

Määräysluonnoksen kohta	Kommentti	Lausunnonantaja	Traficom
	Sisäministeriöllä ei ole huomautettavaa määräysluonnoksesta.	Sisäministeriö	
	Oikeusministeriö ei lausu asiassa.	Oikeusministeriö	
	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja toteaa että sillä ei ole lausuttavaa määräysluonnokseen.	Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry	
	Suomen Taksiliitto varaa mahdollisuuden täydentää lausuntoaan tarvittaessa, koska määräysluonnos perustuu vielä Eduskunnan käsittelyssä olevaan lakiesitykseen. Lausuntoaan Suomen Taksiliitto toteaa seuraavaa: Määräysluonnoksessa esitetään taksimittarin teknisiksi vaatimuksiksi mittauslaitedirektiivin taksimittarille asettamia vaatimuksia. Esitys on erittäin kannatettava ja poistaisi mittauslaitedirektiivin ja kansallisen lainsäädännön välisen ristiriidan.	Suomen Taksiliitto ry	
	Taksimittarien kohdalla haluaisimme kiinnittää huomiota, että taksimatkoista kerättävien tietojen keruu ja tallennus tapahtuu yhdenvertaisesti muu vastaava laite tai järjestelmä menetelmälle asetettujen vaatimusten mukaisesti.	ICABS 24Service	
	Taksimittareiden teknisiä vaatimuksia koskevalla määräyksellä ei ole juurikaan vaikutusta poliisin suorittamaan ammattiliikenteen valvontaan, joten meillä ei ole asiasta lausuttavaa.	Poliisihallitus	
	Perinteisesti taksissa on yli sadan vuoden ajan ollut käytössä taksimittari, johon laki ja asetukset ovat määritelleet vaatimukset. Vuonna 1911 otettiin Helsingissä käyttöön ensimmäinen pakolliseksi määrätty taksimittari. 30.6.2018 asti asia oli näin. Linja-auto ei voi olla taksi. Sen kieltää laki.	Helsingin Taksiautoilijat ry	Kommentit liittyvät lainsäädäntöön eivätkä tämän määräyksen soveltamisalaan. Tämä määräys ei koske taksimittarin käyttöä vaan sen teknisiä vaatimuksia, joten korjataan perustelumuistioon, että

	Kuitenkin linja-autoihin on asennettu taksamittareita muuttamalla vain laitteen nimi toiseksi. Laki kieltää taksamittarin asentamisen ja käyttämisen linja-autossa, koska linja-auto on täysin verovapaa. Jos linja-auto voisi olla taksi, saattaisi jokainen taksiryttäjä vaihtaa verollisen henkilöautonsa verovapaaksi linja-autoksi. Näin ollen valtio menettäisi vuodessa autoveroa noin 13–15 miljoonaa euroa. Linja-autot tulee poistaa taksimarkkinoilta tai takseiksi rekisteröidyt henkilöautot vapauttaa autoverosta täysin. Taksamittarin asentaminen ja käyttäminen linja-autossa (M2 ja M3) on nykyisessä lainsäädännössä kielletty ja tulee olla kielletty jatkossakin. Mikäli linja-autossa kuitenkin taksamittaria käytetään, sen käytölle tulee olla ankara ja selkeä sanktio, samoin kuin polttoöljyn käytössä dieselin sijasta. Rangaistusluonteinen maksu on linja-autossa 670 euroa/käyttöpäivä. Mikäli linja-autossa havaitaan käytettävän taksamittaria tai taksikupua, tulisi molemmista määrätä sama veroluonteinen rangaistusmaksu 670 euroa/päivä. Traficom on tällä hetkellä valvova viranomainen, mutta valitettavasti se laiminlyö tehtävänsä. Esimerkiksi vuosikatsastuksessa linja-autot, joihin on asennettu taksamittari, hyväksytään huomautuksitta. Tällä hetkellä linja-autot ajavat taksinomaisesti ja esiintyvät takseina, käyttäen katolla taksikylttiä. Kuluttajalle tällainen linja-auto näyttää täysin taksilta. Kyseessä on kuitenkin autoverosta täysin vapaa linja-auto. Perustelumuihistiassa virheellisesti mainitaan, että taksamittarin käyttöä koskevat vaatimukset eivät ole riippuvaisia ajoneuvoluokasta. Taksamittaria saa käyttää ainoastaan henkilöautoissa M1 eikä missään tapauksessa linja-autoissa M2 ja M3. Mittarin tulee lähettää tiedot ajetuista kyydeistä ja		taksamittarin tekniset vaatimukset eivät riipu ajoneuvoluokasta. Liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 4 §:n perusteella linja-autolla ei voi harjoittaa taksiliikennettä. Taksivalaisin on sallittu vain taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa. Nykyisen ajoneuvolain (1090/2002) 25 §:n 2 momentin mukaan: ”Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on oltava taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.” Traficomin nettisivuilla ohjeistetaan: ”Kun linja-autolla harjoitetaan tilausliikennettä, linja-autossa tulee olla mittalaitedirektiivin (2014/32/EU) mukainen taksamittari, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Taksamittaria ei tarvitse olla, jos matkasta peritään kiinteä hinta, joka kerrotaan asiakkaalle ennen matkan alkua. Linja-
--	---	--	---

