vastaavasti analyysi Lontoon metron yölinjojen liikennöinnin alkamisen vaikutuksesta osoitti, että Uber-matkojen määrä yölinja-asemien lähellä kasvoi ulommassa Lontoossa jopa 66 prosenttia. Tämä indikoi vahvasti sitä, että ihmiset käyttivät Uberia kotimatkansa viimeisiin kilometreihin.[4]

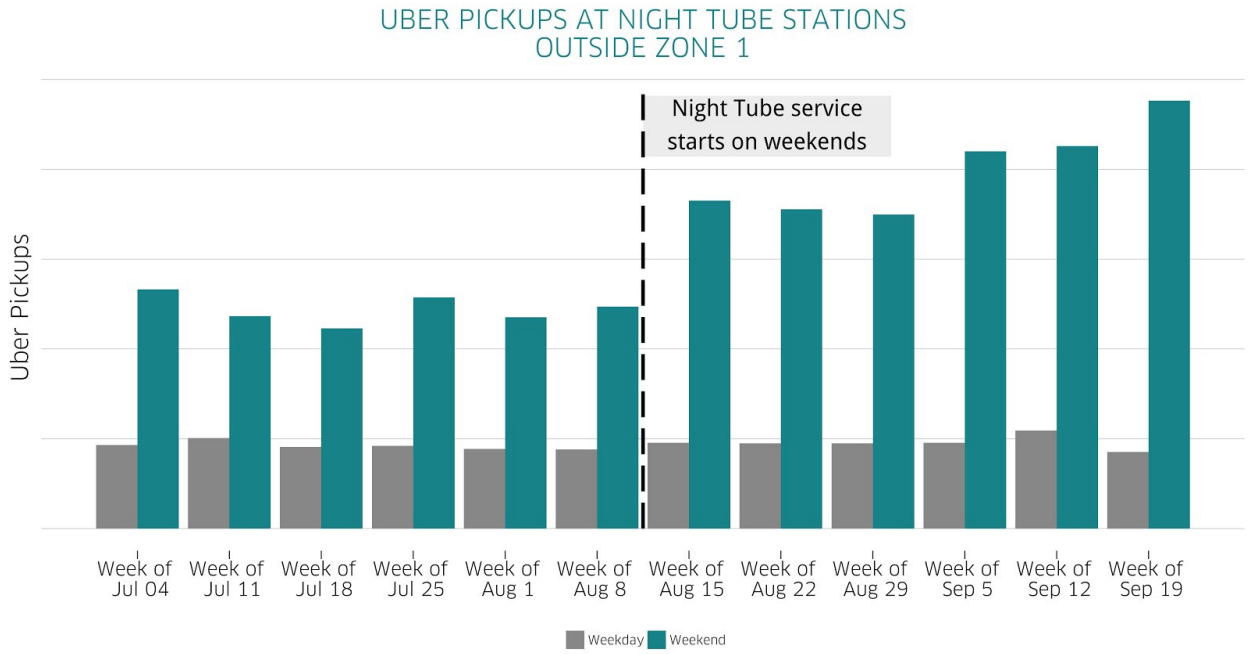
---

[1] Ks. esim. "Reinventing Parking" http://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html.

[2] David Plouffe, "With Uber, Flexible Work Helps Families Turn Car Payments Into Paychecks" https://www.linkedin.com/pulse/uber-flexible-work-helps-families-turn-car-payments-david-plouffe.

[3] Mantill Williams "Uber and Lyft Users More Likely to Use Public Transit Frequently, Own Fewer Cars And Spend Less on Transportation", The American Public Transportation Association.

[4] Uber, Lontoon uusi myöhäisillan vaihtoehto: The Night Tube + Uber, 7. lokakuuta 2016, https://medium.com/@UberPubPolicy/londons-new-late-night-alternative-the-night-tube-uber-8f38e56de983#.idiryvqrc .



Autot ovat yksi suurimmista yksittäisen kotitalouden investoinneista ja ne seisovat käyttämättöminä yli 95 % ajasta.[5] Alhaisten kustannusten ja helppokäyttöisyyden vuoksi Uberin kaltaiset palvelut lisäävät tarvetta myös muunlaisille liikennemuodoille, tehden yksityisauton omistuksesta luopumisesta houkuttelevampaa, vähentäen näin yksityisautoilua. Yksityisautoilujen väheneminen tarkoittaisi myös parkkipaikkojen tarpeen vähentymistä, jotka vievät kaupungeista valtavasti tilaa. Jopa Kööpenhaminassa, yhdessä maailman pyöräily-ystävällisimmästä kaupungeista, on kolme vapaata parkkipaikkaa jokaista autoa kohden.[6] Auttamalla ihmisiä vähentämään yksityisautoja, voimme samalla vähentää autoille varatun tilan määrää ja näin vapauttaa maata asutukselle, puistoille ja kaupalle.

