Lausunto hallituksen esityksestä laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

UBER FINLAND

1 Aluksi

Uber tukee pyrkimystä modernisoida Suomen liikennemarkkinat. Uskomme, että uudistukset mahdollistavat käyttäjien tarpeita paremmin vastaavien liikennepalveluiden synnyn, lisäävät kilpailua sekä avaavat uusia liiketoimintamahdollisuuksia alalle.

2 Uber ja MaaS

Uber uskoo, että modernit kyydinjakopalvelut yhdessä luotettavan julkisen liikenteen kanssa voivat toimia vaihtoehtona yksityisauton omistamiselle. Tutkimukset osoittavat, että kyydinjakopalveluita käyttävät ihmiset ovat muita todennäköisemmin autottomia ja käyttävät julkista liikennettä muita enemmän.[1] Kymmenen prosenttia milleniaaleista ja jopa kolmasosa lontoolaisista Uberin käyttäjistä ovat muuttaneet mieltään auton omistamisen suhteen lisääntyneen palveluiden käytön myötä.[2] Liikkuminen palveluna lisää myös pyöräilyn ja kävelyn kulkutapaosuutta. Uber tukeekin yleisesti ottaen tavoitteita luoda MaaS:ille suotuisa ympäristö, sillä se mahdollistaa liikkumispalveluiden yhteensovittamisen, mikä osaltaan parantaa kuluttajien palvelutarjontaa.

Liikennemarkkinan avaamisen lisäksi liikennekaaren molemmat vaiheet ovat fokusoituneet paljon tiedon jakamiseen ja API-rajapintoihin.

2.1 Uber API ja kumppanuudet

Uberin API on ollut avoin kehittäjille jo vuodesta 2014. Olemme esimerkiksi toimineet yhdessä lentoyhtiöiden ja reittioppaiden kanssa tarjotaksemme luotettavia liikkumispalveluita kaikille. Yhteistyömme mm. Citymapperin, Transit appin ja TRAFI-palvelun ovat tehneet kyydinjakopalveluiden ja joukkoliikenteen yhdistämisestä entistä saumattomampaa.[3]

Liikennemuotojen yhdistäminen helpottui vastikään entisestään, kun paransimme integraatiotamme Transit appin kanssa.[4] Uber-matkustajat, jotka ovat menossa julkisen liikenteen asemalle tai sen lähettyville, saavat suoraan sovelluksessa tiedon seuraavista lähtevistä julkisen liikenteen vuoroista. Tieto päivittyy jatkuvasti, joten matkustajilla on aina ajantasaisin tieto saatavilla. Toiminto on nyt käytössä lähes 50 kaupungissa Yhdysvalloissa. Citymapperin ja esimerkiksi liettualaislähtöisen TRAFI-palvelun

---

[1] Cf. *Some Uber and Lyft riders are giving up their own cars,* Reuters/Ipsos poll
https://www.reuters.com/article/us-autos-rideservices-poll-idUSKBN18L1DA
Uber and Lyft Users More Likely to Use Public Transit Frequently, Own Fewer Cars And Spend Less on Transportation, The American Public Transportation Association.
http://www.apta.com/mediacenter/pressreleases/2016/Pages/160315_Shared-Use-Mobility.aspx

[2] *Uber says a quarter of Londoners ditching car ownership have done due to alternatives,* Yougov poll
http://www.cityam.com/254469/uber-says-quarter-londoners-have-ditched-car-ownership

[3] Palvelut ovat vastaavan tyyppisiä kuin pääkaupunkiseudulla käytössä oleva Reittiopas.

[4] *Uber + Transit Makes it Easy to be Multimodal*
https://www.uber.com/newsroom/transitapp/

sovellusten kautta matkustajien on mahdollista nähdä koko matkaketju ja eri liikennemuotojen yhdistelmien suomat mahdollisuudet alusta loppuun yhdistäen kyydinjakamisen ja julkisen liikenteen.[5]

Teemme yhteistyötä myös useiden kuntien, kaupunkien ja julkisen liikenteen järjestäjien ja viranomaisten kanssa. New Jerseyssä toimimme ensimmäisen/viimeisen kilometrin linkkinä juna-asemalle. Sama kumppanuus säästi kaupungilta tarpeen rakentaa lisää parkkipaikkoja liityntäpysäköintiä varten. Uber toimii paikallisena joukkoliikenteen tarjoajana vajaan 40 000 asukkaan Innisfilin kaupungissa Kanadassa. Euroopassa olemme auttaneet matkustajia Pariisissa ja Amsterdamissa pääsemään määränpäähänsä paikallisten junayhteyksien ollessa pois käytöstä.

Uberia käytetään päivittäin luonnollisena osana matkaketjuja myös ilman sen suurempia kumppanuuksia. Lontoossa noin kolmannes matkoista suuntautuu aamuruuhkan aikaan juna-asemille. Kaikista Uber matkoista noin puolet on yksisuuntaisia, mikä tarkoittaa että matkustajat jatkavat matkaansa tai palaavat lähtöpaikkaansa muita liikennemuotoja hyödyntäen.

