

Lausunto liikennekaaren II vaiheesta

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. Tässä lausunnossa keskitymme MaaS:iin (Mobility as a Service), välityspalveluihin sekä liikenneasioiden rekisteriin.

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.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. Uber-matkustajat, jotka ovat menossa julkisen liikenteen asemalle tai sen lähetyville, 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 sovellusten kautta matkustajien on mahdollista nähdä koko matkaketju ja eri liikennemuotojen yhdistelmien suomat mahdollisuudet alusta loppuun yhdistäen kyydinjakamisen ja julkisen liikenteen.

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

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.

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 vielä 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 kehittämiseksi markkinaehtoisesti.

Liikennekaaren ensimmäisessä 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).

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 haitallisia seurauksia. Velvoitteista voisi tulla markkinoille pääsyn este mille tahansa edellä mainituista toimijaryhmistä. 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 suurempi vaikutus ja arvo suomalaisille markkinoille teknologian, innovaatioiden tai tuottavuuden näkökulmasta.

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. 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 ensimmäisen 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.

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. Liian korkeat maksut 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.