

Asia: HE 176/2020 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta

MaaS Global (MG) on maailman ensimmäinen MaaS¹-operaattori. Vuonna 2015 Helsingissä perustettu MG lanseerasi marraskuussa 2017 uudenlaisen Whim-liikkumissovelluksen, jolla on tehty jo yli 16 miljoonaa matkaa. Whim toimii tällä hetkellä Helsingissä, Turussa, Antwerpenissä ja Wienissä ja pilotteja valmistellaan Japanissa.

Ihmiset ja yhteiskunnat tarvitsevat liikkuvuutta. Samalla yksityisautoille on löydettävä nykyistä vastuullisempia ja kestävämpiä vaihtoehtoja, jotka tarjoavat kuitenkin vähintään samanlaisen liikkumisen vapauden. MG on maailman ensimmäisenä MaaS-operaattorina laskenut koko toimintansa hiilijalanjäljen ja kompensoinut sen. Kompensointiin kuuluu sekä asiakkaiden Whimillä tekemät matkat että MG:n omasta toiminnasta aiheutuneet päästöt.

Monelle suomalaiselle auton omistaminen on edelleen välttämätöntä. Kuitenkin 38 prosenttia auton omistajista olisi valmis vaihtamaan auton kestävämpään vaihtoehtoon, jos sellaisia olisi olemassa. MG pyrkii tarjoamaan kestävämmän vaihtoehdon yksityisautoille ja tavoitteenamme on korvata miljoona yksityisautoa Whim-tilauksilla vuoteen 2030 mennessä.

MG kiittää mahdollisuudesta antaa lausunnon hallituksen esityksestä laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta ja lausuu kunnioittavasti seuraavaa.

Taksialan uudistus

Taksipalvelut ovat ratkaiseva osa MaaS-kokonaisuutta ja taksisääntelyn toimivuus on siten ehdottoman tärkeää MaaS:in mahdollistamiseksi. Whim-sovelluksemme yhdistää julkisen liikenteen, kaupunkipyörät, taksit, yhteiskäyttöautot ja vuokra-autot yhteen sovellukseen kiinteällä kuukausihinnalla. MG ei itse tuota liikkumisen palveluja, vaan yhdistämme kumppaneidemme palveluita luoden sujuvia liikenneketjuja asiakkaan kotiovelta määränpäähän.

Taksiala koki kenties historiansa merkittävimmän muutoksen, kun markkinat avattiin kilpailulle. On luonnollista, että tarkasti säännellyn alan siirtyminen markkinaehtoiseen järjestelmään ei suju haasteettomasti. MG pitää tärkeänä, että sääntelyä arvioidaan ja jatkuvaa dialogia käydään niin yrittäjien kuin palvelujen käyttäjien kanssa.

¹ Mobility as a Service - liikkuminen palveluna

Samalla on myös hyvä huomioida lainsäädännön lyhyen voimassaolon vaikutusten arvioinnissa. On normaalia, että esimerkiksi markkinoiden tarjonnan ja kysynnän stabilointi vie aikaa näin merkittävän muutoksen jälkeen. Siksi olisi tärkeää käyttää malttia varsinkin uuden sääntelyn esittämisessä. Yrittäjien toimintaedellytyksiin vaikuttavan sääntelyn esittämisellä näin varhain uudistuksen jälkeen voi olla odottamattomia kielteisiä vaikutuksia sekä suomalaisiin yrityksiin että taksipalveluiden käyttäjiin.

MG:n keskeisimpiin arvoihin kuuluvat usko vapaaseen kilpailuun ja kuluttajan valinnanvapauteen. Emme pelkää kilpailua vaan uskomme päinvastoin, että se on kestävän liikumisen ja MaaS-palveluiden kehittymisen edellytys.

Pidämme täten myös taksialan avaamista kilpailulle pääsääntöisesti myönteisenä asiana, joka tuo suomalaisille kuluttajille lisää valinnanvapautta ja yrittäjille uusia mahdollisuuksia räätälöidä palveluita asiakkailleen. Kannustamme eduskuntaa käyttämään malttia sääntelyssä, jotta yritysten mahdollisuudet innovointiin ja asiakkaiden mahdollisuudet valinnanvapauteen eivät pienene.

