

Arvoisa talousvaliokunta,

Kiitämme mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto koskien hallituksen esitystä taksiliikennelain muuttamista (LVM038:00/2024).

Uberin kantaa taksiuudistukseen ohjaa neljä keskeistä periaatetta: kuljettajien ja matkustajien turvallisuus, korkea palvelun laatu, tinkimätön verovelvoitteiden noudattaminen ja petosten torjunta sekä yhteiskunnallisten ja ympäristövaikutusten maksimointi.

Tuemme modernia ja oikeasuhtaista sääntelyä, joka vahvistaa luottamusta toimialaan säilyttäen samalla joustavat ansaintamahdollisuudet, edistää kohtuuhintaisten palveluiden saatavuutta kuluttajille sekä vahvistaa Suomen taloutta ja työllisyyttä. Uudistuksen tulisi vahvistaa turvallisuutta ja läpinäkyvyyttä ilman, että se rajoittaa osa-aikaista työtä, innovointia tai kilpailua vapailla markkinoilla.

Tässä lausunnossa keskitytään kolmeen keskeiseen kokonaisuuteen:

1. Markkinoiden kilpailu ja innovaatiot
2. Talous ja työllisyys
3. Kuluttajahinnat ja saatavuus

1. Markkinoiden kilpailu ja innovaatiot

Suomen taksimarkkina on nykyisellään moderni ja digitalisoitunut. Uberin tarjoama alusta ja teknologia varmistavat jo nykyisellään seuraavat asiat, jotka vastaavat taksilain uudistukselle asetettuja tavoitteita:

- **Ennakkohinnoittelu:** Matkustaja tietää hinnan aina ennen matkan alkua.
- **Matkojen jäljitettävyys:** Digitaalinen jälki kaikista suoritetuista matkoista.
- **Sähköinen maksaminen:** Turvallinen ja läpinäkyvä maksuliikenne.
- **Tiedonjako viranomaisten kanssa:** Tiedonvälitys verottajalle ja muille viranomaistahoille.
- **Kuljettajan ja matkustajan vastuu:** Molemminpuolinen palautejärjestelmä ja tunnistautuminen lisäävät turvallisuutta.

Ehdotettu pakollinen taksamittarivaatimus, mukaan lukien ennalta varatuille sovellusmatkoille, toisi takaisin vanhentuneen teknologian, joka on suunniteltu perinteisille tolpalta otettaville kyydeille. Sovelluksen kautta tilattujen matkojen kohdalla taksamittarin keskeiset tavoitteet – hintojen läpinäkyvyys, matkojen jäljitettävyys ja valvontaviranomaisten tarvitsema luotettava tieto – saavutetaan jo nykyisellään nykyaikaisten digitaalisten järjestelmien avulla.

Digitaalinen hinnoittelu ja matkatietojen sähköinen tallennus takaavat, että sovelluspohjaiset järjestelmät täyttävät samat vaatimukset kuin perinteiset taksamittarit. Sääntelyn tulisikin säilyä

teknologianeutraalina: fyysisten laitevaatimusten sijaan on mahdollistettava digitaaliset ratkaisut, jotka tarjoavat vastaavan läpinäkyvyyden ja valvontatiedon.

Tämä lähestymistapa säilyttäisi tavoitellun kuluttajansuojan tason, mutta välttäisi kuljettajille aiheutuvat tarpeettomat kiinteät kustannukset. Samalla se varmistaisi, että ala pysyy saavutettavana myös osa-aikaisille toimijoille ja pienyrittäjille.

Kyseenalaistamme siksi, mitä lisäsuojaa kuluttajille tai verovalvonnalle saavutettaisiin 1 300 – 2 500 euroa kustantavien taksamittareiden vaatimuksella, mitä nykyiset Uberin tarjoamat ratkaisut eivät jo tarjoaisi. Jos sääntelyllä luodaan päällekkäisiä toiminnallisuuksia todellisten puutteiden korjaamisen sijaan, se nostaa kustannuksia ja tuottaa haittoja markkinoiden toimivuudelle, kuluttajille sekä kuljettajille tuottamatta merkittävää lisäarvoa.

Haluamme lisäksi korostaa, että kiinteät laitevaatimukset kasvattavat markkinoille pääsyyn vaadittavaa alkuinvestointia ja iskevät kohtuuttomasti juuri pienyrittäjiin, osa-aikaisiin kuljettajiin sekä uusiin alalle tuleviin toimijoihin. Käytännössä vaatimukset suosivat suuria toimijoita, joilla on paremmat edellytykset kantaa kiinteät kustannukset. Tämä vääristää tervettä kilpailua.