2.2 Taksipalveluiden tuottavuuden lisääminen

Suomessa, kuten myös muissa Pohjoismaissa, takseilla on alhainen määrä maksavia asiakkaita tunnissa. Norjassa, jossa on samankaltainen taksialan sääntely kuin tällä hetkellä Suomessa, kerätyt tiedot vahvistavat, että Oslon takseilla on matkustajia 18 minuutin ajan tunnista. Todellisuudessa luku on vielä matalampi, sillä mainittu 18 minuuttia sisältää myös asiakkaan noutamiseen käytetyn ajan. Navigaatiolaitteet, GPS- ja mobiiliteknologia voivat kasvattaa tätä lukua huomattavasti. Tämä on nähtävissä muilla markkinoilla, joilla Uber ja muita vastaavia palveluita on tullut markkinoille.[7] Lisäksi teknologia voi auttaa taksitoimijoita lyhentämään odotusaikaa matkojen välillä löytämällä asiakkaita tehokkaammin. Tuottavuuden kasvu mahdollistaaki alemman hinnan tarjoamisen matkustajille ja lisää kuljettajien saamaa tuloa.

2.3 Erilaisten palveluiden rinnakkaiselo

Sen sijaan, että Uber ja vastaavat palvelut vain korvaisivat tavanomaisia taksipalveluita, ne vaikuttavat pikemminkin kasvattavan kaupungin yleistä kuljetusmarkkinaa, lisäten tarjontaa

[5] Ks. esim. "Reinventing Parking" http://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html
[6] "Arrogance of Parking Space - Copenhagen" http://www.copenhagenize.com/2015/12/arrogance-of-parking-space-copenhagen.html.
[7] Judd B. Cramer ja Alan Krueger (2016): Disruptive change in the taxi business: The case of Uber. http://www.nber.org/papers/w22083.

niukasta runsaaksi. Yhdysvaltalaisissa kaupungeisa kuten Los Angelesista, New Orleansissa ja Portlandissa, joissa Uber ja Lyft ovat kasvaneet nopeasti, on yhä enemmän todisteita, että kokonaismarkkina vuokrattaville ajoneuvoille ja kuljetuksille (mukaan lukien taksit, yksityisautot ja palvelut kuten Uber) on kasvanut merkittävästi.[8] Tämä johtuu mitä todennäköisimmin siitä, että kyydinjakopalvelut ovat vetävät puoleensa kokonaan uusia matkustajaryhmiä: ihmisiä, jotka harvoin käyttävät taksia ja ajavat sen sijaan itse. Uberin kaltaiset uudet palvelut eivät siis ole pois muilta eikä kyse ole nollasummapelistä.

3. Markkinoiden avaaminen kilpailulle

Markkinoiden avaaminen kilpailulle tarjoaa matkustajille uusia valinnanmahdollisuuksia. Uuden vaihtoehdon tarjoaminen voi *ainoastaan* parantaa kuluttajien asemaa. Kilpailuviranomaiset eri puolilla maailmaa, mukaan lukien Suomi, Tanska, Ranska, Saksa, Italia, Irlanti, Norja, Espanja, Iso-Britannia ja EU:n viranomaiset, ovat olleet ensimmäisten joukossa tukemassa innovatiivisten matkustussovellusten kehittämistä. Heidän mukaansa uudet palvelut ja lisääntynyt valinnanmahdollisuus hyödyttävät kuluttajia. Kilpailu nostaa palvelun laatustandardeja ja varmistaa, että kuluttaja saa rahoilleen vastinetta. On tärkeää arvioida säännöllisesti olemassa olevaa lainsäädäntöä sen varmistamiseksi, ettei liian jäykkä sääntely estä kilpailua. Samalla on tosin tiedostettava tarve kuluttajien suojelemiseksi ja heidän turvallisuutensa takaamiseksi.

3.1 Tarve määräsääntelystä luopumiselle

Uber tukee lakiehdotuksessa esitettyä taksilupien määräsääntelyn poistamista. Monilla alueilla väestö on kasvanut taksilupien määrää nopeammin ja on todennäköistä, että osa ovelta-ovelle liikennepalvelujen kysynnästä jää nykyisellään tyydyttämättä. Taloudellinen kasvu ja väestönkasvu kasvattavat kysyntää, johon rajoitettu autojen määrä ei pysty vastaamaan. Tästä seuraa odotusaikojen pitenemistä, mikä taas heikentää palveluiden saantia keskusta-alueiden ulkopuolella ja sellaisilla alueilla, joissa liikennevaihtoehtoja on perinteisesti ollut vähän tarjolla. Tämä on haitaksi matkustajille. OECD-raportissa vuodelta 2007 korostetaan, että ryhmillä, jotka ovat yleensä saaneet heikointa palvelua säännellyillä markkinoilla, on tapana hyötyä eniten markkinoiden vapauttamisesta. Tällaisia ryhmiä ovat esimerkiksi liikuntarajoitteiset henkilöt ja henkilöt, jotka asuvat esikaupunkialueella tai muulla harvaan asutulla alueella. [9]

Myös kuljettajat kärsivät taksilupien määräsääntelystä. Lainsäädäntö, joka keinotekoisesti rajoittaa taksinkuljettajien määrää, vähentää myös niiden ihmisten määrää jotka voisivat ansaita hieman ylimääräistä tai elättää itsensä kuljettamisella, silloinkin kun runsaammille kyytipalveluille olisi kysyntää. Tämä rajoittaa kuljettajien taloudellista toimeliaisuutta ja keskittää taloudellista valtaa yrityksille, joilla on taksilupa. On myös huomionarvioista, että OECD:n taksialaa käsittelevän raportin mukaan ei ole osoitettu, että kuljettajat ansaitsisivat enemmän silloin, kun markkinat ovat säänneltyjä.

