

UBER

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo@lvm.fi

liikennekaari@lvm.fi

23. toukokuuta 2016

1 Uber toivottaa hallituksen esityksen liikennekaareksi tervetulleeksi

Uber toivottaa lakiesityksen tervetulleeksi ja antaa tunnustuksensa hallituksen tavoitteelle toteuttaa hallitusohjelmaan kirjatut digitaalisen liiketoiminnan kasvu ympäristön luomisen ja normien purun kärkihankkeet. Lisäksi tuemme pyrkimystä luoda liikennesektorille edellytykset uusien teknologioiden käyttöönotolle, digitalisaatiolle ja uusille liiketoimintamalleille. Nämä uudistukset mahdollistaisivat kuluttajien tarpeisiin vastaavien palveluiden synnyn, lisääisivät kilpailua sekä avaisivat uusia liiketoimintamahdollisuuksia. Lakiesityksen tavoitteena on sekä henkilöiden että tavaroiden kuljettamisen sääntelyn harmonisointi ja uudistaminen, joista tämä lausunto koskee ainoastaan tiellä tapahtuvaa henkilöiden kuljettamista.

1.1 Digitalisaation ansiosta kuljettaja on napin painalluksen päässä

Digitalisaation vaikutukset tuntuvat lähes jokaisella alalla viestinnästä ja kaupankäynnistä rahoitustoimintaan ja viihteeseen. Myös liikenne on murroksessa: mobiilisovelluksen avulla matkustajat voivat tilata kyydin yhdellä napin painalluksella. Matkustajien ei tarvitse enää soittaa ja tilata matkaa tai odottaa kadunkulmassa ja toivoa, että taksi saapuisi paikalle. Nyt kyyti on kansalaisten ulottuvilla muutamassa minuutissa – riippumatta siitä, missä he kulloinkin ovat.

1.2 Uudistus voi vähentää tarvetta auton omistamiseen ja lisätä julkisen liikenteen käyttöä

Mahdollisuus päästä paikasta A paikkaan B napin painalluksella vähentää ajan mittaan auton omistamisen tarvetta. Näin digitalisaatio tukee osaltaan Helsingin kaupungin tavoitetta vähentää yksityisautoilua vuoteen 2025 mennessä. Miksi omistaa auto, jos matkustaminen on helpompaa ilman? Yksityisautot seisovat tarpeettomina 95 prosenttia ajasta.¹ Yhdysvalloissa Uber on saanut runsaasti palautetta siitä, että ihmiset eivät enää pidä auton hankkimista tarpeellisena. Tuore tutkimus osoittaa, että 10 prosenttia Uberia käyttävistä millenniaaleista on jo muuttanut suhtautumistaan auton omistamiseen. Uberin mahdollistaman liikkumisen ansiosta he joko luopuvat omista autoistaan tai jättävät auton hankkimatta.²

Uber voi myös osaltaan lisätä julkisen liikenteen käyttöä, sillä sen välittämät kyydit voivat toimia *viimeisen kilometrin linkkinä* asuinalueiden ja julkisen liikenteen pysäkkien ja asemien välillä. Ympäri maailmaa näin on jo tapahtunut: Pariisissa yli 65 prosenttia Uber-matkoista alkaa tai päättyy 200 metrin etäisyydellä metroasemasta ja Bostonissa julkisen liikenteen solmukohtien lähistöllä ajettujen matkojen määrä on kaksinkertaistunut vuosina 2014–2015. Helsingissä 46 prosenttia Uber-matkoista alkaa tai päättyy metro- ja raitioliikenneasemien läheisyydessä. Yhdysvaltalaisen julkisen liikenteen järjestön American Public Transit

¹ Katso esim. Reinventing Parking at <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" at <https://www.linkedin.com/pulse/uber-flexible-work-helps-families-turn-car-payments-david-plouffe>.

