Kirjallinen lausunto viitaten kuulemiseen liikenne- ja viestintävaliokunnassa

Jatkona liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemiseen viime viikon perjantaina 21.10., Uber kiittää mahdollisuudesta antaa kirjallinen vastaus kuulemisessa käytyyn keskusteluun ja esitettyihin kysymyksiin.

Valmius avata rajapintoja ja jakaa tietoa

Uber voi vahvistaa, että Uber API (ohjelmointirajapinta) on lanseerattu elokuussa 2014 josta lähtien kuulemisessa keskustellut rajapinnat ja tieto on ollut saatavilla. Rajapinta tarjoaa kehittäjille välittömän pääsyn tietoon koskien kyydin arvioitua saapumisaikaa ja hintaa määritellystä noutopaikasta määränpäähän. Kehitämme ja päivitämme rajapintaa jatkuvasti ja lisäsimme uusia ominaisuuksia rajapintaan viimeksi tällä viikolla. Lisätietoja Uberin ohjelmointirajapinnan toiminnoista ja erilaisista käyttötarkoituksista löytyy osoitteesta developer.uber.com

Uber 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 saataville verkkoon. Kuitenkin asetettaessa tiedonantovelvollisuutta ja velvollisuutta rajapintojen avaamiseen, olisi tärkeää huomioida erilaisten järjestelmien 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.

Liikennekaaren sisältö koskien hinnan määrittelyä

Lakiesityksen mukaan matkan hinnan mittaamisessa voitaisiin käyttää muitakin välineitä kuin taksamittareita, jos vaihtoehtoinen järjestelmä on täsmällinen ja luotettava. Uber uskoo, että tällainen teknologianeutraalisuus lisää innovaatioita.

Uber ei näe, että EU:n direktiivit asettavat Suomelle rajoitteita toimia näin, sillä direktiiveissä säädetään vain standardeista joita sovelletaan mittalaitteisiin, eikä määritellä niiden käyttöä. Direktiivi määrittelee minimikriteerit joiden mukaan taksamittarin pitäisi toimia, jotta se voidaan ottaa kaupalliseen käyttöön jäsenvaltioissa. Direktiivissä ei määritellä kenen tällaisia mittareita pitää käyttää ja Liikennekaaren teknologianeutraali lähestyminen hinnan mittaamiseen ja määrittelyyn ei ole ristiriidassa direktiivin kanssa.

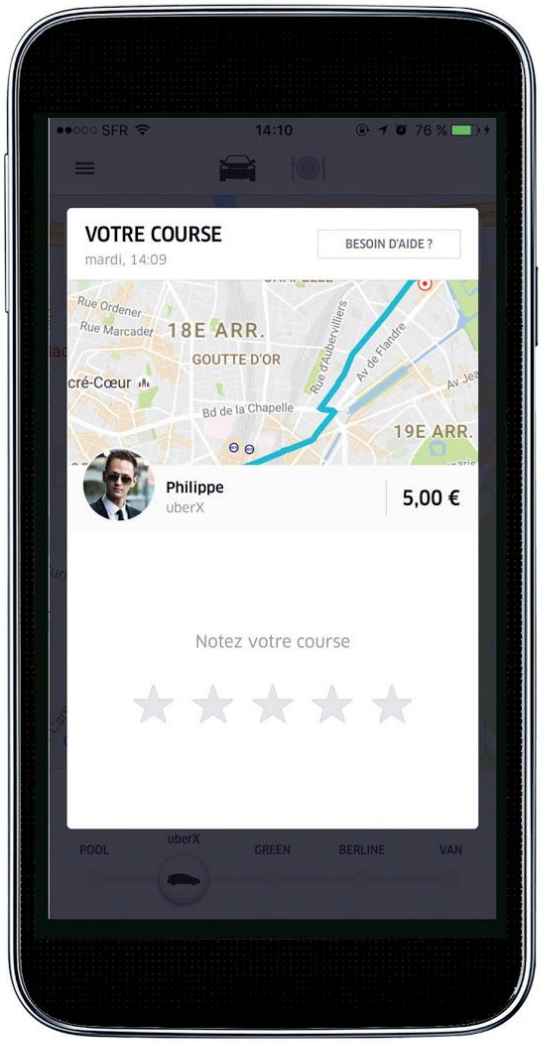
Liikennekaaren avulla suomalaisilla kuluttajilla on mahdollisuus valita ja käyttää monia erilaisia liikkumisen palveluita. Jotkut palvelut antavat kiinteän hinnan matkalle jo varauksen yhteydessä ja toiset antavat etukäteen hinta-arvion matkasta sekä tiedon siitä kuinka lopullinen hinta määräytyy. Kun sääntely keskittyy siihen, että kuluttajille on selvää kuinka paljon matka tulee maksamaan eikä spesifissä mittaustavassa (esim. sinetöidyn taksamittarin käyttö autossa), mahdollisuudet innovaatioille avautuvat.

Matkustajat voivat 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.