[8] Ks. esim. “Portland’s Private for-Hire Transportation Market: Summary Report of the PFHT Innovation Pilot Program” http://media.oregonlive.com/commuting/other/PFHT%20Summary%20Report%2010.19.15.pdf ja New Orleansin taksiviranomaisen “Analysis of Taxicab and TNC Ridership Data 2013 - 2015” http://nola.gov/nola/media/One-Stop-Shop/Taxi/Taxi-Bureau-Update-to-Council-Transportation-Committee-(Feb-22,-2016).pdf.

[9] OECD(2007): Taxi Services: Competition and Regulation: http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf.

Taksilupien määräsääntely estää myös ruuhkien ja yksityisautoilun vähentymistä. Tämä johtuu siitä, että ihmiset luopuvat autoilusta ainoastaan voidessaan olla varmoja, että he saavat sopivan ja edullisen kyydin aina sitä tarvitessaan. Kun lupien määrää säännellään, on matkan hinta kuitenkin aina korkeampi ja odotusaika pidempi. Tällaiset keinotekoiset esteet vaikeuttavat myös autojen yhteiskäyttöä, joka todistetusti vähentää ruuhkia. Jos säännöllisesti ajavia ihmisiä halutaan rohkaista yhteismatkustamiseen, silloin kuljettajien tulee myös voida helpommin käyttää Uberin kaltaisia sovelluksia.

3.2 Hintakaton poistaminen parantaa liikennöinnin luotettavuutta

Yksi keskeisistä tekijöistä liikenteen luotettavan tarjonnan varmistamiseksi on hinta. On oikein, että on olemassa keinoja joilla suojellaan kuluttajia ylihinnoittelulta, mutta tarkkojen hintojen asettaminen on vanhanaikaista**.** Poliittisten päättäjien tulisi sen sijaan keskittyä siihen, että kuluttajat voivat saada etukäteen tietoonsa hinta-arvion tai kiinteän hinnan, sekä saada elektronisen kuitin jokaisen matkan jälkeen. Tällä varmistetaan, että kuluttajia ei veloiteta liikaa.

Esittämällä etukäteen hinnan tai hinta-arvion sovelluksessa ennen kuin matkustaja pyytää kyydin, yhtiöt tarjoavat selkeyttä ja varmuutta siitä, kuinka paljon kukin matka maksaa. Tätä tietoa hyödyntämällä matkustajat voivat tehdä valistuneita päätöksiä. Uber pyrkii pitämään matkustajahinnat mahdollisimman alhaisina tietäen, että matkustajat näkevät kunkin matkan hinnan ennen kuin he päättävät valita sen. Mikäli matkustajat eivät tahdo maksaa hintaa, he voivat siirtyä käyttämään joko eri palvelua tai liikennemuotoa.

Dynaaminen hinnoittelu varmistaa sen, että jokainen voi halutessaan saada kyydin – joko maksamalla markkinalähtöisen dynaamisen hinnoittelu mukaisen hinnan, kävelemällä rauhallisemmalle alueelle tai odottamalla kysynnän vähentymistä. Chicagon yliopiston viimeaikainen tutkimus hintamekanismista Yhdysvalloissa osoitti, että jos dynaaminen hinnoittelu ei ole käytössä kysynnän huipun aikaan, odotusajat pitenevät huomattavasti ja tehtyjen matkojen määrä romahtaa.[10] Toisin sanoen, hintakaton asettaminen johtaa huonompaan palveluun asiakkaille, jotka joutuvat odottamaan pitempään kysynnän huipun aikaan, jos he edes ylipäätänsä kykenevät saamaan kyytiä.

Hintojen määrääminen lainsäädännössä sulkee myös pois mahdollisuuden hintojen laskemiselle ajan mittaan, koska järjestelmistä tulee tehokkaampia – johtaen siihen, että kuluttajat maksavat enemmän. Hintajoustavuus tarkoittaa sitä, että kun yhä useammat matkustajat ja kuljettajat ovat alkaneet käyttää Uber-sovellusta, Uber on kyennyt merkittävästi laskemaan keskimääräisiä hintoja.