Associationin selvitys on osoittanut, että kyydinjakopalvelut eivät korvaa julkisen liikenteen palveluita, vaan ne päinvastoin lisäävät julkisen liikenteen käyttöä.³

1.3 Mikä on Uber?

Uberin mobiilisovellus lanseerattiin Suomessa marraskuussa 2014, ja ensimmäisen puolentoista vuoden aikana sen on ladannut jo yli 100 000 suomalaista. Helsingin toiminta-alueella Uberin kyydinjakopalvelulla uberPOPilla on viikoittain kymmeniä tuhansia käyttäjiä, jotka saavat palvelun avulla luotettavan ja kohtuuhintaisen kyydin. Toimimme yli 400 kaupungissa, 69 maassa ja 22 EU:n jäsenvaltiossa. Miljardin Uber-matkan rajapyykki rikottiin joulukuussa 2015. Uberin välityksellä tehdään joka päivä noin viisi miljoonaa matkaa. Maailmanlaajuisesti yli miljoona kuljettajaa käyttää Uberia, minkä lisäksi meillä on yli 6000 työntekijää eri puolilla maailmaa.

Haluamme kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonne uudesta liikennekaaresta. Olemme myös jatkossa käytettävissänne, jos tarvitsette lisätietoja.



Joel Järvinen
General Manager Uber Finland



Jo Bertram,
Regional General Manager Uber UK, Ireland &
Nordics

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.

2 Olemassa olevan kapasiteetin tehokkaampi hyödyntäminen

Uber kannattaa lakiesityksen tavoitetta olemassa olevan kapasiteetin tehokkaammasta hyödyntämisestä. Uskomme, että ajoneuvojen alikäyttöä voidaan parhaiten vähentää uudistamalla lainsäädäntöä siten, että teknologian liikenteelle tarjoamat mahdollisuudet voidaan täysimittaisesti hyödyntää.

2.1 Taksipalvelujen tuottavuuden lisääminen

Suomessa ja muissa Pohjoismaissa takseilla matkustavia asiakkaita on tuntitasolla mitattuna vain vähän. Norjasta saatu data osoittaa, että Oslossa taksit kuljettavat maksavia asiakkaita keskimäärin 18 minuutin ajan tuntia kohden. Todellisuudessa luku on vielä pienempi, sillä tähän 18 minuuttiin lasketaan mukaan myös matka asiakkaan luo. Norjan taksisääntely vastaa Suomen lainsäädännön nykytilaa. Useilla markkina-alueilla, joissa on otettu kyydinvälityspalvelut käyttöön, on havaittu että käyttöastetta voidaan nostaa huomattavasti navigaatio-, GPS- ja mobiiliteknologian avulla.⁴ Teknologian avulla asiakkaita on helpompi löytää, mikä lyhentää kuljettajien odotusaikoja matkojen välillä. Tuottavuuden kasvun ansiosta myös kuluttajien maksamat hinnat laskevat ja kuljettajien ansiotasot nousee.

2.2 Yksityisautojen tehokkaampi hyödyntäminen

Koska yksityisautot seisovat käyttämättöminä 95 prosenttia ajasta⁵, edulliset ja helppokäyttöiset kuluttajien väliset kyydinjakopalvelut todennäköisesti lisäävät tarvetta myös muunlaisille liikennemuodoille ja autosta luopuminen muuttuu houkuttelevaksi vaihtoehdoksi. Tämän seurauksena yksityisautoilu vähenee. Autojen vähentymisen myötä tarvitaan myös vähemmän parkkitilaa, joka nykyisellään vaatii kaupungeissa laajoja maa-alueita. Jopa polkupyöräilystä tunnetussa Kööpenhaminassa on jokaista autoa kohden kolme parkkiruutua.⁶ Kun autamme ihmisiä vähentämään yksityisautoilua, tarvitsemme myös vähemmän parkkitilaa ja meillä siten on enemmän tilaa rakentaa asuntoja, puistoja tai kauppia.

