Viite: Puhelinkeskustelu valiokuntaneuvos Perttula/ hallitusneuvos Laurila 3.3.2021

Vastauksia liikenne- ja viestintävaliokunnan lisäkysymyksiin

Tausta

Liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä lisätietoja tiettyihin valiokunnassa esille nousseisiin kysymyksiin. Liikenne- ja viestintäministeriö esittää vastauksenaan seuraavan:

Värilliset rekisterikilvet

Liikenne- ja viestintävaliokunta toivoi liikenne- ja viestintäministeriön vastinekuulemisessa lisäselvitystä siitä, miksi hallituksen esityksessä ei esitetä taksiautoille värillisiä rekisterikilpiä ja erityisesti siitä, mitä kustannuksia tähän toimenpiteeseen liittyisi. Liikenne- ja viestintäministeriö on toimittanut tätä koskevan vastineen täydennyksen 23.2.2021. Liikenne- ja viestintävaliokunta on kysynyt, haluaako liikenne- ja viestintäministeriö vielä täydentää vastaustaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön vastaus:

Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut asiasta yhteydessä Liikenne- ja viestintävirastoon ja täydentää aiemmin esitettyä vielä seuraavasti:

Jos rekisterikilpi sidottaisiin järjestelmätasolla käyttötarkoitukseen luvanvarainen, mikä on mahdollisesti ollut taustatavoitteena, siitä pitäisi vielä erottaa (järjestelmässä ja muualla) taksit muista luvanvaraisuuksista. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan kenttävalvonnassa ajoneuvon merkitseminen luvanvaraiseen liikenteeseen ei ole ollut merkittävä ongelma. Tarkastetut ajoneuvot ovat lähes poikkeuksetta olleet merkittynä luvanvaraiseen liikenteeseen.

Värillisten rekisterikilpien vaatimuksesta voisi kuitenkin olla vaikeasti arvioitavia vaikutuksia esimerkiksi osa-aikaiselle taksitoiminnalle ja uudenlaisille liiketoimintamalleille.

Liikenne- ja viestintäministeriö ei pysty arvioimaan esimerkiksi sitä, miten erilaiset vakuutussopimukset suhteutuisivat siihen, että yrittäjä käyttäisi taksiliikenteeseen tarkoitettuja rekisterikilpiä myös silloin, kun autoa käytetään yksityisiin tarkoituksiin. Osa vakuutussopimuksista mahdollistaa ilmeisesti esimerkiksi sen, että kalliimpaa luvanvaraisen liikenteen vakuutusmaksua maksetaan, kun auto on luvanvaraisessa käytössä. Myös valvovan viranomaisen ja asiakkaiden kannalta voisi aiheutua epäselvyyksiä siitä, onko värillisissä taksikilvissä oleva taksi taksikäytössä vai yksityisessä käytössä.

Liikenne- ja viestintäministeriö
Käyntiosoite Eteläesplanadi 16 Helsinki
Postiosoite PL 31 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 029516001
www.lvm.fi
etunimi.sukunimi@lvm.fi
kirjaamo@lvm.fi

Liikenne- ja viestintävirasto hankkii kaikki kilvet, myös värilliset rekisterikilvet, kilpailuttamiensa kilpitoimittajien kautta. Nykyinen sopimus on päättymässä tämän vuoden lopussa. Uusi kilpitoimittajakilpailutus on alkamassa nyt keväällä, alustavan suunnitelman mukaan vapun tienoilla. Se vie useita kuukausia. Uusi sopimus, johon värilliset kilvet voitaisiin sisällyttää, tulisi voimaan tavoitteen mukaan vuoden alussa. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan ennen kilpailutuksen toteuttamista ja uuden sopimuksen voimaantuloa uusia kilpityyppejä, kuten värillisiä taksikilpiä, ei ole mahdollista tehdä.