3.3 Teknologianeutraali matkan hinnan mittaus tukee innovaatioita

Lakiesityksen mukaan matkan hinnan mittaamisessa voitaisiin käyttää muitakin välineitä kuin taksamittareita, jos vaihtoehtoinen järjestelmä on täsmällinen ja luotettava. Uber uskoo, että tällainen teknologianeutraalisuus hintamittarissa lisää innovaatioita. Kun sääntelyn fokus on teknologianeutraalisti siinä, että kuluttajille on selvää kuinka paljon kukin matka tulee maksamaan eikä spesifissä mittaustavassa (esim. sinetöidyn taksamittarin käyttö autossa), mahdollisuudet uusille innovaatioille avautuvat. Matkustajat voisivat esimerkiksi saada tietoonsa kiinteän hinnan tai hinta-arvion ennen matkan tilaamista vaikkapa Uberin kaltaisesta sovelluksesta tai verkkosivuilta. Lainsäädännön pitäisi varmistaa se, että matkustaja kykenee etukäteen näkemään kiinteän hinnan tai hinta-arvion. Matkustajien tulisi lisäksi saada kuitti matkan päätteeksi, ja kuitti tulisi voida antaa teknologianeutraalisti.

[10] Chris Nosko, Jonathan Hall ja Cory Kendrick, The Effects of Uber's Surge Pricing: A Case Study, http://faculty.chicagobooth.edu/chris.nosko/research/effects_of_uber%27s_surge_pricing.pdf .

Uber toivottaa tervetulleeksi esityksen mukaiset muutokset, jotka tähtäävät teknologianeutraalisuuteen. On keskeistä, että uusi lainsäädäntö on tarpeeksi kattava ja joustava, jotta se mahdollistaa hinnan määrittämisen uusilla teknologioilla sekä muilla uudenlaisilla välineillä ja järjestelmillä – huomioiden nykytilanteen lisäksi myös tulevaisuuden teknologisten innovaatioiden kehityksen.

3.4 Turvallisuus ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen

Uberin kaltaiset älypuhelinteknologiat mahdollistavat matkustajien ja kuljettajien turvallisuuden varmistamisen ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen. Uskommekin, että turvallisuuden tulisi pohjautua dataan, jolloin yritykset voivat minimoida turvallisuusriskit kehittämällä ja käyttämällä tilastollisesti todistettuja keinoja.

Turvallisuustoimenpiteiden tulisi olla laajempia kuin pelkkä kuljettajien taustojen tarkistaminen: toimenpiteisiin pitäisi kuulua myös tietojen kerääminen matkan aikana ja sen jälkeen, jotta henkilön soveltuvuus kuljettajan tehtäviin voidaan varmistaa. Turvallisuudessa tulisi keskittyä riskien vähentämiseen ja tarkkaan arviointiin siitä, onko riskejä olemassa. Moderni teknologia voi tarjota tehokkaampia tapoja ennustaa, välttää ja vähentää riskejä – mukaan lukien vastuun ja läpinäkyvyyden lisääntymistä GPS-tietojen ja jatkuvan palautteen kautta. Uberilla on nollatoleranssi kuljettajien sovelluksen käytöstä huumeiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena, ja rohkaisemme soveltamaan tätä käytäntöä myös muualla.

Uberille matkustajien ja kuljettajien turvallisuus on ensiarvoisen tärkeää, mikä käy ilmi myös sovelluksen monipuolisten ominaisuuksien kautta. Uusi teknologia on mahdollistanut, että Uber huomioi turvallisuuden kokonaisvaltaisesti: ennen kuin matkustaja astuu kyytiin, matkan aikana ja sen jälkeen kun matkustaja on päässyt määränpäähänsä. Esimerkiksi matkustajien mahdollisuus jakaa oma saapumisaika ystäville sovelluksen kautta on hyvä esimerkki tästä.

Lakiehdotus asettaa Liikennevirastolle velvollisuuden varmistaa, että taksiluvan haltija täyttää tietyt vaatimukset sekä oikeuden tarkistaa kuljettajan rikosrekisteriote. Lakialoitteen tavoitteena on varmistaa matkustajien turvallisuus, ja Uber toivottaa lakialoitteen tervetulleeksi.

Uber suhtautuu vakavasti sovellusta käyttävien kuljettajien ammattitaitoa ja hyvää mainetta koskeviin vaatimuksiin. Mahdollisten rikkomusten identifiointi ja muu vastaavanlainen tieto kuljettajasta voivat estää kuljettajana toimimisen sovelluksen kautta. Tämä on hyvin tärkeää, jotta voimme varmistaa kuluttajien luottamuksen Uber-sovellukseen. Tästä syystä Uber ehdottaa muutosta liikennekaaren toisen osan 3 luvun kohtaan, joka sallii Uberin kaltaisten välityspalveluiden tarkistaa, että 3 luvun 2 pykälässä matkustaja– ja taksiliikenneluvan haltijalle asetetut ja kuljettajaa koskevat ammatilliset ja taustavaatimukset täytetään. Tämä täydentäisi Liikenneviraston tekemää tarkistusta ja vähentäisi lupaviranomaisen hallinnollista taakkaa.

4. Uusien liiketoimintamallien tukeminen

Uber tukee matkustajaliikennemarkkinoiden avaamista uusille palveluille.

