Eduskunnan liikennevaliokunnalle tiedoksi,

Semel Oy on pyytänyt oikeusoppineilta lausunnon vaikutuksista, mitä mahdollinen Liikennekaaressa esitetty Taksimittaripakosta luopuminen tarkoittaa, ja sen vaikutuksista säädöksiin yms. Suomessa toimivana yrityksenä, ja jopa Eurooppatasolla suurimpiin taksamittarivalmistajiin kuuluva Semel Oy pitää lakiesityksessä esitettyä taksamittaripakosta luopumista eriskummallisena, koska sen käyttöä ja spesifikaatioita ohjaa nyt Suomessakin hyväksytty EU-direktiivi (2004/22/EY).

Perustelut taksamittaripakon luopumisesta ovat mielestämme riittämättömiä, ja tällä toiminnalla korkeintaan vaarannetaan Semel Oy:n työpaikat, jos siirrytään toimivasta järjestelmään johonkin ainakin tällä hetkellä täysin epämääräiseen. Taksamittarin hinta on n. 1 000 Euroa, ja käytetään 5 – 10 vuotta, joten kustannuksista yrittäjille tästä ei voi olla merkitystä. Hyväksyntäkustannukset meille valmistajana on suuruusluokkaa 50 000 Euroa per tuote hyväksyttämisvaiheessa, ja vuosittain meidät auditoidaan noin 20 000 Euron edestä. Saman turvallisuustason saavuttaminen edellyttää vähintään samanlaista järjestelmää. Teemme jatkuvasti yhteistyötä Veroviraston kanssa, sekä avustamme Polisilaitosta jos virka-apua pyytävät, mikä mielestämme on osoitus siitä että taksamittari erinomaisesti täyttää sille asetetut vaatimukset.

Pyydämme teitä lukemaan oheisen lausunnon, ja pitäytymään MID (2004/22/EY) määritelmään, koska siinä löytyy kaikki mahdollisuudet uusiin innovaatioihin.

Kunnioittavasti

Börje Nummelin

Semel Oy, Toim. Joht.

Semel Oy:n lausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle
14.3.2017
HE 161/2016 vp

Lausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle liikennekaari-lakiesityksessä ehdotetusta taksamittarivaatimuksen luopumisesta

1. Tausta

Semel Oy ("Semel") on pohjoismaiden johtava tietojärjestelmien toimittaja taksialalla ja taksamittarien valmistaja. Semelin ylläpitämien taksiliikenteen maksujärjestelmien läpi kulkee pelkästään Suomessa 20 miljoonaa maksutapahtumaa vuodessa.

Semel on huolissaan liikennekaari -lakiesityksen sisällöstä taksamittarivaatimuksta luopumisen osalta. Taksamittari on keskeinen elementti henkilökuljetuksen taksan määräytymisen ja siihen perustuvan maksuliikenteen oikeellisuuden varmistavana laitteena. Taksamittari on laitteena hyvin turvallinen ja luotettava, sillä sen on täytettävä mittauslaitedirektiivin (2014/32/EU) tiukat vaatimukset.

Mittauslaitedirektiivi sisältää yksityiskohtaisia vaatimuksia yhteiskunnalle tärkeille mittauslaitteille, kuten taksamittarille. Tarkkojen vaatimusten asettaminen näille laitteille on perusteltu muun muassa yleiseen etuun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Mittauslaitedirektiivin tarkoitus on varmistaa, että kaikki asianomaiset osapuolet voivat luottaa mittauslaitteen mittaustulokseen.

Tämän lausunnon tarkoitus on ensinnäkin painottaa Liikenne- ja viestintävaliokunnalle, että liikennekaari -lakiesityksessä ei ole esitetty riittäviä perusteluja taksamittarivaatimuksesta luopumiselle eikä esitetty millä perusteella mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari ei ole riittävässä määrin "teknologianeutraali". Toiseksi, lausunnossa pyritään kartoittamaan, mitkä vaatimukset liikennekaari -lakiesityksen mukaiselle "muulle laitteelle tai järjestelmälle" tulisi asettaa Liikenteen turvallisuusviraston ("Trafi") mahdollisessa tulevassa määräyksessä, jotta nämä muut laitteet ja järjestelmät vastaisivat taksamittaria mittaustiedon luotettavuudeltaan ja tiedon suojauksen tasoltaan.

2. Keskeinen informaatio päätöksenteon tueksi

- Suomen vallitsevan lainsäädännön mukaan taksamittarin käyttö on pakollista taksissa. Taksamittaria koskevat vaatimukset on asetettu teknologianeutraalissa mittauslaitedirektiivissä.