2.2 MaaS, avoimet rajapinnat ja tiedon jakaminen

Uber näkee, että liikennemuotojen yhdistely ja monipuolinen käyttö sekä MaaS ovat varmasti osa liikkuvuuden tulevaisuutta – tulevaisuutta, joka on jo monissa paikoissa arkea. Uudet palvelut mahdollistava teknologia kehittyy nopeasti. Siksi uskommekin, että on monia yrityksiä ja palveluita, joita emme ole vielä nähneet. Koska kukaan ei pysty tarkasti sanomaan, miltä tulevaisuus tulee näyttämään, on tärkeää, että mitään yksittäistä visiota ei ajeta liian voimakkaasti. Lainsäädännön tulisi jättää riittävästi tilaa myös kaupallisille kumppanuuksille ja uusien liiketoimintamallien kehittämiselle markkinaehtoisesti.

Liikennekaaren ensimmäisessa vaiheessa todettiin, että tietojen jakaminen ja rajapintojen avaaminen eivät edellytä henkilötietojen, liikesalaisuuksien tai teknisesti sensitiivisten tietojen jakamista (kuten dynaamisen hinnoittelun perusteet). Uber tukee näitä periaatteita. 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).

Rajapintojen avaamisen taustalla on ammennettu inspiraatiota pankkisektorin PSD2-sääntelystä. Tältä osin on syytä huomauttaa ja pitää mielessä, että siinä missä puhtaasti digitaalisten palveluiden osalta on yksinkertaisempaa varmistaa toimivat ratkaisut, liikennesektorille kyse on fyysisistä palveluista. Ykkösiä ja nollia liikuteltaessa sama palvelu voi olla yhtä aikaa käytössä monessa paikassa. Näin ei ole liikennepalveluissa.

[5] *Uber + Public Transit by Citymapper*
https://uber-developers.news/uber-public-transit-by-citymapper-7ed84ad5a2b9

3 Välityspalvelut

Uber pitää hyvänä, että välityspalvelut tuodaan ehdotuksessa osaksi liikennekaarta omana kategoriaan. Tämä osaltaan tunnistaa ja edesauttaa teknologian ja innovaatioiden kehittymistä liikennesektorilla. Koska uudenlaisten välitys- ja yhdistämispalveluiden kehitys on vasta aluillaan, tulisi sääntely pitää kevyenä. Näin markkina voi kehittyä innovoinnin ja kokeilujen kautta. Tästä näkökulmasta ehdotuksen muotoilut ja laajuus ovat oikeansuuntaisia ja kannatettavia.

4 Liikenneasioiden rekisteri & tiedon kerääminen

Uber pitää ehdotusta tuoda keskeiset liikenneasiat yhteen moderniin sähköiseen rekisteriin kannatettavana. Erityisesti fokus sähköisen ja koneluettavan informaation käytön mahdollistamiseen on tervetullutta. Tällä on suora yhteys yritysten liiketoimintamahdollisuuksiin. Rekisteri voi myös helpottaa lakien, sääntöjen ja määräysten noudattamista. Rekisterin käytön kustannusten tulisi olla mahdollisimmat matalat esimerkiksi kun tarkoituksena on varmistua, että liikennepalveluiden tarjoajalla on kaikki tarvittavat luvat kunnassa. Toisaalta pidämme tärkeänä, että tiedon jakamisen vaatimuksissa huomioidaan riittävästi liikesalaisuudet ja kilpailunäkökulmat.

4.1 Liikennevirasto ja tiedon jakaminen

Liikennekaaren toinen vaihe laajentaa Liikenneviraston toimintaa tiedon keräämisen ja jakamisen saralla IV osan 1 luvun 2 §:ssä. Vaikka ehdotuksessa todetaan, että tietojen avaaminen ei saa vaarantaa liike- tai ammattisalaisuutta, Uber pitää tärkeänä korostaa, että tietojen jakaminen viranomaiskäytön ulkopuolelle esimerkiksi markkinatoimijoille pitää tehdä taiten, jotta yksityisyys ja kilpailunäkökulmat voidaan huomioida riittävän vahvasti. Myös tietojen kerääminen tulisi järjestää niin, että yrityksille ei koidu tästä merkittävästi ylimääräistä vaivaa. Uudistusten myötä kaikkien fokus on uusien palveluiden kehittämisessä ja järjestämisessä.

Uber on myös kehittänyt omaa avoimen datan alustaa liikennedatan jakamiseen ja laajempaan hyödyntämiseen. Uber Movementin kautta niin kaupunkisuunnittelijat, yritykset kuin tutkijatkin voivat saada tietoa kaupungin liikenteestä.[6]

4.2 Liikenneasioiden rekisteri

Uber näkee liikenneasioiden kokoamisen yhteen rekisteriin järkevänä. Ottaen huomioon, että tulevaisuudessa palveluiden tarjoajilla on velvoitteita varmistua muun muassa lupien oikeellisuudesta, tulisi rekisterin osalta varmistaa, että tiedot ovat saatavilla mahdollisimman helposti ja kohtuullisesti. Tietojen jakaminen sähköisen rekisterin ja avoimien rajapintojen kautta ei käytännössä synnytä kuluja. Kaikki viranomaismaksut voivat hidastaa ja vaikeuttaa markkinan kehittymistä sekä operaattoreiden mahdollisuuksia hoitaa lainmukaiset velvoitteensa. Tätä taustaa vasten Uber pitää ehdotusta mahdollistaa tietojen saanti omadatan periaatteiden mukaisesti maksuttomana erittäin kannatettavana.

---

[6] *Uber Movement*
https://movement.uber.com/