

Lausunto parlamentaariselle liikenneverkon rahoitusta arvioivalle työryhmälle

LIIKENTEEN PÄÄSTÖVÄHENNYKSET

1 Aluksi & yhteenveto

Uber kiittää mahdollisuudesta jakaa kokemuksiamme liikenteen päästöjen vähentämisestä. Lausuntomme keskittyy pääasiallisesti kysymyksiin 4 ja 5.

Yhteenveto ehdotuksista

Autokannan uusiutuminen

1. Kannatamme toimenpiteitä, jotka kannustavat ihmisiä siirtymään henkilöautojen omistamisesta liikenteen palveluiden käyttöön (esim. Romutuspalkkiot julkiseen liikenteeseen ja liikkumispalveluihin käytettävien krediittien muodossa)

Uusien teknologioiden yleistyminen

2. Tuemme julkisen sektorin ja autoteollisuuden toimenpiteitä, jotka:
 - i. Edesauttavat kyydinjakopalveluissa olevien sähköautokuljettajien mahdollisuuksia lisätä matkustajien tietoisuutta sähköautoista
 - ii. Lisäävät edullisten ja toimintasäteeltään riittävien sähköautojen kehitystä ja yleistymistä
 - iii. Vauhdittavat sähköautojen latausinfrastruktuurin kehitystä, erityisesti tavoin ja paikoissa, jotka tukevat sähköautojen käyttöä kyydinjakopalveluissa

Olemassa olevan autokannan päästöjen vähentäminen ja täyttöasteen parantaminen

3. Tuemme keinoja, jotka helpottavat kaikkien mahdollisuuksia kyydinjakamiseen (esim. Lupavaatimukset ja niiden täytäntöönpano, jakamistalouden mahdollistaminen taksijärjestelmän rinnalla)
4. Tuemme tiemaksujen käyttöönottoa

2 Uber ja kyydinjako ratkaisuna liikenteen päästöjen vähentämiseksi

Uberin tavoitteena on mahdollistaa luotettava tapa liikkua kaikille - kaikkialla.

Vuonna 2010 aloitimme ratkaisemalla yksinkertaisen ongelman: Miten saada kyyti napin painalluksella? Kuusi vuotta ja yli 2 miljardia kyytiä myöhemmin ratkaisimme paljon haastavampia ongelmia: Miten vähentää liikenneonnettomuuksia sekä päästöjä saamalla enemmän ihmisiä pienempään määrään autoja. Teemme tämän innovatiivisen teknologiamme avulla. Uberin teknologia yhdistää kyytien tarjoajat ja kyytejä tarvitsevat matkustajat vaivattomasti.

Suomessa vastikään eduskunnan hyväksymä laki liikenteen palveluista on merkittävä askel eteenpäin uusien digitaalisten liikkumispalveluiden mahdollistamisessa. Päästöjen vähentämisen näkökulmasta me uskomme, että lisätoimia tarvitaan kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

2.1 Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

Kuten strategiassa todetaan, tarvitaan vielä paljon toimenpiteitä, että tavoitteisiin päästään. Toisaalta osa toimenpiteistä on kuvattu strategiassa verrattain yleisellä tasolla, minkä johdosta niiden riittävyttä on vaikea arvioida.

Uberin näkökulmasta kiinnostavin haaste on nykyisten henkilöautojen käyttöasteen nostaminen. Uskomme, että Uberilla on paljon tarjottavaa tällä saralla. Ensimmäinen askel täyden potentiaalinsa saavuttamiseksi käyttöasteen suhteen on pitää kynnys kyytipalvelujen tarjoamiseen mahdollisimman matalana. Tämä pätee niin liikennepalvelulain täytönpanossa kuin uusien päätösten osalta. Pidämme tarpeellisena tehdä uusia päätöksiä, jotta energia- ja ilmastostrategian tavoitteet voidaan saavuttaa. Vaikutuksiltaan lisätoimenpiteet voisivat pitkälti olla kustannusneutraaleja tai jopa positiivisia. Joustavalla sääntelyllä voidaan lisätä taloudellista toimeliaisuutta ja verotuloja sekä kaikkien ihmisten liikkumismahdollisuuksia kaikilla alueilla.

2.2 Millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?

Uber uskoo, että luotettavat ja edulliset liikkumispalvelut voivat olla vaihtoehto henkilöauton omistamiselle. Tuemme toimenpiteitä, jotka kannustavat ihmisiä siirtymään auton omistamisesta palvelujen käyttöön.