2. Talous ja työllisyys

Merkittävä osa Uber-sovellusta käyttävistä kuljettajista työskentelee osa-aikaisesti. He ovat opiskelijoita, eläkeläisiä tai henkilöitä, jotka ovat välivaiheessa kahden työsuhteen välillä. Kun Suomen työttömyysaste on korkeampi kuin monissa muissa EU-maissa, uskomme vahvasti alustapohjaisen ajamisen mahdollisuuksiin tarjota matalan kynnyksen väylä taloudelliseen toimintaan.

Velvoittamalla kaikki kuskit taksamittareiden käyttöön, ottamalla käyttöön yksinomaiset ja jäykät ajoneuvojen rekisteröintivaatimukset, erottuvat rekisterikilvet sekä vaatimalla pakollinen 21 tunnin kiinteä koulutuspaketti, muuttaisimme taksimarkkinaa perustavanlaatuisesti. Joustava ja skaalautuva ammatti korvattaisiin mallilla, joka perustuu korkeisiin kiinteisiin kustannuksiin ja kokopäiväiseen kaupalliseen toimintaan.

Tällä muutoksella olisi taloudellisia seurauksia. Se vaikuttaisi kuljettajiin, mutta myös asiakkaisiin:

- Heikentyneet mahdollisuudet lisäansioihin
- Vähemmän osa-aikaisia kuljettajia
- Riski korkeammista hinnoista kuluttajille
- Riski heikommasta tarjonnasta ja taksien saatavuudesta ruuhka-aikoina

Hyvää tarkoittavalla sääntelyllä voi näin ollen olla ongelmien ratkaisemisen sijaan tahattomasti markkinoille osallistumista kaventava vaikutus.

3. Ajoneuvojen rekisteröinti ja hallintaoikeus

Tavoite estää niin sanottujen ”haamuoperaattorien” syntyminen on ymmärrettävä, eikä kukaan – etenkin Uber – hyödy toimialan heikosta maineesta. Kannattammekin toimia, jotka lisäävät alan läpinäkyvyyttä ja parantavat valvontamahdollisuuksia.

Yksinomaisen hallinnan määrittelemisen jäykällä tavalla aiheuttaa kuitenkin merkittäviä rahoitukseen ja kaluston käyttöasteeseen liittyviä haasteita. Jos ajoneuvo on hallinnollisesti lukittu vain yhdelle liikenneluvulle, poistuu mahdollisuus hyödyntää autoa joustavasti eri käyttötarkoituksissa. Samalla innovatiiviset yhteiskäyttö- ja leasingmallit vaikeutuvat – erityisesti ne, joiden on nähty tukevan siirtymää nollapäästöisiin ajoneuvoihin ja korkeampiin käyttöasteisiin.

Sähköautojen korkea hankintahinta vaatii optimaalista ja monipuolista käyttöä, jotta ne ovat taloudellisesti houkutteleva vaihtoehto myös osa-aikaisille yrittäjille. Jäykkä sääntely voi siten hidastaa innovaatioita ja vihreää siirtymää sen sijaan, että se tukisi niitä. Tällainen vaikutus olisi vastoin sääntelyn alkuperäisiä tavoitteita. Ehdotamme, että tätä velvoitetta harkitaan vielä uudelleen ja etsitään valvontakeinoja, jotka mahdollistavat kaluston joustavan monikäyttöisyyden.

4. Koulutus

Tuemme vahvasti pakollista koulutusta ja allekirjoitamme uudistuksessa asetetut tavoitteet koulutuksen osalta. Turvallisuus on toimintamme perusta, ja olemme panostaneet siihen maailmanlaajuisesti kehittämällä lukuisia innovatiivisia teknisiä ratkaisuja ja koulutusmalleja.

Uudistus uhkaa kuitenkin muodostua markkinoillepääsyn esteeksi, jos se nojaa jäykkään 21 tunnin aikaperusteiseen vaatimukseen. Istuttu aika ei itsessään takaa turvallisuutta tai laatua.

Esitämme, että koulutuksen painopiste siirretään selkeisiin osaamistavoitteisiin kiinteän tuntivaatimuksen sijaan. Sääntelyn tulisi määritellä ne keskeiset taidot ja tiedot, jotka kuljettajan on hallittava, ja mahdollistaa joustavat tavat tämän osaamisen saavuttamiseen. Tämä malli vähentää hallinnollisia pullonkauloja ja säilyttää alan saavutettavuuden myös osa-aikaisille toimijoille.