Kilpailutus on tarkoitus toteuttaa siten, että kaikentyyppisille kilville olisi vain yksi hinta. Kaikki muutokset vaikuttavat kilpailutuksessa yhden kilven hintaan. Mitä enemmän on toiveita erilaisista kilvistä, sitä kalliimmaksi kilven hinta muodostuu. Tuleva sopimuskumppani joutuisi hankkimaan värillisiä rekisterikilpiä varten valtamateriaalista poikkeavaa heijastavaa kalvoa, joka on mitä todennäköisimmin kalliimpaa materiaalia. Kilpikustannusten nousu vaikuttaisi kaikkien rekisterikilpien hintaan, ei pelkästään taksien erityiskilven hintaan.

Kilpityyppi kohdistuu tällä hetkellä tiettyyn ajoneuvoluokkaan ja eri ajoneuvoille on teetetty erilaisia ja eri kokoisia kilpiä. Taksiliikennettä voi harjoittaa henkilöautolla, pakettiautolla, kuorma-autolla, kolmipyörällä, kevyellä nelipyörällä tai raskaalla nelipyörällä ja värillisiä rekisterikilpiä varten tarvittavat muutokset on tehtävä kaikkia näitä ajoneuvotyyppejä varten riippumatta siitä, harjoitetaanko tällä hetkellä taksiliikennettä näillä ajoneuvoilla**.** Tämä luonnollisesti lisää kustannuksia. Keskeinen muutos on siis se, että järjestelmätasolla kilvet ovat aiemmin liittyneet tiettyyn ajoneuvoluokkaan, mutta nyt keskusteltu uusi rekisterikilpi liittyisi ajoneuvon käyttötarkoitukseen.

Liikenne- ja viestintävirastolta saatujen tietojen mukaan tarvittavat järjestelmämuutokset eivät koskisi vain virastoa, vaan muutoksia tulisi tehdä myös Liikenne- ja viestintäviraston sopimuskumppaneiden ja sidosryhmien, kuten sopimusrekisteröijien ja valvovien viranomaisten järjestelmiin. Rekisterikilpimuutoksella olisi vaikutuksia todennäköisesti myös vakuutusyhtiöiden, automaattista rekisterikilven lukua käyttävien parkkihallien ja pysäköinnin valvonnan järjestelmiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että ehdotukseen pakollisista värillisistä rekisterikilvistä liittyy niin laajoja muutostarpeita ja vaikutuksia moniin sidosryhmiin, ettei tämän tyyppisiä muutoksia tulisi tehdä ilman riittävää vaikutusten arviointia ja huolellista selvittelyä. Muutokset edellyttäisivät tarkempaa vaikutusten arviointia ja sidosryhmien kuulemista. Tällä aikataululla ei ole ollut mahdollista selvittää, aiheuttaisiko uusi kilpityyppi lainsäädännöllisiä muutostarpeita myös muuhun lainsäädäntöön, kuten ajoneuvolakiin tai katsastussääntelyyn.

Yrittäjäkoulutuksen ja erityisryhmien kuljettajakoulutuksen pituus

Hallituksen esityksessä ehdotetaan, liikenne- ja viestintäministeriön vastineessa täsmennetyllä tavalla, uusien koulutusten tuntimääräksi vähintään 21 kokonaista tuntia. Valiokunta toivoo ministeriön näkemystä siitä, miten 21 tuntia on tarkoitus jaksottaa ja vaatiiko 21 kokonaisen tunnin vaatimus 4 koulutuspäivää. Valiokunta toivoo ministeriön näkemystä myös siitä, voitaisiinko koulutusten tuntimäärää vähentää esimerkiksi 18 tuntiin ja mikä vaikutus tällä olisi koulutusten sisältöön ja toteuttamiseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön vastaus:

Lain tasolla ei ole tarkoitus määritellä sitä, miten koulutuksen vähimmäistuntimäärä jaksotetaan. Koulutusorganisaatiot ovat järjestämänsä koulutuksen organisoinnin ja jaksottamisen suhteen parhaita asiantuntijoita. Hallituksen esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa koulutuksen käytännön toteuttamisesta tarkentavan määräyksen. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa tarkentavilla määräyksillään täsmentää koulutuksen jaksotusta ilman, että laissa määriteltyä koulutuksen vähimmäiskestoa lyhennetään.

Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan määräysluonnoksessa on nyt määritelty, että koulutusta tulee antaa jaksoissa ja yhden jakson minimipituus on yksi oppitunti, jonka pituus on vähintään 45 minuuttia. Alle 45 minuutin oppitunneilla ei Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntemuksen perusteella ehdi käsitellä tarvittavia kokonaisuuksia oppimisen kannalta tehokkaalla tavalla.

Lakiehdotuksessa ja Liikenne- ja viestintäviraston siihen liittyvässä määräysluonnoksessa on haluttu antaa koulutuksen järjestäjille mahdollisuus kehittää uudenlaisia koulutusratkaisuja ja antaa liikkumavaraa jaksottaa koulutuskokonaisuus koulutuksen sisällön kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Koulutusorganisaatiot voivat suunnitella laissa määritellyn koulutuksen ja koulutusmoduulinsa järkeväksi katsomallaan tavalla. Määräysluonnoksella tähän suunnitteluun annetaan kuitenkin rajoituksena se, että opetusta tulee antaa vähintään 45 minuutin kokonaisuuksina.

Käytännössä vähintään 21 tunnin koulutuskokonaisuus voisi koostua esimerkiksi kolmesta opetuspäivästä, jolloin yhtenä koulutuspäivänä suoritettaisiin todennäköisesti seitsemän tuntia. Koulutuspäivä voisi olla esimerkiksi seuraavanlainen:

- Aloitus 8:00
- 2h opetusta
- Tauko 10:00-10:15
- 1,5 h opetusta
- Lounas 11:45-12:15
- 2h opetusta
- Tauko 14:15-14:30

- 1,5 h opetusta
- Koulutus päättyy noin klo 16.00

Tällaisen lähikoulutuspäivän kokonaiskesto olisi noin 8 tuntia ja varsinaista opetusta olisi 7 tuntia. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että tämäntyyppinen koulutuspäivä olisi pedagogisesti ja valvonnallisesti toteutettavissa ja johdonmukaisesti järjestettävissä. Päivään mahtuisi myös taukoja. Laissa määritelty 21 tunnin vähimmäistuntimäärä ei siten edellytä, että koulutus olisi pakko jakaa esimerkiksi neljälle päivälle. Koulutusta voitaisiin toisaalta järjestää myös useampana kuin kolmena päivänä muutamia tunteja, jos tällaiselle on kysyntää.

Lukuun ottamatta erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön koulutuspäivää, ehdotettu koulutus on mahdollista järjestää myös verkkokoulutuksena. Verkkokoulutusta voi toteutustavasta riippuen olla mahdollista suorittaa osittain myös omassa tahdissa, jolloin koulutuspäivien määrä ei ole sinänsä merkityksellinen. Liikenne- ja viestintäviraston määräysluonnoksen mukaan koulutettavalla tulisi kuitenkin aina olla mahdollisuus esittää kysymyksiä reaaliaikaisesti ja käydä keskustelua opettajan kanssa joko chatilla tai ääni- tai videoyhteydellä. Koulutusta ei kuitenkaan tämän tyyppisessä verkkokoulutusmallissa välttämättä suoriteta 7 tuntia päivässä kolmena päivänä, vaan kouluttautuja voi jakaa Liikenne- ja viestintäviraston vahvistaman koulutusohjelman mukaisen koulutuksen 21 tunnin kokonaiskeston oman kalenterinsa mukaan myös pidemmälle ajalle.

Liikenne- ja viestintäministeriö haluaa kiinnittää valiokunnan huomiota siihen, että useissa lausunnoissa on pidetty hallituksen esityksessä ehdotettua koulutuksen 21 tunnin kestoa pikemminkin lyhyenä, erityisesti yrittäjäkoulutuksen koulutuksen osalta. Koulutusten sisältöä on myös haluttu pikemminkin laajentaa kuin supistaa. Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijat ovat myös vahvasti sitä mieltä, että koulutuksen kokonaistuntituntimäärää ei tulisi supistaa.