4.1 Taksiyrittäjäksi ryhtymisen helpottaminen

Uberin kaltaiset tarvittaessa käytettävät sovellukset tarjoavat työtä haluaville ihmisille uusia mahdollisuuksia. Ne ovat joustavampia, ja antavat kansalaisille mahdollisuuden kontrolloida enemmän aikataulujaan kuin perinteiset kokoaikaiset tai edes osa-aikaiset mallit. Lähes 40 prosenttia eurooppalaisista haluaisi toimia itsenäisenä ammatinharjoittajana, mutta tällä hetkellä ainoastaan 14 prosenttia tekee niin.[11] Uberin kaltaiset liikennepalvelujen palvelualustat antavat ihmisille mahdollisuuden ryhtyä omiksi työnantajikseen sekä kokeilla ja kehittää omia taitojaan yrittäjänä. Jo kymmenet tuhannet eurooppalaiset ovat valinneet tämän vaihtoehdon. Useimmat

[11] Izzy Hatfield, Self-employment in Europe tammikuu 2015 ja Entrepreneurship in the EU and Beyond, Euroopan unionin kommissio, Directorate-General Enterprise and Industry.

tekevät niin, koska he voivat työskennellä itsenäisesti: kuljettajat itse päättävät missä, milloin ja kuinka kauan he ajavat. He voivat sammuttaa sovelluksen ja lopettaa työskentelemisen milloin tahansa. Toisin sanoen, he sovittavat työnsä muun elämänsä ympärille – eikä toisinpäin.

Esteet (taloudelliset tai muut vastaavat) taksiluvan saamiselle tulisi olla mahdollisimman vähäisiä. Tätä päämäärää edistää muun muassa nopeutetun elektronisen lupaprosessin tarjoaminen, jotta hakijat voivat saada luvan lyhyessä ja tarkoin määritellyssä ajassa.

Suuret alalle tulon esteet johtavat siihen, että tiukemmin säännellyillä alueilla kuljettajat työskentelevät pidempään ja joutuvat noudattamaan kiinteämpiä aikatauluja kuin kuljettajat, jotka työskentelevät vähemmän rajoittavasti säännellyillä markkinoilla. Esimerkiksi New Yorkissa, jossa kuljettajaksi ryhtyminen maksaa paljon, ainoastaan 36 prosenttia kuljettajista työskentelee keskimääräisesti vähemmän kuin 15 tuntia viikossa. Sen sijaan Orange Countyn piirikunnassa, missä ryhtyminen kuljettajaksi ei maksa paljon, vastaava prosenttiosuus on 93.[12] Tämä johtaa vääjäämättömästi korkeampiin hintoihin ja mahdolliseen ajoneuvojen alitarjontaan tietyillä alueilla.

Jos liikenneluvan hakemisen kynnys on liian korkea, markkinahäiriöiden riski kasvaa kun halukkaiden kuljettajien määrää rajataan keinotekoisesti lupaprosessilla. Tämä voisi esimerkiksi olla vaatimukset kielitaidosta, mikä voi rajoittaa joidenkin toimijoiden pääsyä markkinoille. Teknologian avulla sekä matkustajan että kuljettajan tarpeet voidaan täyttää paremmin tälläkin saralla. Uberin kaltaisten sovellusten avulla matkustajat voivat pyytää kyytiä ja käyttää palvelua haluamallaan kielellä, ei vain omassa kotikaupungissaan vaan kaikkialla maailmassa.

Kuljettajan näkökulmasta teknologia ja Uberin kaltaiset palvelut ovat pääsy joustaviin liiketaloudellisiin mahdollisuuksiin myös henkilöille, joilla on mahdollisia fyysisiä rajoitteita. Uberin palvelussa voi toimia kuljettaja-kumppanina myös liikuntarajoitteiseen tarpeisiin muunnellulla ajoneuvolla tai käyttämällä käsisäätöjä. Yhdysvalloissa on tuhansia kuljettaja-kumppaneita, jotka ovat kuuroja tai joilla on kuulo-ongelmia ja me työskentelemme kuuroyhteisön jäsenten kanssa suunnitellaksemme ja toteuttaaksemme sarjan täysin vaihtoehtoisia tuotevalikoimia parantaaksemme kuljettaja-kumppanin kokemusta. Kuka tahansa, joka saa lain mukaan ajaa autoa, voi rekisteröityä Uberin kumppaniksi. Me toivotamme tervetulleeksi nykyisen lakiesityksen III osan 1 luvun 2 §:n ja sen vaatimukset palveluntuottajalle varmistaa, että kuljettajalla on kuhunkin palvelutilanteeseen nähden riittävä vuorovaikutus- ja kielitaito, mutta uskomme että näiden vaatimusten pitäisi olla suhteellisia eikä asettaa ylimääräisiä rajoitteita.

Tuemme ehdotusta, jonka mukaan liikennelupien myöntäminen keskitetään kansalliselle lupaviranomaiselle, Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulisi myös tieliikennelupia myöntävä viranomainen. Näkemyksemme mukaan tämä keventää hallinnollista taakkaa sekä helpottaa liikennealan yrittäjien toimintaa.