- Liikennekaari -lakiesityksessä esitetään – teknologianeutraalisuuden nimessä – että hinnan määrittelyssä voitaisiin jatkossa taksamittarin lisäksi käyttää myös

"muuta laitetta tai järjestelmää", jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.

- Hallituksen esityksessä ei ole esitetty riittäviä perusteluita sille, miksi taksamittarivaatimuksesta luovutaan eikä esitetty, millä perusteella mittauslaitedirektiivin taksamittareille asettamat vaatimukset eivät riittävästi takaa teknologianeutraalisuutta.

- Jos lakiehdotus hyväksytään, tulisi Trafin antaa tarkempia teknisiä määräyksiä "muusta laitteesta tai määräyksestä".

- Jotta "muu laite tai järjestelmä" saavuttaisi hinnan määrittelyssä taksamittaria vastaavan mittaustiedon luotettavuuden sekä tiedon suojauksen tason, tulisi sille asettaa vastaavat vaatimuksia kuin mitä taksamittareille on asetettu mittauslaitedirektiivissä. Lisäksi, muulle laitteelle tai järjestelmälle tulisi luoda jonkinlaisen ulkopuolisen vaatimuksenmukaisuuden arviointimenettelyn.

- Kun taksamittareille asetettuja vaatimuksia mittaustiedon luotettavuudesta ja suojauksen tasosta sovelletaan myös "muuhun laitteeseen tai järjestelmään", tämä tulee käytännössä täyttämään mittauslaitedirektiivin vaatimukset. Näin ollen ehdotetun lainmuutoksen käytännön merkitys lienee vähäinen ja voidaan perustellusti kyseenalaistaa.

3. Mittauslaitedirektiivi ja sen kansallinen implementointi

Mittauslaitedirektiivi 2014/32/EU, joka korvasi edeltävän direktiivin 2004/22/EY, koskee mittauslaitteita, muun muassa taksamittareita. Mittauslaitedirektiivissä säädetään mittauslaitteiden vaatimusten vähimmäistasosta. Direktiivi takaa siten samaa suojaa kaikissa Euroopan talousalueen maissa.

Direktiivi perustuu valinnaisuusperiaatteeseen, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat käyttää oikeuttaan päättää, sääntelevätkö ne direktiivissä tarkoitettujen mittauslaitteiden käyttöä. Valinnaisuusperiaate ilmenee mittauslaitedirektiivin 3(1) artiklasta, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat määrätä mittauslaitteiden käytöstä mittaustehtävissä, jos ne pitävät sitä perusteltuna yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä. Jos jäsenvaltiot eivät määrää mittauslaitteiden käytöstä, niiden on mittauslaitedirektiivin 3(2) artiklan mukaan ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille syyt tähän.

Mittauslaitedirektiivi määrittelee yksityiskohtaisesti niitä olennaisia vaatimuksia ja laitekohtaisia vaatimuksia, joita mittauslaitetuotteen on täytettävä, jotta valmistaja saisi kiinnittää siihen CE-merkinnän, joka osoittaa mittauslaitteen olevan Euroopan unionin lainsäädännössä asetettujen vaatimusten mukainen.

Mittauslaitedirektiivi on – kuten Semel onkin todennut aiemmin lausunnossaan Liikenne ja Viestintäministeriölle – teknologianeutraali, sillä se ei edellytä mitään tiettyä teknologiaa taksamittareille ja se sallii uuden teknologian käyttöönoton nykyisen rinnalle. Tämä on myös kirjoitettu auki mittauslaitedirektiivin alkuosaan, jonka mukaan direktiivissä olisi rajoituttava ilmaisemaan olennaisia vaatimuksia jotka eivät estä tekniikan kehitystä.

Mittauslaitedirektiivin säännöt taksamittareista on implementoitu ajoneuvolain (1090/2002) nojalla autojen ja perävaunujen rakenteesta ja varusteista annetulla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella (1248/2002). Asetuksen mukaan taksamittarin tulee täyttää mittauslaitedirektiivin vaatimukset ja olla varustettu CE-merkinnällä.[1] Ajoneuvolain 25 §:n mukaan henkilöautossa, jota käytetään luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen, on oltava taksamittari. Näin ollen Suomen vallitsevan lainsäädännön mukaan taksissa on oltava taksamittari.