Taksipalvelujen turvallisuus ja laatu

MG pitää esitykset erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta ja ajoluvan uusimisesta kannatettavina ja turvallisuutta lisäävinä. MG pitää tärkeänä, että koulutuksessa käytettävä kieli ei muodosta tosiasiallista estettä alalle tulolle. Esityksessä ehdotettu kuljettajakokeen käyttöönoton vaikutukset työvoiman saatavuuteen ja kuljettajien määrään olisi sen sijaan hyvä arvioida vielä tarkemmin.

Taksipalvelujen saatavuus

MG pitää esityksen ehdotuksia tkysynnän ja tarjonnan tietojen keräämisestä hyvänä, mikäli esityksestä aiheutuva hallinnollinen työ säilyy maltillisena. Ilman tarkempaa tietoa tulevista toimitusvelvoitteista, on vaikeaa arvioida, kuinka esitys tulee käytännössä toteutumaan. Vapaan kilpailun näkökulmasta on tärkeää, että tiedonkeruu sujuu mahdollisimman yksinkertaisesti kaiken kokoisissa yrityksissä.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Markkinatalouden ja tasapuolisen kilpailun varmistamiseksi harmaan talouden torjunta on ensisijaisen tärkeää. Omassa toiminnassamme MG edellyttää, että kaikki kumppanimme seuraavat voimassa olevaa lainsäädäntöä ja oikeuskäytäntöä, emmekä ole koskaan kohdanneet haasteita harmaan talouden kanssa.

On odotettavissa, että hyvin säännellyn alan siirtyminen markkinaehtoiseen järjestelmään ei suju ongelmitta. MG pitää tärkeänä, että harmaan talouden torjuntaan tähtäävät toimenpiteet tuottavat lähtökohtaisesti hyötyä, joka ylittää siitä aiheutuvat kustannukset.

Tästä näkökulmasta esityksen taustoitus harmaasta taloudesta jää jokseenkin ohueksi ja perustelut siitä, miksi juuri taksialalla tarvitaan esitetyn verran lisää sääntelyä harmaan talouden torjumiseksi, jäävät osin kertomatta. Esityksen nykytilan analyysin mukaan ei ole vielä olemassa luotettavaa tutkimustietoa uudistuksen vaikutuksista harmaaseen talouteen ja tästä syystä

Yhteys:

Ida Schauman
+358 40 1824 969 - ida.schauman@maas.global
www.maas.global

kannustamme eduskuntaa harjoittamaan varovaisuutta uusien velvoitteiden esittämisessä. Yksittäiselle yrittäjälle esityksessä ehdotetut muutokset voivat johtaa monen sadan euron tai jopa tuhansien eurojen investointeihin ja haluamme ilmaista huolestamme tällaisen rahallisen kynnyksen luomisesta.

Laintasoisilla koulutusvelvoitteilla on tapana nostaa markkinoille tulon kynnyksiä ja voivat siten vähentää kilpailua alalla. MG kannustaa eduskuntaa odottamaan yrittäjäkoulutuksen ja -kokeen sääntelyllä, kunnes luotettavaa tutkimustietoa on saatavilla ja syvällistä nykytilan arviointia on mahdollista tehdä.

Vaikka koulutuksen ja osaamisen lisääminen on pääsääntöisesti kannattavaa, emme esityksessä tunnista painavia syitä miksi juuri taksiryttäjien elinkeinovapautta pitää rajata yrittäjäkokeella. Kuten erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa, MG kannustaa eduskuntaa myös tässä varmistamaan, että yrittäjäkoulutuksessa ja kokeessa käytettävä kieli ei muodosta tosiasiallista esteitä markkinoille tulolle.

Yrittäjäkokeen lisäksi huolta herättää esityksen vaatimus taksivalaisimen käytöstä kaikkien taksimatkojen aikana. Vaikka tuemme esityksen tavoitetta selkeästä taksiliikenteestä, olemme huolestamme alan mahdollisuuksista tuottaa yksilöityjä palveluja ja yritysten vapaudesta luoda tuotemerkki.