4.2 Verojen ilmoittaminen

Uber ottaa verosääntöjen noudattamisen erittäin vakavasti. Uber myös korostaa sopimuksissaan Uber-sovellusta käyttävien kuljettajien velvollisuutta noudattaa paikallista verolainsäädäntöä. Kehitämme myös jatkuvasti informaatiota, joka tukee kuljettajiamme heidän täyttäessään verojen ilmoittamiseen liittyviä velvollisuuksiaan.

Uber toivottaa tervetulleeksi esityksen II osan 1 luvun 13 §:n, jossa säädetään välityspalvelun tarjoajan velvollisuudesta ilmoittaa asianomaisille viranomaisille vuosittain kokonaissummat korvauksista, jotka kuljetuspalvelun tarjoajat ovat saaneet sen välittämistä kuljetuksista. Ehdotus on samankaltainen muiden Euroopan maiden lähestymistapojen kanssa, jossa nykyaikaista liikennesääntelyä on valmisteltu (esimerkiksi Liettua ja Viro). Tämä ehdotus

[12] Rob Solomon, When it comes to driving with Uber, all cities are not created equal, https://medium.com/uber-under-the-hood/when-it-comes-to-driving-with-uber-all-cities-are-not-created-equal-f862121021df#.l5pqp8sn4, 20. kesäkuuta 2016.

asettaisi kuljettajille selkeän kannustimen, helpottaisi veroilmoitusten yhdenmukaista laatimista ja myös osaltaan keventäisi viranomaisten taakkaa tiedon keräämisessä.

5. Tiedon jakaminen ja rajapintojen avaaminen

Uber lähtökohtaisesti tukee lainsäätäjän tavoitetta koskien MAAS-palveluita (Mobility as a Service), sillä se mahdollistaa liikkumispalveluiden yhteensovittamisen, mikä osaltaan parantaa kuluttajien palvelutarjontaa. Hallituksen tavoin myös Uber tunnistaa ne hyödyt, joita liikennepalvelujen tarjonnan parantaminen ja kuluttajakohtaisen kustomoinnin mahdollistaminen tarjoaa, mukaan luettuna palvelujen tuominen verkkoon.

Kuitenkin asetettaessa tiedonantovelvollisuutta ja velvollisuutta rajapintojen avaamiseen, olisi tärkeää huomioida erilaisten järjestelmien (kuten Uberin) toimintatavat, jotta suomalaiset matkustajat ja kuljettajat saavat maksimaalisen hyödyn. Jos tässä epäonnistutaan, riskinä on tarpeettomien vaatimusten asettaminen suomalaisille markkinoille, joista kärsivät sekä matkustajat että kuljettajat.

Määritellessään liikkumispalvelun kannalta olennaisia tietoja, jotka liikkumispalveluiden tarjoajan on saatettava avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi, Uberin kaltaisille palvelualustoille ja palveluiden välittäjille asetetut tiedon jakamiseen ja rajanpintojen avaamiseen liittyvät velvoitteet on mitoitettava siten, että ne ottavat huomioon eri järjestelmien ja palveluiden ominaispiirteet. Esimerkiksi Uberin ominaispiirre on se, että tilaukset tehdään on-demand-tyyppisesti tarpeen vaatiessa, eli matkustaja tilaa kyydin juuri silloin, kun hän haluaa matkustaa. Matkustaja voi pyytää sovelluksen kautta hinta-arvioita matkastaan (joka huomioi kulloinkin voimassa olevan dynaamisen hinnoittelun). Sovellus näyttää autojen todennäköisen saatavuuden (ja oletetun saapumisajan) ennen kuin matkustaja tilaa kyydin. Matkustaja voi syöttää ennakolta lähtö- ja saapumiskohteensa ja esittää reittitoiveen (jota voi muuttaa kesken matkan liikenneolosuhteiden vaatiessa) sekä kertoa matkalla tehtävistä mahdollisista pysähdyksistä. Tämä hyödyttää kuljettajia, sillä näin autot voivat kuljettaa entistä enemmän maksavia asiakkaita. Myös matkustajat hyötyvät, sillä he saavat käyttöönsä parhaiten sijoittuneen auton ja hinnat pysyvät alhaisina, kun autojen käyttöaste on korkea. Tämän tehokkuuden ylläpitäminen sekä matkustajien ja kuljettajien saamien hyötyjen säilyttäminen edellyttää, että tietojen jakaminen ja rajapintojen avaaminen mahdollistaa tarpeen vaatiessa tehtävät on -demand -tilaukset niillä hinnoilla, jotka ovat voimassa matkan aikana.

Lakiesityksessä lausutaan, että tietojen jakaminen ja rajapintojen avaaminen eivät edellytä henkilötietojen, liikesalaisuuksien tai teknisesti sensitiivisten tietojen jakamista (kuten dynaamisen hinnoittelun perusteet). Uber tukee näitä periaatteita ja on sitä mieltä, että niistä tulisi sisällyttää selkeä maininta uuteen liikennekaareen. Samalla tulee huolehtia, että tiedon antajat voivat asettaa rajapintojen avaamiselle omia edellytyksiään ja ehtojaan, jotta jaetut tiedot voidaan asianmukaisesti suojata, ja että tietojen käyttö rajoitetaan ainoastaan siihen tarkoitukseen, jota varten ne on annettu. Luonnollisesti on otettava tarkasti huomioon yksityisyydensuojaan liittyvät ongelmat, joita tiedon jakamisesta ja rajapintojen avaamisesta voi aiheutua, jos asiakkaiden tietoja käsitellään väärin tai lainvastaisesti (tämä koskee sekä kuljettajien että matkustajien tietoja).