2.3 Taksien ja kyydinjakamisen rinnakkaiselo

Kokemusten mukaan Uberin kaltaiset palvelut kasvattavat kaupunkien liikennemarkkinoiden tarjontaa muuttaen niukkuuden monipuolisuudeksi sen sijaan, että ne yksinomaan korvaisivat taksikyytejä. Yhdysvalloissa tehdyt tutkimukset osoittavat, että Los Angelesin, New Orleansin ja Portlandin kaltaisissa kaupungeissa, joissa Uber ja Lyft ovat kasvaneet vauhdilla, ajoneuvojen yleinen for-hire vuokramarkkina (mukaan luettuna taksit, yksityisautot ja kyydinjakaminen) on kasvanut huomattavasti.⁷ Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että kyydinjakaminen houkuttelee uusia matkustajaryhmiä, jotka käyttävät takseja vain harvoin ja ajavat sen sijaan omalla autolla. Kyse ei siis ole nollasummapelistä.

3 Taksimarkkinoiden avaaminen kilpailulle

Markkinoiden avaaminen kilpailulle luo matkustajille uusia valinnanmahdollisuuksia. Vaihtoehtojen 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 hyödyttää kuluttajia. Kilpailu nostaa palvelun laatustandardeja ja varmistaa, että kuluttaja saa rahoilleen vastinetta. On tärkeää arvioida olemassa olevaa lainsäädäntöä säännöllisesti sen varmistamiseksi, ettei se estä kilpailua. Samalla fokuksen tulee olla kuluttajien suojelussa ja heidän turvallisuutensa takaamisessa.

⁴ Judd B. Cramer and Alan Krueger (2016): Disruptive change in the taxi business: The case of uber.

<http://www.nber.org/papers/w22083>.

⁵ Katso esim. Reinventing Parking at <http://www.reinventingparking.org/2013/02/cars-are-parked-95-of-time-lets-check.html>.

⁶ "Arrogance of Parking Space - Copenhagen" at

<http://www.copenhagenez.com/2015/12/arrogance-of-parking-space-copenhagen.html>.

⁷ Katso esim., "Portland's Private for-Hire Transportation Market: Summary Report of the PFHT Innovation Pilot Program" at <http://media.oregonlive.com/commuting/other/PFHT%20Summary%20Report%2010.19.15.pdf> and New Orleans Taxi Bureau "Analysis of Taxicab and TNC Ridership Data 2013 - 2015" at [http://nola.gov/nola/media/One-Stop-Shop/Taxi/Taxi-Bureau-Update-to-Council-Transportation-Committee-\(Feb-22,-2016\).pdf](http://nola.gov/nola/media/One-Stop-Shop/Taxi/Taxi-Bureau-Update-to-Council-Transportation-Committee-(Feb-22,-2016).pdf).

3.1 Tarve määrä sääntelyä luopumiselle

Uber tukee lakiehdotuksessa esitettyä taksilupien määrä sääntelyn poistamista. Monissa Suomen kaupungeissa 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 vähäisesti tarjolla. Tämä on luonnollisesti haitaksi matkustajille.

Myös kuljettajat kärsivät taksilupien määrä sääntelystä. Lainsäädäntö, joka keinotekoisesti rajoittaa taksilupien määrää, estää myös taksiyrittäjäksi ryhtymistä silloinkin kun runsaammille kyytipalveluille olisi kysyntää. Tämä rajoittaa erityisesti 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