	maksutapahtumista viipymättä kolmannelle osapuolelle, sellaiselle luotettavalle palvelimelle, mistä niitä ei voi mitenkään hävittää tai muokata ja mistä tiedot ovat helposti verottajan ja muiden viranomaisten saatavilla. Taksamittarin tulee olla MID-hyväksytty. Mittalaitedirektiivi määrittelee tarkat ehdot tietojen säilyttämiselle, mittauksen tarkkuudelle sekä laitteen ominaisuuksille. Mittalaitedirektiivin tarkoitus on varmistaa kuluttajien ja muiden - turvallisuus - tapahtumien jäljitettävyyys - hinnan määräytymisen oikeellisuus - verovalvonta Mittalaitedirektiivillä pyritään turvaamaan kuluttajan asema ja sen lisäksi varmistamaan verojen ja lakisääteisten maksujen toteutuminen siten, että niiden peruste on oikein ja läpinäkyvä. Tämänhetkinen tilanne on sekava ja käytössä on taksamittareita, jotka eivät ole hyväksytyjä mittalaitedirektiivin mukaisesti. Tällä hetkellä taksissa voi olla useampia taksamittareita ja applikaatioita, joilla kaikilla tehdään maksuja ja laskutusta. Varmaa on se, että näin sekavalla menettelyllä kaikki tiedot eivät välttämättä ihan jokaisessa tapauksessa mene verottajalle ja kirjanpitoon. Valvonnan kannalta olisi järkevintä, että taksissa sallittaisiin vain yksi taksamittari, josta tiedot siirtyisivät automaattisesti viranomaisten käyttöön. Taksamittari on taksirytyksen kassakone. Taksamittarin käyttäminen ja kuitinantovelvollisuus ovat tärkeitä asioita harmaan talouden torjunnassa. Mittarin muistiin tallentuvat kaikki mahdolliset tapahtumat ja tiedot mitä taksilla on tehty. Taksamittariin on tallennettu yrityksen nimi, yhteystiedot, Y-tunnus, taksimatkan alkamisen ja päättymisen kellonajat, matkan pituus sekä hinta arvonlisäveroineen. Nämä kaikki tulostuvat asiakkaalle annettavaan kuittiin automaattisesti.		autossa ei tarvitse olla taksamittaria hinnan määrittelyyn myöskään silloin, kun linja-autolla harjoitetaan markkinaehtoista tai liikennöintisopimukseen perustuvaa reitti- ja aikataulusidonnaista liikennettä, jossa matkalippujen hinnoittelu perustuu ennalta määriteltyn hinnanastoon.” Liikenteen palveluista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi hallituksen esityksellä HE 176/2020 vp, jossa 15 a ja 152 § koskevat taksamittaria. Näissä pykälissä viitataan vain taksiliikenteeseen käytettävään ajoneuvoon, mutta ei suoraan kielletä taksamittarin käyttöä linja-autossa.
--	---	--	--

	Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, on käytettävä taksamittaria. Jos hinta määritellään tai sovitaan jollain muulla laitteella tai järjestelmällä hinnan ja maksutapahtuman voi ja ne täytyy syöttää taksamittariin. Taksamittarin tulisi olla pakollinen varuste kaikissa takseissa riippumatta siitä millä tavalla tai välineellä taksi ottaa tilauksia tai matkustajia vastaan.		
	Meillä ei ole lausuttavaa määräysluonnokseen, joka vaikuttaa asianmukaiselta ja hyvältä.	Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry	
	Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla (Tukes) ei ole lausuttavaa taksamittarin teknisiä vaatimuksia koskevaan määräysluonnokseen.	Turvallisuus- ja kemikaalivirasto	
	Ilmastolliseksi käyttöympäristöksi olisi suotavaa määrittää konkreettiset raja-arvot vastaavasti kuten esimerkiksi Ruotsissa, missä käyttöympäristöksi on kirjattu -25...+55. Yleisesti käytetty 70 celsiusasteen toimintaväli mahdollistaa valmistajalta muun muassa 0...+70 asteen rajauksen, joka ei Suomen olosuhteissa ole riittävä. Tietojen suojaaminen turmeltumista vastaan voidaan toteuttaa luotettavasti mekaanisen sinetöinnin lisäksi myös elektronisella sinetöinnillä, mikäli taksamittari on hyväksytty tämän ominaisuuden kanssa. Taksitaksojen etäasennuksen lisäksi, myös taksamittarin ohjelmiston etäasennuksen tulisi olla sallittua murtamatta sinetöintiä. Tämä mahdollistaisi uusien palveluiden lisäämisen taksamittareihin joustavasti, ilman laitteen fyysistä ohjelmointia asennus- ja korjausluvan omaavassa paikassa. Taksamittarin osalta tulisi myös määrittää tietojen koneluettavuus ja siirrettävyys vaikeuksista kuvatussa muodossa, vastaavasti mitä muun laitteen tai järjestelmän osalta on määritetty (TRAFICOM/399176/03.04.03.00/2020).	Finn Frogne A/S	Määräyksessä on tarkoitus viitata mahdollisimman suurelta osin mittauslaitedirektiiviin 2014/32/EU, jolloin vältetään direktiivin kanssa ristiriitaiset määräykset. Käyttölämpötilasta johtuvia taksamittarien toimintaongelmia ei ole viraston tiedossa, joten nykyinen määräyksen teksti ilman täsmällisiä lämpötilarajoja pidetään ennallaan. Määräys mahdollistaa mittauslaitedirektiivin vaatimukset täyttävän elektronisen sinetöinnin. Myöskään ohjelmistojen etäasennusta ei kielletä määräyksessä tai mittauslaitedirektiivissä.
	Suomen Palvelutaksit ry (jäljempänä SPT) lausuu määräysluonnoksesta Taksamittarin tekniset vaatimukset (TRAFICOM/423523/03.04.03.00/2020) ja sen perustelumuistiosta seuraavaa:	Suomen Palvelutaksit ry	Kommentit ja kysymykset liittyvät liikenteen palveluista annettuun lakiin. Tämä määräys koskee taksamittarin teknisiä vaatimuksia

	Taksamittarin tai muun matkan ja ajan mittaamiseen käytettävien laitteiden tulee olla kilpailulliset näkökulmat ja harmaan talouden torjuntaan tarkoitettujen toimien osalta yhdenvertaisessa asemassa, sekä rakenteellisten määritteiden että käyttövelvoitteiden osalta. Liikennepalvelulaki muutoksineen velvoittaa taksimatkaa suoritettaessa käyttämään taksamittaria ja keräämään tietoja matkasta. Minkälainen matka käytännössä on taksimatka? SPT:n näkemyksen mukaan käsitettä taksimatka, joka HE 176/2020 152 pykälässä määrittelee taksamittarin käytön, pitää selventää. Milloin henkilöliikennettä suorittavan autoilijan katsotaan suorittavan taksimatkaa? Jos pelkästään käytettävä ajoneuvo määrittelee taksimatkan, on perustelumuiustiossa oleva maininta taksamittarin käytön ajoneuvoluokkariippumattomuudesta epäselvä. Mikäli taas taksimatalla tarkoitetaan kaikkea henkilöliikennettä, onko taksimatkaksi katsottava myös M2 ja M3 luokan ajoneuvoilla suoritettava liikenne? M1 luokan lisäksi M2 luokan ajoneuvoja on käytössä esimerkiksi taksinomaisessa liikenteessä ja sopimusajoissa. Matkan hinnoittelu voi kilpailutetuissa kuljetuksissa olla M2 luokan autolla ennalta sopimaton. Tällöin matkaa ja aikaa tullaan mittaamaan matkan aikana. SPT:n näkemyksen mukaan esitetty käyttövelvoite taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän vaatimuksista ja tiedon keräämisestä ei kata kaikkia käytännön tilanteita.		eikä sen käyttöä. Korjataan perustelumuiustioon, että taksamittarin tekniset vaatimukset eivät riipu ajoneuvoluokasta.
--	--	--	---