Jos liikkumispalveluiden tarjoajille asetettaisiin laajamittaisia tiedon jakamiseen ja rajapintojen avaamiseen liittyviä velvoitteita ilman, että edellä mainitut huolenaiheet huomioidaan, kuluttajat, kuljettajat ja palveluntarjoajat (Uber mukaan luettuna) voisivat kärsiä huomattavia haitallisia seurauksia. Velvoitteista voisi tulla markkinoille pääsyn este mille tahansa edellä mainituista toimijaryhmistä. Esimerkiksi rajapintojen menestyksekäs avaaminen kolmansille osapuolille voi vaatia laajamittaisia suunnittelu-, tuote- ja teknisiä muutoksia järjestelmiin, joita kuljetuspalvelujen tarjoajat käyttävät (mukaan luettuna sovellukset kuten Uber). Tarpeettoman monimutkainen tai raskas yhteensovittaminen voi vaatia huomattavia sisäisiä resursseja (sekä yksityisiltä että mahdollisesti myös julkisilta toimijoilta), ja viedä nämä resurssit pois muusta työstä, jolla voi olla huomattavasti suurempi vaikutus suomalaisiin markkinoihin tai jolla voi olla huomattavasti suurempi arvo teknologian, innovaatioiden tai tuottavuuden näkökulmasta.

6. Lakiesityksen rajoitteet

Uber toivottaa tervetulleeksi lakiesityksen ja tavoitteen lisätä liikennesektorilla uuden teknologian käyttöönottoa, digitalisaatiota ja uusia liiketoimintamalleja. Liikennekaari on askel eteenpäin nykyaikaistaa liikennesektoria Suomessa. Kuitenkin koska siirtymäaika, joka kestää 1. heinäkuuta 2018 asti, on todella pitkä, Suomi ei kuitenkaan välttämättä pysty hyödyntämään kaikkea potentiaalia luoda uusia palveluita ja työpaikkoja paikallisesti. Eri puolilla Eurooppaa on alettu tiedostaa kyydinjakopalveluiden ja uusien liikennepalveluiden kaupungeille ja paikallisille yhteisöille tuoma lisäarvo. Useat Euroopan maat ovat aloittaneet uudistamisprosessin. Liettua hyväksyi vastikään lakiesityksen säännellyistä kyydinjakopalveluista ja nämä uudet säännöt astuvat voimaan 1. tammikuuta 2017. [13] Lakiesitys kyydinjakopalveluista on tällä hetkellä käsittelyssä myös Virossa. [14] Myös Portugali on ilmoittanut suunnitelmistaan säätää kyydinjakopalveluista uuden yksityisen vuokra-kategorian kautta ennen vuoden 2016 loppua. [15]

Nämä esitykset eri puolilla Eurooppaa eivät ole ainoastaan liikennesääntelyn nykyaikaistamista varten vaan ne ottavat huomioon jakamistalouden kasvavan trendin, joka sisältää myös yksityisten henkilöiden kyydinjakamisen. Euroopan unionin komissio on vastikään korostanut jakamistalouden ja säästötoimenpiteiden tärkeyttä. Tämä sisältää itsenäisten työmahdollisuuksien luomisen, kuluttajaetujen kasvattamisen ja resurssien paremman käyttämisen. [16] Komissio onkin kehottanut jäsenvaltioita tarkastelemaan ja päivittämään sääntelyään.

Suomessa on julkisuudessa ja mediassa ollut paljon keskustelua jakamistaloudesta. Tämä on nykyaikainen ilmiö, jossa uudet digitaaliset palvelut tulevat kuluttajien käytettäväksi. Julkisessa keskustelussa on ollut paljon puhetta, kuinka yhteisöjen tulisi suuntautua jakamistalouteensääntelyssään ja säännöissään.

Tänä kesänä mielipidetoimisto Novus teki Uberin pyynnöstä tutkimuksen, jossa tutkittiin ihmisten mielipiteitä ja kokemuksia jakamistaloudesta Pohjoismaissa. Tutkimuksen mukaan kaikista Pohjoismaista, suomalaiset olivat positiivisimpia jakamistaloutta kohtaan (68 % suomalaisista vs. noin puolet muissa Pohjoismaissa) ja vain 43 % suomalaisista ei ollut koskaan osallistuneet jakamistalouteen lainaamalla, jakamalla tai vuokraamalla jotakin vastiketta vasten. 69 % suomalaisista sallisi autojen yhteiskäytön, kuten kimppakyydit ja kyydinjakamisen, maksua vastaan ja lisäksi 21 % sallisi sen jonkin sääntelyn puitteissa. Pääsyy autojen yhteiskäytölle ja kyydinjakamiselle Pohjoismaissa oli ympäristönäkökulmat ja edullisuus. Tutkimuksen mukaan ihmiset haluavat kasvattaa omaa tuloaan ja parantaa omaa henkilökohtaista taloutta jakamistalouden avulla. Tämä tarjoaa ihmisille joustavan ja helpon tavan liikkuvuuteen sekä itsensä työllistämiseen. Suomalaisten positiivinen asenne jakamistaloutta kohtaan pitäisi ottaa huomioon tämänhetkisessä sääntelyprosessissa ja pitäisi luoda järkevät säännöt siihen, miten omaa omaisuutta voi jakaa maksua vastaan.