Taksilupien määrä sääntely estää myös ruuhkien ja yksityisautoilun vähenemistä. Tämä johtuu siitä, että ihmiset luopuvat autoilusta ainoastaan voidessaan olla varmoja, että he saavat sopivan kyydin aina sitä tarvitessaan. Kun lupien määrää säännellään, on matkan hinta kuitenkin aina korkeampi ja odotusaika pidempi. Tällaiset keinotekoiset esteet vaikeuttavat myös autojen yhteiskäyttöä ja kimpapakyytejä, jotka todistetusti vähentävät ruuhkia. Jos säännöllisesti ajavia ihmisiä halutaan rohkaista kyytien jakamiseen, 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. Useimmat kuluttajat tuntevat dynaamisen hinnoittelun käsitteen: lentolippujen, hotellihuoneiden, ottelulippujen ja muiden tuotteiden hinnat määrittyvät aina niiden kulloisenkin kysynnän mukaan. Dynaaminen hinnoittelu varmistaa, että matkustajat saavat kyydin aina halutessaan, sillä korkeammat hinnat keskittävät kiireiselle alueelle enemmän kuljettajia. Toisaalta matkustajat, jotka eivät halua maksaa korkeita hintoja, voivat valita toisen liikennevälineen tai odottaa hintojen laskemista. Uber-sovelluksessa dynaaminen hinnoittelu on täysin läpinäkyvää ja matkustajat saavat ajantasaisia ilmoituksia hinnoittelun kehityksestä. Matkustajan tulee ennen kutsun vahvistamista hyväksyä hintakerroin tai kynnyksarvon ylittyessä syöttää hyväksyntä manuaalisesti. Jos Uber-sovelluksen hintataso on hetkellisesti liian korkea, matkustajat saavat halutessaan ilmoituksen sitten kun hinta on laskenut standarditasolle. Koska Uber-hinnat ovat tyypillisesti huomattavan paljon taksien hintoja alhaisempia (joissakin kaupungeissa jopa 50 % halvempia), esimerkiksi dynaaminen 1,5-hintakerroin ei ole suuri ongelma, sillä hinnat pysyvät silti takseja paljon edullisempina.

3.3 Teknologianeutraali matkan hinnan mittaus tukee innovaatioita

Lakiesityksen mukaan matkan hinnan mittaamisessa voitaisiin käyttää muitakin välineitä kuin taksamittareita, jos vaihtoehtoinen järjestelmä on yhtä täsmällinen ja luotettava. Kun sääntelyn fokus on teknologianeutraalisti täsmällisyyden ja läpinäkyvyyden standarditasojen määrittelyssä eikä spesifissä mittaustavassa (esim. sinetöidyn taksamittarin käyttö autossa), mahdollisuudet uusille innovaatioille avautuvat. Matkustajat voisivat esimerkiksi nähdä hinnoitteluperusteet ennen matkan tilaamista vaikkapa Uberin kaltaisesta sovelluksesta tai verkkosivuilta. Esimerkkinä mainittakoon, että Uberin käyttäjät saavat halutessaan hinta-arvion ennen matkan tilaamista, ilmoituksia dynaamisen hinnoittelun kertoimista ja sähköisen kuitin, jossa eritellään matkan kokonaishinnan kaikki tekijät, kuten lähtöpaikka, kohde, käytetty aika, kuljettu etäisyys ja muut kustannukset. Lainsäädännössä pitäisikin asettaa säännöt hinnan läpinäkyvyydelle sekä velvoittaa hinta-arvion antamiseen. Matkustajien tulisi lisäksi saada kuitti matkan päätteeksi ja kuitti tulisi voida antaa teknologianeutraalisti.

Uber toivottaa tervetulleeksi esityksen mukaiset muutokset, jotka tähtäävät teknologianeutraalisuuteen. On keskeistä, että uusi liikennekaari on tarpeeksi kattava ja joustava, jotta se mahdollistaa hinnan määrittämisen

⁸ <http://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>.

Uberin sovelluksella sekä muilla uudenaikaisilla välineillä ja järjestelmillä – huomioiden nykytilanteen lisäksi myös teknologisten innovaatioiden kehityksen tulevaisuudessa.

4 Kyydinjakaminen tuo lisäarvoa Suomeen

Eri puolilla Eurooppaa on alettu tiedostaa kyydinjakamisen kaupungeille ja paikallisille yhteisöille tuoma lisäarvo. Liettuan pääkaupunki Vilna ilmoitti lokakuussa 2015 aloittavansa ensimmäisenä Euroopassa yhteistyön kyydinjakopalveluiden kanssa, ja Viro aloitti kyydinjakopalvelujen sääntelyyn tähtäävän lainsäädännön valmistelu ensimmäisenä eurooppalaisena valtiona helmikuussa 2016. Suomikin ottaa harppauksen eteenpäin uuden liikennekaaren myötä.