Kiinteän hinnan suhteutuminen mittarihintaan

Valiokunta toivoo liikenne- ja viestintäministeriön näkemystä ehdotukseen, että kiinteä hinta ei voisi ylittää mittarihintaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön vastaus:

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että liikennepalvelulaki ei säätele taksipalvelujen hintatasoa eikä se ole ollut myöskään hallituksen esityksessä ehdotettujen toimenpiteiden tavoitteena. Voimassa oleva liikennepalvelulaki, tai nyt käsiteltävänä oleva muutosesitys, ei siten liikenne- ja viestintäministeriön käsityksen mukaan sisällä sellaista yksiselitteistä ”mittarihintaa”, jonka ylittymiseen kiinteän hinnan määräytyminen voitaisiin ylipäätään sitoa.

Eri taksiyrittäjien taksimittarihinnoittelun perusteet voivat olla erilaisia. Vaikka taksiyrityksellä olisi käytössään taksamittari ja siihen liittyvät hinnoitteluperusteet, ennen yksittäisen kyydin toteutumista yrittäjän voi

myös olla mahdotonta täsmällisesti tietää, mikä juuri kyseisen matkan lopullinen hinta taksamittarilla mitattuna olisi. Matkan lopulliseen ns. mittarihintaan voi vaikuttaa esimerkiksi liikenneruuhka. Jos taksiyritys toisaalta soveltaa vain kiinteitä hintoja, yrityksellä ei ole ”mittarihintaa” tai sen määräytymisen perusteita.

Laissa ei ole pidetty tarpeellisena säädellä siitä, millä tavoin kiinteä hinta tulisi määritellä. Kiinteän hinnan määrittelyssä voidaan käyttää apuna esimerkiksi kyydinjakosovellusten taustajärjestelmiä, jolloin hinnan asettamisessa voidaan käyttää hyväksi esimerkiksi tietoa aiemmin toteutuneista vastaavista matkoista. Kiinteän hinnan määrittelyssä ei kuitenkaan ole pakko käyttää mitään järjestelmää. Kiinteä hinta voi olla myös esimerkiksi kuljettajan arvioon perustuva asiakkaan kanssa etukäteen sovittu hinta. Kiinteä hinta voi olla myös dynaaminen eli hinta voi muuttua kysyntätilanteen mukaan. Kiinteä hinta ei kuitenkaan voi muuttua enää matkan aikana. Dynaamisen hinnoittelun mahdollisuutta on toivottu, koska sen avulla voidaan muun muassa lisätä palvelujen tarjontaa ja saatavuutta korkean kysynnän aikana ja toisaalta mahdollistaa alhaisemmat kuluttajahinnat silloin kun kysyntä on vähäisempää ja madaltaa sitä kautta kynnystä kyydin tilaamiseen.

Kuluttajansuojan kannalta kiinteähintaisissa kyydeissä on olennaista, että matkan hinnan tulee olla kuluttajan tiedossa jo ennen matkan alkamista. Tällöin kuluttaja voi valita haluaako ottaa kyseisen hintaisen kyydin vai ei, eikä matkan hinta tule hänelle yllätyksenä. Kiinteän hinnan määräytymiseen ei siten ole katsottu liittyvän samanlaista kuluttajansuojan tarvetta kuin matkan aikana tapahtuvaan mittaamiseen perustuviin muuttuviin hintoihin.

Taksamittarilla määriteltävät hinnat ovat muuttuvia. Niistä kuluttajalle on ennen matkan alkamista annettava vähintään tiedot hinnan määräytymisen perusteista veroineen. Hallituksen esityksessä on ehdotettu, että muuttuvahintaisissa kyydeissä tulisi lisäksi noudattaa tietynlaista hinnoittelurakennetta. Matkan hinnan olisi perustuttava kuljettuun matkaan ja matkaan käytettyyn aikaan. Lisäksi matkasta voidaan periä erillinen lähtömaksu ja muita lisämaksuja, jotka ovat etukäteen matkustajan tiedossa. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi matkustajan avustamisesta perittävät lisämaksut tai erilliset lentokenttämaksut. Muita matkan aikana muuttuvia maksuja kuin aikaan ja matkaan perustuvia maksuja ei saisi käyttää. Hinnan määräytymisen perusteet eivät myöskään saisi muuttua matkan aikana. Taksiyritykset voisivat kuitenkin periä erilaisia matkaan ja aikaan perustuvia maksuja eri vuorokauden aikoina ja eri viikonpäivinä.