Copenhagen Economics -konsulttitoimisto havainnoi Tukholmaa koskevassa taloustieteellisessä selvityksessään[17], että kyydinjakaminen voi tuoda alueelle yli 100 miljoonan euron vuosittaisen hyödyn. Copenhagen Economicsin selvitys osoittaa, että hyvin toimivat

[13] http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=1162450
[14] Uber, Viro näyttää mallia kyydinjaon sääntelyssä, https://medium.com/uber-under-the-hood/estonia-leads-the-way-on-regulated-ridesharing-28686a2fcf50#.a1laxun5l, 1. maaliskuuta 2016.
[15] Jornal de Negócios, Governo legaliza Uber e Cabify até ao final do ano, http://www.jn.pt/nacional/interior/governo-legaliza-uber-e-cabify-ate-ao-final-do-ano-5409138.html, 26. syyskuuta 2016.
[16] Euroopan unionin komissio, eurooppalainen suunnitelma jakamistaloudesta, http://ec.europa.eu/growth/single-market/strategy/collaborative-economy/, 2. kesäkuuta 2016.
[17] Copenhagen Economics -konsulttitoimisto "Economic benefits of peer-to-peer transport services", 25. elokuuta 2015.

jakamistalouteen perustuvat liikennepalvelut luovat uusia työmahdollisuuksia. Tukholmassa nämä palvelut voivat synnyttää lyhyellä aikavälillä työtä 3000 työpaikan verran, kun autoilevat kaupunkilaiset siirtyvät kyydinjakopalveluiden käyttäjiksi.

Työn määrä lisääntyy pitkällä aikavälillä myös työntekijöiden parissa kahdesta syystä. Ensinnäkin täysiaikaisessa työssä olevat henkilöt voivat tarjota kyydinjakopalveluita vapaa-ajallaan, jolloin heidän kokonaistyömääränsä lisääntyy. Toiseksi ihmiset viettävät vähemmän aikaa liikenneruuhkissa, minkä ansiosta aikaa vapautuu muuhun, josta osan voi käyttää työntekoon. Copenhagen Economicsin mukaan toimiva kyydinjakojärjestelmä vähentäisi Tukholman kokoisessa kaupungissa automatkojen määrää 37 000 matkalla päivittäin, mikä vähentäisi työmatkalaisten vuosittaista matkustusaikaa seitsemällä tunnilla. Tämä vastaa miltei yhtä työpäivää.

Uudet työmahdollisuudet vähentävät työttömyyttä, jos työttömät henkilöt tarttuvat näihin mahdollisuuksiin. Selvityksen mukaan myös muut pohjoismaiset pääkaupungit kuten Helsinki, Oslo ja Kööpenhamina voisivat saada samankaltaisia hyötyjä oman väestömääränsä mukaisessa suhteessa.

Nämä esimerkit osoittavat, että liikennekaaren nopeampi implementointi ja kasvava trendi kyydinjakamiseen maksua vastaan voivat molemmat lisäksi kasvattaa liiketaloudellisia mahdollisuuksia Suomessa ja synnyttää uusia liikennepalveluita sekä kansallisille että kansainvälisille markkinoille. Uber haluaisi rohkaista liikennekaarta valmistelevaa valiokuntaa harkitsemaan ja tutkimaan mahdollisuuksia nopeuttaa liikennekaaren implementointia sekä jakamistalouden huomioimista uudessa lainsäädännössä.

Mikä on Uber

Uberin mobiilisovellus lanseerattiin Suomessa marraskuussa 2014. Sen jälkeen sovelluksen on ladannut jo yli 100 000 suomalaista. Helsingin ja pääkaupunkiseudun toiminta-alueella Uberin kyydinjakopalvelulla on viikoittain kymmeniä tuhansia käyttäjiä, jotka saavat palvelun avulla turvallisen ja kohtuuhintaisen kyydin. Uber toimii yli 400 kaupungissa 70 maassa ja 28 EU:n jäsenvaltiosta 21 valtiossa. Miljardin Uber-matkan rajapyykki rikottiin joulukuussa 2015 ja kahden miljardin heinäkuussa 2016. Maailmassa ajetaan keskimäärin yli viisi miljoonaa Uber-matkaa päivittäin ja maailmanlaajuisesti yli miljoona kuljettajaa käyttää Uberia, minkä lisäksi Uberilla on yli 8000 työntekijää eri puolilla maailmaa.