Esimerkiksi Yhdistyneen Kuningaskunnan lainsäädännön puitteissa tapa jolla Uberin järjestelmä laskee hinnan on nähty olevan täysin lain mukaista eikä yleinen etu (esimerkiksi kuluttajansuoja) edellytä

taksamittarin käyttöä Uberin kautta välitetyissä kyydeissä. Lontoon korkein oikeus tunnisti Uberin järjestelmän tarjoaman läpinäkyvyyden ja eikä nähnyt kuluttajansuojaan liittyviä huolia.[1]

Esimerkkinä allaolevassa kuvassa Uberin matkustajasovellus ja matkustajan kyydin päätteeksi saama yhteenveto, josta näkyy kuljettajan tiedot, ajettu reitti ja matkustajan luottokortilta veloitettu hinta. Matkustaja voi arvostella saamansa palvelun sekä lähettää viestin Uberin asiakastukeen suoraan sovelluksesta esim. reittiin, hintaan tai muuhun mahdolliseen kyytiin liittyvän asian vuoksi.



[1] High Court of Justice (2015) - TfL v Uber & Others: https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2015/10/tfl_-v_uber-final_approved-2.pdf

Vaatimus taksamittarista poistaisi keskeisen kannustimen kilpailulle hintojen ja palvelumallien osalta markkinoilla. Toimivilla markkinoilla useat eri yritykset kilpailevat pyrkimällä tarjoamaan kuluttajille erilaisia palveluita, jotka erottautuvat toisistaan esimerkiksi hinnan, laadun ja palvelun avulla. Pakollinen taksamittari rajoittaa markkinatoimijoiden kykyä kilpailla hinnalla tai tavoilla miten hinta määritellään ilman merkittäviä etuja.

Liikennepalvelujen tarjoaminen harvaan asutuilla alueille on tärkeä painopiste Suomessa. Jotta uusia palveluita syntyy on tärkeää, että markkinoille tulemisen esteet, kuten lupien saamiseen kuluva aika tai aiheutuvat kustannukset, pidetään minimissä. Esimerkiksi vaatimus taksamittarin asentamisesta kaikkiin ajoneuvoihin lisäisi kustannuksia huomattavasti, nostaisi markkinoille tulon kynnystä ja osaltaan rajoittaisi uusien palveluiden syntymistä ja suomalaisten liikkumisen mahdollisuuksia. Taksamittarin hankinta- ja asennuskustannukset vaihtelevat, mutta ovat tyypillisesti yli 1000 euroa tai jopa huomattavasti enemmänkin, riippuen käytetystä mallista. Ei ole mitään perusteita asettaa tämän tyyppisiä lisäkustannuksia ja rajoituksia tuhansille itsensä työllistäville pienyrittäjille, kun tämä on mahdollista toteuttaa tehokkaasti edullisesti ja teknologianeutraalisti esimerkiksi älypuhelinten ja sovellusten avulla.

Ei ole kuluttajan edun mukaista säädellä hintoja tai hinnan määräytymisen perusteita liian tarkasti, kuten vaatimus taksamittarista tekisi. Vaatimalla asentamaan jokaiseen ajoneuvoon fyysinen taksamittari vähennettäisiin saatavilla olevien palveluiden monimuotoisuutta, kuluttajan valinnan mahdollisuuksia, ja rajoitettaisiin innovaatioita, jotka kaikki voivat kaikki vaikuttaa heikentävästi palveluiden saatavuuteen ja taloudelliseen vaikutukseen Suomelle. Sääntelyn pitäisikin keskittyä hinnoittelun läpinäkyvyyteen ja tarkkojen hinta-arvioiden saatavuuteen.

Uber toivottaa tervetulleeksi esityksen mukaiset muutokset, jotka tähtäävät teknologianeutraalisuuteen ja tuemme sääntelyä, joka edellyttää selkeää ja avointa hinnoittelumallia palvelun tarjoajilta ja mahdollisuutta pyytää tarkkaa hinta-arvio niiden palveluiden tai matkojen osalta jotka eivät ole kiinteähintaisia. On keskeistä, että uusi lainsäädäntö on tarpeeksi kattava ja joustava, jotta se mahdollistaa hinnan määrittämisen uusilla teknologioilla, välineillä ja järjestelmillä – huomioiden nykytilanteen lisäksi myös tulevaisuuden teknologisten innovaatioiden kehityksen.

Ammattimaisuuden määritelmä

Uber tukee Liikennekaaren I osan, 1 luvun, 1 pykälän määrittelyä ammattimaisesta kuljettamisesta tiellä, jossa se määritellään toiminnaksi jonka tarkoituksena on hankkia palvelun tarjoajalle tuloja ansiotarkoituksessa, elinkeinon harjoittamista varten tai muutoin toimeentuloa varten. Tällä määritellyllä lainsäädäntö ei tarpeettomasti rajoita yksityishenkilön mahdollisuutta pyytää kuljetusta vastaavia kuluja, esimerkiksi bensarahaa tai muuta kohtuullista korvausta.

Uber kannustaa liikenne- ja viestintävaliokuntaa ottamaan nämä näkökulmat huomioon lainvalmistelussa ja myös tarkastelemaan mahdollisuuksia Liikennekaaren voimaantulon aikaistamiselle heinäkuusta 2018, joka on tämän hetkinen tavoite. Näin voidaan parhaiten varmistaa, että tämä eteenpäin katsova ehdotus ja sen tuomat edut voidaan parhaiten hyödyntää Suomen eduksi.