Kansalaiset ovat ottaneet UberPOPin kaltaiset kyydinjakopalvelut omakseen myös Suomessa. Viimeisen puolentoista vuoden aikana yli 100 000 suomalaista on ladannut Uberin sovelluksen ja kymmenet tuhannet ihmiset käyttävät palvelua sen toiminta-alueella pääkaupunkiseudulla sekä omaksi että kaupunkien hyödyksi. Copenhagen Economics -konsulttitoimisto havainnoi Tukholmaa koskevassa taloustieteellisessä selvityksessään⁹, että kyydinjakaminen voisi tuoda alueelle yli 100 miljoonan euron vuosittaiset hyödyt. Selvityksen mukaan myös muut pohjoismaiset pääkaupungit kuten Helsinki, Oslo ja Kööpenhamina voisivat saada samankaltaisia hyötyjä oman väestömääränsä mukaisessa suhteessa.

4.1 Kyydinjakaminen avaa uusia ansaintamahdollisuuksia

Copenhagen Economicsin selvitys osoittaa, että tehokkaasti toimivat kuluttajien väliseen toimintaan perustuvat liikennepalvelut luovat uusia työmahdollisuuksia. Tukholman tapauksessa nämä palvelut synnyttävät lyhyellä aikavälillä työtä 3000 työpaikan verran, kun autoilevat kaupunkilaiset siirtyvät kyydinjakopalveluihin. Uudet työmahdollisuudet vähentävät myös työttömyyttä, jos työttömät henkilöt tarttuvat näihin mahdollisuuksiin.

Työn määrä lisääntyy pitkällä aikavälillä myös jo töissä olevien keskuudessa. Ensinnäkin täysiaikaisessa työssä olevat henkilöt voivat toimia kyydinjakopalveluissa vapaa-ajallaan, jolloin heidän kokonaistyömääränsä lisääntyy. Toiseksi ihmiset viettävät vähemmän aikaa liikenneuhkissa, minkä ansiosta aikaa vapautuu muuhun toimintaan, josta osan voi käyttää työntekoon. Copenhagen Economicsin mukaan toimiva kyydinjakojärjestelmä vähentäisi Tukholman kokoisessa kaupungissa automattojen määrää 37 000 matkalla päivittäin, mikä vähentäisi työmatkalaisten vuosittaista matkustusaikaa seitsemällä tunnilla. Tämä vastaa miltei yhtä työpäivää.

4.2 Turvallisuus ennen matkaa, matkan aikana ja matkan jälkeen

Uberin kaltaiset älypuhelin teknologiat 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. Turvallisuudessa tulisi keskittyä riskien vähentämiseen ja tarkkaan arviointiin siitä, voiko kuljettajasta aiheutua uhkaa matkustajalle. Turvallisuustoimenpiteiden tulisi olla laajempia kuin pelkkä taustojen tarkistaminen: toimenpiteisiin pitäisi kuulua myös tietojen kerääminen matkan aikana ja sen jälkeen, jotta henkilön soveltuvuus kuljettajan tehtäviin voidaan varmistaa. Lisäksi lainsäädännöllä tulisi turvata läpinäkyvyys ja soveltuvin osin antaa matkustajalle oikeus nähdä kuljettajan nimi, kuva ja rekisterikilpi ennen autoon astumista. Uberilla on nollatoleranssi kuljettajien sovelluksen käytöstä huumeiden tai alkoholin vaikutuksen alaisena, ja rohkaisemme soveltamaan tätä myös muualla.

Laki asettaa henkilöliikenneluvan ja taksiliikenneluvan haltijalle velvollisuuden varmistaa, että taksiliikenteen kuljettaja täyttää henkilökohtaisia ominaisuuksia koskevat vaatimukset sekä oikeuden tarkistaa kuljettajan rikosrekisteriote. Lakialoitteen tavoitteena on varmistaa matkustajien turvallisuus.

Uberille matkustajien ja kuljettajien turvallisuus on ensiarvoisen tärkeää, mikä käy ilmi Uberin sovelluksen ja palveluiden monipuolisten ominaisuuksien kautta. Uber suhtautuu vakavasti sovellusta käyttävien kuljettajien ammattitaitoa ja hyvää mainetta koskeviin vaatimuksiin. Mahdollisten rikkomusten identifiointi ja muu

⁹ Copenhagen Economics "[Economic benefits of peer-to-peer transport services](#)", 25. elokuuta 2015.

vastaavanlainen tieto kuljettajasta voivat estää kuljettajana toimimisen sovelluksen kautta. Tämä on hyvin tärkeää, jotta voimme varmistaa suomalaisten kuluttajien luottamuksen Uberin sovellukseen.