Muissa maissa sovelletaan esimerkiksi nk. *private-hire-vehicle* lainsäädäntöä, kun matka on maksettu etukäteen. Esityksessä tällaista polkua ei kuitenkaan ymmärtääksemme ole mahdollistettu. Yhdyimme näkemukseen siitä, että taksivalaisinta voi edellyttää ottaessa asiakkaita kyytiin taksiasemilta ja kadulta sekä käyttäessä merkittyjä taksikaistoja.. Emme kuitenkaan tunnista vahvoja perusteluja sille, että taksivalaisinta pitää käyttää silloin, kun asiakas on tilannut taksin.

Esityksen muut ehdotukset taksikyydeistä kerättävistä tiedoista ja tiedonkeruun laitteista, y-tunnuksen hakemisesta, ja taksiliikenneluvan nähtävillä pitämisestä ovat näkökulmastamme kannattavia ja käsittääksemme suhteellisen yksinkertaisia toteuttaa. Taksialan kumppanina, ilman omia taksipalveluita, esitysten vaikutukset ovat haastavia arvioida syvällisemmin.

Taksipalvelujen hinnoittelu

MG välittää matkustajilleen useiden kumppaneiden arviot suunnitellun matkan hinnasta aina etukäteen ennen matkan alkamista. Näin ollen asiakkaamme saavat käytännössä aina vertailuhinnan ennen päätöstä. Matka maksetaan etukäteen sovelluksessa. Asiakaspalautteen perusteella tämä on avoin ja läpinäkyvä keino tilata taksipalveluita.

Vaikka esityksen velvoitteet taksamittarin käytöstä ei kosketa MG:n välittämiä kyytejä, esityksen velvoite käyttää taksamittaria hinnan perustuksessa matkan pituuteen ja ajan mittaamiseen ajon aikana huolehtaa.

Vaikka ehdotettu velvoite on kilpailun kannalta kannattavampi kuin kaikkia koskeva velvoite käyttää mittaria, velvoite tulee estämään liiketoimintamallit, joissa matkasta annetaan

Yhteys:

Ida Schauman
+358 40 1824 969 - ida.schauman@maas.global
www.maas.global

29/10/2020

hinta-arvio sovelluksen kautta ja lopullinen hinta täsmentyy matkan päättyessä. Mittarivelvoite on osittain ristiriidassa esityksen määräyksistä tiedonkeruun laitteista, jossa teknologianeutraalius on selkeästi nostettu keskiöön. Tässä olisi ollut hyvä vielä tarkemmin selvittää ja tutkia muissa maissa käytössä olevat mallit, kuten esimerkiksi Virossa käytettävä malli.

Kuten esityksen vaikutusten arvioinnissa todetaan, hinnoitteluun ehdotetut muutokset tulevat vaikuttamaan yli 2000 yrittäjien toimintaan. Kannustamme tässä eduskuntaa käyttämään varovaisuutta sääntelyssä, jotta yritysten mahdollisuudet innovointiin ja asiakkaiden mahdollisuudet valinnanvapauteen eivät pienene suhteettoman paljon.

-

Ilman omia taksipalveluita, esitysten vaikutukset ovat meille taksialan kumppanina vaikea arvioida syvällisesti. Haluamme kuitenkin esittää huolestamme esityksen muutosten kokonaisvaikutuksesta taksialan kehitykseen, asiakaskokemukseen ja kilpailuun.

Esityksessä esitetään suhteellisen mittavat muutokset lainsäädännön lyhyen voimassaoloon nähden. Kannustamme eduskuntaa vielä harkitsemaan, mikäli ehdotetut muutokset ovat tarpeellisia ja suhteellisia tunnistettujen haasteiden kanssa.

Kunnioitavasti,

Ida Schauman

Vaikuttamistyön johtaja

Maas Global

Yhteys:

Ida Schauman

+358 40 1824 969 - ida.schauman@maas.global

www.maas.global