Esimerkiksi Los Angelesissa alueen hallinto kannustaa ihmisiä hankkiutumaan eroon vanhoista autoistaan tarjoamalla heille krediittejä. Ihmiset voivat ladata krediittejä CAL-korttiin, jonka avulla he voivat maksaa julkisen liikenteen matkoja. Hallinto tutkii mahdollisuuksia sisällyttää palvelun piiriin myös Uberin tyyppisiä kyytipalveluita.

Suomessa on ollut käytössä romutuspalkkiot. Mahdollisuuksia niiden uudelleen käyttöönottoon tulisi tarkastella. Järkevää olisi kuitenkin kannustaa ihmisiä siirtymään suoraan palveluiden käyttöön uuden auton hankkimisen sijaan. Taloudellisilta vaikutuksiltaan tällaisen toimenpiteen vaikutuksia on vaikea arvioida ennalta. Jos romutuspalkkioita voi käyttää vain palveluihin, lisää tämä niiden kysyntää, mikä taas synnyttää uusia verotuloja taloudellisen toimeliaisuuden lisääntyessä. Alueellisesti tiheämmän asutuksen seuduilla palveluiden käyttöön siirtyminen on todennäköisesti helpompaa. Toisaalta, jos jakamistalouden mahdollisuudet hyödynnettäisiin täysimääräisesti, erot alueiden välillä olisivat pienemmät.

2.3 Miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?

Keskityimme tässä vastauksessa pelkästään sähköautoihin, vaikka pitkälti samat argumentit ja logiikka pätee myös muihin uusiin teknologioihin.

Uber on kiinnostunut sähköautojen potentiaalisista hyödyistä kuljettajille, matkustajille ja kaupungeille. Puhtaampien teknologioiden, kuten sähkö- ja ladattavien hybridautojen, potentiaali vähentää päästöjä ja lisää liikennejärjestelmän tehokkuutta on suuri. Erityisesti uskomme, että puhtaammat teknologiat voivat:

1. Vähentää paikallisesti ilmansaasteita, hiilidioksidipäästöjä ja melusaasteita;
2. Vähentää kuljettajapartnerien kilometrikohtaisia kustannuksia suhteessa perinteisiin autoihin;
3. Tarjota sekä kuljettajapartnereille ja matkustajille laadukkaita kyytikokemuksia; ja,

4. Olla yksi parhaimmista pitkän aikavälin ratkaisuista korkean käyttöasteen liikennepalveluiden operoimiseen kestäväen kehityksen ja taloudellisuuden näkökulmista, esimerkiksi kyydinjakamisen ja autonomisten autojen osalta (LBN, 2015¹)

Kyydinjakoalustat voivat tarjota uusia markkinaehtoisia työkaluja sähköautojen yleistymiseen

Poliittiset päättäjät, autovalmistajat, sähköntuottajat ja kansalaisjärjestöt ympäri maailman ovat käyttäneet miljoonia kuluttajien kouluttamiseen ja markkinatoimijoiden sääntelyyn vauhdittaakseen sähköautojen ja latausinfrastruktuurin kehittymistä. Tästä huolimatta vuonna 2017 sähköautot ovat alle 1 prosenttia globaalista markkinasta ja osuus Suomessa on tätäkin pienempi. Kyydinjakaminen voi lisätä sähköautojen käyttöastetta ja laajentaa puhtaiden kyytipalveluiden saatavuutta uusiin käyttäjäryhmiin riippumatta siitä onko näillä ryhmillä mahdollisuuksia ostaa vielä verrattain kalliita sähköautoja.

Uberin tavoitteena on liikuttaa enemmän ihmisiä pienemmällä määrällä täydempiä ja tehokkaampia kulkuneuvoja

Uberin alusta avulla pienikin määrä sähköautoja voi liikuttaa aiempaa suurempia joukkoja. Lontoossa vain 60 sähköauton voimin pystyimme tarjoamaan kyytejä yli 35000 matkustajalle neljän kuukauden aikana.² Perinteisesti sähköautoilua on pyritty edistämään tapahtumien ja kokeilutilaisuuksien kautta. Vertailun vuoksi tällaisissa tilaisuuksissa hyvänä määränä on pidetty 100–1000 matkustajan saamista auton kyytiin.