Tästä syystä on tärkeää, että Uber voi varmistaa, että taksiliikenneluvan haltijalle liikennekaaren toisen osan, 3 luvun 2 pykälässä asetettua velvollisuutta kuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisesta noudatetaan (myös siinä tapauksessa, että Uber luokiteltaisiin välityspalvelun tarjoajaksi).

4.3 Pienimuotoiselle toiminnalle asetettu vuotuinen €10,000 tuloraja huolenaiheena

Uber toivottaa tervetulleeksi henkilöliikennemarkkinoiden avaamisen kyydinjakopalveluille. Uber on kuitenkin sillä kannalla, ettei yksittäisiltä kuljettajilta tulisi edellyttää taksiliikennelupaa lainkaan, vuotuisesta tulotasosta riippumatta. Uskomme, että lakiesityksessä kuvattu pienimuotoisen toiminnan tulorajan asettaminen vähentäisi keinotekoisesti niitä edellä kuvattuja etuja, joita suomalaiset ja Suomen talous voisivat kyydinjakopalveluista saada.

Jos liikennekaari kuitenkin yllä esitetyn vastaisesti edellyttäisi kuljettajilta lupaa jonkin tulorajan ylittyessä, taloudellisista ja muista syistä aiheutuvan kynnyksen liikenneluvan saamiselle tulisi olla mahdollisimman matala. Tässä keskeinen väline olisi nopeutettu verkkopohjainen lupaprosessi, jonka kautta hakijat saisivat luvan määritellyn lyhyen ajan kuluessa. Jos liikenneluvan hakemisen kynnyks on liian korkea, markkinahäiriöiden riski kasvaa kun halukkaiden kuljettajien määrää rajataan keinotekoisesti lupaprosessilla. Tämä puolestaan johtaa korkeampiin kuluttajahintoihin ja mahdolliseen alitarjontaan joitakin alueita koskien.

Uber suosittelee vahvasti, että uudessa liikennekaareissa ei säädettäisi tulorajasta. Jos tuloraja kuitenkin asetetaan, tulisi sen olla mahdollisimman korkea, jotta kyydinjakamisen kasvua ei rajoiteta lupasääntelyllä. Mahdolliseen tulorajaan tulisi myös voida tehdä indeksikorotuksia nykyisten arvonnisäverosäännösten ja muiden relevanttien verolakien mukaisesti.

4.4 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 kuljettajia heidän täyttäessään verojen ilmoittamiseen liittyviä velvollisuuksiaan.

Nykyisten oikeudellisten ja informaatiota koskevien sääntelyn välineiden lisäksi lainsäädännön tulisi velvoittaa taksiliikenneluvan haltija ja/tai välityspalveluntarjoja antamaan toimivaltaiselle viranomaiselle pyydettyä verotietoja, mukaan luettuna maksuihin liittyvää tietoa. Tämä asettaisi kuljettajille selkeän kannustimen, helpottaisi veroilmoitusten yhdenmukaista laatimista ja myös osaltaan keventäisi viranomaisten taakkaa tiedon keräämisessä.

5 Uusien liiketoimintamallien tukeminen

Jos liikennekaareen sisällytetään lupasääntelyä, tuemme ehdotusta, jonka mukaan liikennelupien myöntäminen keskitetään kansalliselle lupaviranomaiselle Liikenteen turvallisuusvirastolle, josta tulisi myös tieliikennelupia myöntävä viranomainen. Näkemyksemme mukaan tämä keventää hallinnollista taakkaa ja helpottaa liikennealan yrittäjien toimintaa.