Taksamittarilla määritellyn hinnan tulisi jatkossa perustua ylläkuvattuun hinnoittelurakenteeseen, mutta taksiyrittäjä voi vapaasti valita hinnoittelutekijöiden suuruuden. Eri yrittäjien taksamittarilla määrittelemä hinta voi siten olla erilainen. Samankin taksiyrittäjän taksimittarilla määritelty hinta voi olla erilainen esimerkiksi eri päivinä tai eri aikaan.

Muuttuvien hintojen läpinäkyvyyttä ja vertailtavuutta pyritään hallituksen esityksessä parantamaan myös siten, että matkustajalle tulisi antaa etukäteen tieto esimerkkitaksimatkan hinnasta. Esimerkkimatkan hinnalla tarkoitetaan sellaisen matkan arvonlisäverollista hintaa, jonka pituus on 10

kilometriä, ja joka kestää 15 minuuttia. Esimerkkimatkan hinta olisi laskettava laissa säädettyä hinnoittelurakennetta käyttäen. Esimerkkihinnan laskemisessa käytettävien maksuluokkien suuruus on kuitenkin luvanhaltijan vapaasti päätettävissä. Eri yrittäjien esimerkkihinta voi siten olla erilainen.

Esimerkkihinnan tarkoituksena on auttaa kuluttajaa vertailemaan taksien hintoja ja tunnistamaan sellainen taksi, jonka taksamittarilla määräytyvä hinta on tavanomaista korkeampi. Hallituksen esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi esimerkkimatkan hinnalle euromääräisen tason (poikkeuksellisen korkea esimerkkihinta), jonka ylittyessä taksin hintatasoa voidaan pitää merkittävästi markkinoiden yleistä hintatasoa korkeampana. Tällaisessa tapauksessa taksiyrityksen tulisi sopia kuluttajan kanssa taksimatkan hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista nimenomaisesti. Taksiyritys voi kuitenkin periä poikkeuksellisen korkeaa hintaa, jos noudattaa laissa asetettua velvoitetta nimenomaisesti sopia hinnasta tai sen määräytymisen perusteista asiakkaan kanssa.

Hallituksen esityksen mukaan taksiyrityksen tulee poikkeuksellisen korkeaa hinnoittelua soveltaessaan tarvittaessa osoittaa, että hinnasta tai hinnan määräytymisen perusteista on nimenomaisesti sovittu. Jos taksiyrittäjä ei pysty osoittamaan sitä, että poikkeuksellisen korkeasta hinnoittelusta on asiakkaan kanssa sovittu, asiakkaalta ei voi veloittaa enempää kuin Liikenne- ja viestintäviraston määrittämän poikkeuksellisen korkeahintaisen esimerkkimatkan määrän, vaikka matka olisi esimerkkimatkaa pidempi tai kestäisi sitä kauemmin. Nimenomainen sopimisvelvoite poikkeuksellisen korkean esimerkkihinnan tilanteessa on ainakin Ruotsissa näyttänyt johtaneen siihen, että taksiyritykset eivät käytä sellaisia hinnoitteluperusteita, jotka johtavat poikkeuksellisen korkean esimerkkihinnan ylittymiseen.

Hinnoista sopimisella ei tarkoiteta esimerkkihinnan yhteydessä sitä, että matkasta täytyisi sopia kiinteä hinta, vaan sopiminen voi tarkoittaa myös sitä, että yritys ja matkustaja sopivat hinnoittelussa käytettävistä hinnan määräytymisen perusteista. Sopimisessa olennaista on, että sen myötä matkustaja ymmärtää sitoutuvansa taksimatkaan, jonka hintataso on poikkeuksellisen korkea.