Uber voi auttaa sidosryhmiä edistämään uusien teknologioiden yleistymistä aiempaa tehokkaammin

Meidän kauttamme on helppo välittää tietoa uusista teknologioista ja niihin mahdollisesti liittyvistä tuista niin kuljettajille kuin matkustajille. Kyydin aikana on helppo keskustella esimerkiksi sähköautojen ympäristövaikutuksista, verotuksesta ja käyttökokemuksista.

Tuemme julkisen sektorin ja autoteollisuuden toimenpiteitä, jotka:

- i. Edesauttavat kyydinjakopalveluissa olevien sähköautokuljettajien mahdollisuuksia lisätä matkustajien tietoisuutta sähköautoista
- ii. Lisäävät edullisten ja toimintasäteeltään riittävien sähköautojen kehitystä ja yleistymistä
- iii. Vauhdittavat sähköautojen latausinfrastruktuurin kehitystä, erityisesti tavoin ja paikoissa, jotka tukevat sähköautojen käyttöä kyydinjakopalveluissa

2.4 Miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Me näemme että olemassa olevan autokannan päästöjen vähentäminen onnistuu parhaiten lisäämällä täyttöastetta, ks. kohta 2.3.

Lisäksi Uber kannattaa tiemaksujen käyttöönottoa. Perinteisesti liikenteen haasteita, erityisesti ruuhkia, on pyritty ratkaisemaan rakentamalla lisää teitä. Ajan myötä on nähty, että tämä on tehoton tapa käsitellä asiaa: mitä enemmän tilaa tiellä on, sitä useampi auto ilmestyy tielle. Ilmiö on niin ennustettava, että siitä puhutaan “teiden ruuhkautumisen lakina”.

Samalla tavalla kuin näemme, että autokannan uudistumisessa keskeinen kysymys on tarkastella henkilöauton omistamista suhteessa palveluiden tarjoamiin vaihtoehtoihin, on päästöjen vähentämisessä yksi keskeinen elementti on autojen käyttö ylipäätään ja käytön hinta. Tehokkain tapa vaikuttaa tähän on tiemaksut. Tiemaksut luovat kannustimen käyttää väyliä ja tietilaa tehokkaammin.

Tiemaksujen logiikka liittyy olennaisesti täyttöasteen nostamiseen, mistä lisää seuraavassa osiossa.

¹ *Autonomous Taxis Would Deliver Significant Environmental and Economic Benefits*

<http://newscenter.lbl.gov/2015/07/06/autonomous-taxis-would-deliver-significant-environmental-and-economic-benefits/>

² *Electric Private Hire Vehicles in London* <http://www.energysavingtrust.org.uk/uberEVtrial>

2.5 Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

Uber kannattaa olemassa olevan kapasiteetin parempaa hyödyntämistä. Uskomme, että matkustajaliikenteeseen käytettävien ajoneuvojen alikäyttöä voidaan parhaiten vähentää hyödyntämällä teknologian tarjoamat mahdollisuudet olemassa olevan kapasiteetin tehokkuuden lisäämiseksi.

Lyhyellä aikavälillä paras tapa vähentää päästöjä on pienentää matkustajakilometriä ympäristövaikutuksia. Tämä onnistuu tuomalla enemmän ihmisiä pienempään määrään autoja, eli parantamalla henkilöautojen täyttöastetta. Tästä syystä tuemme myös tiemaksuja, koska ne lisäävät liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja kannustavat ihmisiä jakamaan kyytejä. Singaporessa jokainen auto maksaa ruuhka-aikana tehdyistä matkoista (ERP, Electronic Road Price). Jaetussa kyydissä tämä maksu jakautuu useammalla ihmiselle. Kaupungeissa kaikista tehokkain tapa liikuttaa suuria määriä ihmisiä tulee aina olemaan joukkoliikenne. Siksi olemmekin innoissamme myös monista yhteistyöhankkeista julkisen liikenteen toimijoiden kanssa ympäri maailmaa. Jaamme myös dataamme kaupunkien kanssa, jotta ne voivat suunnitella liikennettä aiempaa paremmin.