5.1 Taksiryhtymäksi ryhtymisen helpottaminen

Uberin kaltaiset tilausvälitysalustat tarjoavat uusia mahdollisuuksia työtä kaipaaville ihmisille. Ne ovat joustavampia kuin perinteiset kokoaikaiset tai osa-aikaiset työskentelymallit ja antavat ihmisille mahdollisuuden suunnitella omia aikataulujaan. Miltei 40 prosenttia eurooppalaisista haluaisi toimia itsenäisenä ammatinharjoittajana, mutta tällä hetkellä ainoastaan 14 prosenttia tekee niin.¹⁰ Uberin kaltaiset liikennepalvelujen välitysalustat antavat ihmisille mahdollisuuden ryhtyä omiksi työnantajikseen sekä kokeilla ja kehittää omia taitojaan yrittäjänä. Jo kymmenet tuhannet eurooppalaiset ovat valinneet tämän

¹⁰ Izzy Hatfield, [Self-employment in Europe](#) January 2015, and [Entrepreneurship in the EU and Beyond](#), European Commission, Directorate-General Enterprise and Industry.

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

Koska lakiehdotuksessa viitataan useassa eri kohdassa EU:n liikenteenharjoittaja-asetukseen (1071/2009), selvytyden vuoksi ehdotamme, että liikennekaareissa mainittaisiin nimenomaisesti, että EU:n liikenteenharjoittaja-asetusta ei sovelleta taksiliikenteeseen.

5.2 Oikeus tavarakuljetuksiin henkilökuljetusten yhteydessä voi lisätä kasvua

Liiketilat ovat yksi liiketoiminnan isoimmista kuluista. Hyvien liikenneyhteyksien varrella olevat kiinteistöt tai lisäparkkitilan vuokraaminen kohottavat kuluja. Valitettavasti liiketoiminta ei voi kuitenkaan kasvaa ilman oikeaa sijaintia tai riittävää määrää parkkipaikkoja. Uber osallistuu myös tämän ongelman ratkaisemiseen. Uber voi tarjota nopean ja laajalti saatavilla olevan palvelun, jonka ansiosta matkustajat voivat helposti asioida liikkeissä koko kaupungin alueella eikä heidän tarvitse miettiä, mistä he löytäisivät parkkipaikan tai miten he pääsevät kotiin. Erityisesti kustannusherät yritykset voivat näin kohottaa liikevaihtoaan kustannuksia lisäämättä ja ehdotus oikeudesta tavarakuljetuksiin henkilökuljetusten yhteydessä voi lisätä kasvua ja taloudellista toimeliaisuutta monilla aloilla.

6 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. Esimerkiksi vaatimus aikataulu- ja reittitietojen jakamisesta on tarpeeton Uberin kaltaisille järjestelmille.

Määritellessään liikkumispalvelun kannalta olennaisia tietoja, jotka liikkumispalveluiden tarjoajan on saatettava avoimen rajapinnan kautta vapaasti käytettäväksi, lakiesitys ottaa huomioon sen, että "olennaiset tiedot" vaihtelevat palvelukohtaisesti ja että palvelukohtaisesti edellytettävän tiedon tulisi olla ratkaisevaa ja preskriptiivistä. Uber yhtyy tähän kantaan ja korostaa, että on erityisen tärkeää että liikennekaareissa ja alemman tasoisissa säädöksissä asianmukaisesti huomioidaan "olennaisia tietoja" koskevat vaatimukset eri liikkumispalveluiden näkökulmasta.

Uberin kaltaisille palvelualustoille ja palveluiden välittäjille asetetut tiedon jakamiseen ja rajapintojen avaamiseen liittyvät velvoitteet on mitoitettava siten, että ne ottavat huomioon näiden järjestelmien 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 tehdä sovelluksen kautta hinta-arvioita matkastaan (joka huomioi mahdollisesti voimassa olevan dynaamisen hinnoittelun). Sovellus näyttää autojen saatavuuden ja arvioidun saapumisajan ennen kuin matkustaja tilaa kyydin. Matkustaja voi syöttää ennakolta lähtö- ja saapumiskohteensa ja esittää reittitietoa, 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 aina lähimmän vapaan 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 sillä kannalla, että niistä tulisi sisällyttää selkeä maininta uuteen liikennekaareen. Samalla tulee turvata se, 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 menestyksekkäs 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.