Kysymys ei ole siitä, onko koulutus hyödyllistä, vaan siitä, onko sen toteutustapa oikeassa suhteessa tavoiteltuihin hyötyihin. Ehdotamme, että laadun tulisi määrittää sisällön ja tavoitteiden, ei kelloon sidotun ajan kautta.

5. Värilliset rekisterikilvet

Uber-sovellus tarjoaa jo nyt kattavat tunnistetiedot: ajoneuvon rekisterinumeron ja mallin, kuljettajan henkilöllisyyden, reaaliaikaisen seurannan sekä PIN-koodivarmistuksen. Lisäksi nykyisellään jo voimassa oleva taksikupuvaatimus varmistaa ajoneuvon fyysisen tunnistettavuuden.

Kyysenalaistamme, mitä lisäarvoa värillisillä kilvillä saavutetaan, kun huomioidaan niiden ilmeiset haitat, kuten negatiivinen vaikutus ajoneuvon käytettävyyteen muissa tarpeissa ja jälleenmyyntiarvoon. Taloudellisesti kyseessä on ylimääräinen kiinteä kustannus, joka tuo vain vähän tai ei lainkaan lisäarvoa turvallisuudelle.

Ehdotamme, että vaatimusta värillisistä rekisterikilvistä ei säädetä.

Johtopäätökset

Vaikka kukin esitetyistä toimenpiteistä saattaa yksittäisenä vaikuttaa perustellulta, on sääntelyn vaikutuksia arvioitava kokonaisuutena. Nykyisessä muodossaan uudistus uhkaa nostaa elinkeinon harjoittamisen kynnystä ja muuttaa alan luonnetta tavalla, joka kääntyy tavoitteitaan vastaan.

Pelkäämme, että toteutuessaan uudistus johtaisi seuraaviin seurauksiin:

- Korkeammat kuluttajahinnat, heikompi saatavuus ja pidemmät odotusajat.
- Negatiivinen vaikutus Suomen talouteen, työllisyyteen ja työskentelymahdollisuuksiin.
- Palvelun saatavuuden heikkeneminen suurimpien kaupunkikeskusten ulkopuolella.
- Matalan kynnyksen ansaintamahdollisuuksien väheneminen, mikä iskee erityisesti osa-aikaisiin kuljettajiin.
- Parhaimmillaankin epävarmat vaikutukset turvallisuuteen, sillä painopiste on fyysisissä laitteissa digitaalisen valvonnan sijaan.

Yllä kuvattu kehitys ei nähdäksemme ole toivottu suunta. Uber ei vaadi uudistuksen perumista, vaan kannatamme modernia sääntelyä, joka on oikeasuhtaista ja teknologianeutraalia.

Kehotamme valiokuntaa arvioimaan ehdotettujen toimenpiteiden todelliset taloudelliset vaikutukset ja varmistamaan, että sääntely vahvistaa – eikä rajoita – kilpailua ja mahdollisuuksia Suomen taksimarkkinalla.

Konkreettisesti ehdotamme, että uudistuksessa sovelluksen kautta tilattavia kyytejä ja taksitolpalta otettavia kyytejä kohdellaan tavalla, joka on oikeassa suhteessa uudistuksessa asetettuihin tavoitteisiin ja ratkaistaviin ongelmiin. Digitaalinen hinnoittelu ja matkatietojen sähköinen tallennus takaavat jo nykyisellään, että sovelluspohjaiset järjestelmät täyttävät samat vaatimukset kuin perinteiset taksamittarit. Sääntelyn tulisikin säilyä teknologianeutraalina: fyysisten laitevaatimusten sijaan on mahdollistettava digitaaliset ratkaisut, jotka tarjoavat vastaavan läpinäkyvyyden ja valvontatiedon.

Vaikka lakiehdotuksessa esitetyt keinot, kuten pakolliset taksamittarit, voivat olla perusteltu teknologinen ratkaisu tolpalta otettaville kyydeille, ne eivät ole sitä sovelluksen kautta tilattaville matkoille. Suomessa olisi syytä keskittyä ennen kaikkea markkinan kasvattamiseen ja modernisointiin yksityiskohtaisen, vanhanaikaisen sääntelyn implementoinnin sijaan.