Vuodesta 2014 asti Uber on kehittänyt uberPOOL tuotetta, joka muistuttaa läheisesti Helsingissä pilotoitua Kutsuplussia, mutta toimii markkinaehtoisesti hyödyntäen kyydinjakopalveluissa käytössä olevaa ajoneuvokapasiteettia. POOL yhdistää samansuuntaisia matkoja yhdeksi matkaksi. Vuoden 2016 ensimmäisten seitsemän kuukauden aikana uberPOOL on säästänyt³:

- 502 miljoonaa ajettua kilometriä
- Yli 23 miljoonaa litraa polttoainetta
- 55560 kuutiometriä hiilidioksidipäästöjä

Myös tavalliset Uber-kydyt ovat täyttöasteeltaan esimerkiksi perinteistä taksia huomattavasti tehokkaampia.⁴ 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.⁵ Lisäksi teknologia voi auttaa taksitoimijoita lyhentämään odotusaikaa matkojen välillä löytämällä asiakkaita tehokkaammin. Tuottavuuden kasvu mahdollistaakin alemman hinnan tarjoamisen matkustajille ja lisää kuljettajien saamaa tuloa.

Uber on saanut runsaasti palautetta ja kokemuksia siitä, että ihmiset eivät enää pidä auton hankkimista tarpeellisena. Tuore tutkimus osoittaa, että 10 prosenttia Uberia käyttävistä millenniaaleista on jo muuttanut suhtautumistaan auton omistamiseen. Uber-palvelun ansiosta he joko luopuvat omista autoistaan tai jättävät auton hankkimatta.⁶ Edistämällä auton omistamisesta palvelujen käyttöön siirtymistä voi samalla edistää myös pyöräilyn ja kävelyn osuuden kasvattamista.

³ Verrattuna tilanteeseen, missä matkoja ei olisi yhdistetty

⁴ *Cramer & Krueger, Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber*
<http://www.nber.org/papers/w22083>

⁵ *Ibid.*

⁶ 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>

Parantamalla kulkuyhteyksiä alueilla, joilla yhteyksiä ei aikaisemmin ole ollut, Uber voi tarjota ns. "viimeisen kilometrin" yhteyden rautatie-, metro- ja linja-autoasemille edistämällä 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.⁷

Jakamistalouden mahdollistaminen

Euroopan unionin komissio on vastikään korostanut jakamistalouden ja säästötoimenpiteiden tärkeyttä. Tämä sisältää itsenäisten työmahdollisuuksien luomisen, kuluttajaetujen kasvattamisen ja resurssien paremman käyttämisen. Komissio onkin kehottanut jäsenvaltioita tarkastelemaan ja päivittämään sääntelyään.⁸ Liikennekaaren ensimmäisessä vaiheen alkuperäisessä esityksessä oli mukana pienimuotoista toimintaa käsittelevä osio. Me uskomme, että mahdollisimman matalan kynnyksen kyydinjakaminen on tehokkain tapa lisätä henkilöautojen täyttöastetta.

Suomalaiset ymmärtävät kyydinjakamisen mahdollisuudet. Mielipidetoimisto Novus on tehnyt 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 kimppekyydit 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.

Copenhagen Economics -konsulttitoimisto havainnoi Tukholmaa koskevassa taloustieteellisessä selvityksessään,⁹ että kyydinjakaminen voi tuoda alueelle yli 100 miljoonan euron vuosittaisen hyödyn. Copenhagen Economicsin selvitys osoittaa, että hyvin toimivat 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 automatkien 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.

2.6 Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

Autot ovat yksi suurimmista yksittäisen kotitalouden investoinneista ja ne seisovat käyttämättöminä yli

⁷ 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.

http://www.apta.com/mediacenter/pressreleases/2016/Pages/160315_Shared-Use-Mobility.aspx

⁸ Euroopan komissio, *Eurooppalainen suunnitelma jakamistaloudesta*,

<http://ec.europa.eu/growth/single-market/strategy/collaborative-economy/>

⁹ Copenhagen Economics, *Economic benefits of peer-to-peer transport services*,

95 % ajasta. 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-ystävällisimmistä kaupungeista, on kolme vapaata parkkipaikkaa jokaista autoa kohden.¹⁰ Auttamalla ihmisiä vähentämään yksityisautoja, voimme samalla vähentää autoille varatun tilan määrää ja näin vapauttaa maata asutukselle, puistoille ja kaupalle.

3 Mikä on Uber?

Uberin mobiilisovellus lanseerattiin Suomessa marraskuussa 2014. Sen jälkeen sovelluksen on ladannut jo yli 150 000 suomalaista. Uber toimii yli 500 kaupungissa 70 maassa. 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 10000 työntekijää eri puolilla maailmaa.

¹⁰ *Arrogance of Parking Space - Copenhagen*
<http://www.copenhagenize.com/2015/12/arrogance-of-parking-space-copenhagen.html>