- ***Taksamittaria koskevat yksityiskohtaiset vaatimukset on asetettu teknologianeutraalisessa mittauslaitedirektiivissä.***
- ***Suomen vallitsevan lainsäädännön mukaan taksamittarin käyttö on pakollista taksissa.***

4. Liikennekaari -lakiesitys

Hallituksen esityksessä liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 161/2016 vp) ehdotetaan, että ajoneuvolakia muutetaan siten, että taksissa olisi jatkossa oltava "*taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso*". Lisäksi ehdotetaan, että ajoneuvolain 27 a §:ää muutetaan niin, että Liikenteen turvallisuusvirasto ("Trafi") voisi tarvittaessa antaa tarkemmat tekniset määräykset "*25 §:n 2 momentissa tarkoitetusta taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä*".

Kuten yllä jo todettiin, jos jäsenvaltiot eivät määrää mittauslaitteiden käytöstä, niiden on mittauslaitedirektiivin 3(2) artiklan mukaan ilmoitettava komissiolle ja muille jäsenvaltioille syyt tähän. Suomen tulisi siten perustella, miksi se ei enää määräisi taksamittarin käytöstä.

Lakiesityksessä ehdotetaan siirryttäväksi taksiliikenteen taksamittarivaatimuksesta ns. teknologianeutraalimpaan sääntelyyn teknologisten innovaatioiden mahdollistamiseksi. Lakiesityksen mukaan uutta lainsäädäntöä halutaan kirjoittaa teknologianeutraaliksi niin, että uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa ei estä lakiin kirjattu vaatimus tietyn teknologian käyttämisestä. Mitään muita perusteluita taksamittarivaatimuksen luopumiselle ei esitetä lain esitöissä.

Hallitus ei perustele, miksi mittauslaitedirektiivi – joka sinänsä on teknologianeutraali eikä aseta mitään vaatimuksia tietyn teknologian käyttämiselle – ei riittävästi mahdollista uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa. Semelin mielestä hallituksen esittämät syyt taksamittarivaatimuksen luopumiselle ei ole riittäviä.

[1] Tähän sääntöön ei tietääksemme ole ehdotettu mitään muutoksia.

- ***Liikennekaari -lakiesityksessä esitetään – teknologianeutraalisuuden nimessä – että hinnan määrittelyssä voitaisiin jatkossa taksamittarin lisäksi käyttää myös "muuta laitetta tai järjestelmää", jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.***
- ***Lain esitöissä ei ole esitetty riittäviä perusteluita sille, miksi taksamittarivaatimuksesta luovutetaan tai millä perusteella mittauslaitedirektiivin taksamittareille asettamat vaatimukset ei riittävästi takaa teknologianeutraalisuutta.***

5. "Muun laitteen tai järjestelmän" hinnan määrittelyssä tulisi saavuttaa taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso

Liikennekaari -lakiesityksessä ehdotetaan siis, että ajoneuvolakia muutetaan niin, että taksissa olisi jatkossa oltava *"taksamittari tai hinnan määrittelyssä on käytettävä muuta laitetta tai järjestelmää, jolla saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso".*

Mitään tarkempia vaatimuksia ei ole esitetty "muille laitteille tai järjestelmille". Lain esitöistä ei siten ilmene, millaisesta laitteesta tai järjestelmästä voisi olla kyse (vaikka oletettavasti ehdotus tulee kattamaan mm. kännykkäsovelluksia). Tämä varsin epätarkka määritelmä on Semelin mielestä erittäin ongelmallinen, sillä tärkeän mittaustehtävän suorittavan laitteen tulisi, muun muassa kuluttajansuojan sekä verojen kantamisen vuoksi, olla hyvinkin tarkasti määritelty ja valvottu. Ainoat vaatimukset, jotka lakiehdotuksessa nykyisessä muodossaan asetetaan ovat, että "muun laitteen tai järjestelmän" tulisi saavuttaa taksamittaria vastaava (i) mittaustiedon luotettavuus; sekä (ii) tiedon suojauksen taso. Näille laatuvaatimuksille ei ole määritelty hallituksen esityksessä tai ehdotetussa liikennekaaren säännöksessä tarkempaa sisältöä.

Mikäli ehdotetut muutokset ajoneuvolakiin taksamittarivaatimuksen luopumisesta hyväksytään, olisi siten välttämätöntä, että Trafi muutetun ajoneuvolain 27 a §:n valtuutuksensa nojalla antaa tarkemmat tekniset määräykset "muusta laitteesta tai järjestelmästä".

Tällaisen vastaavuuden määrittämiseksi ja sen takaavan teknisen määräyksen laatimiseksi Trafin tulisi selvittää ne yksityiskohtaiset vaatimukset, jotka liittyvät taksamittareiden mittaustiedon luotettavuuteen ja tiedon suojauksen tasoon (esimerkiksi virhetarkkuudesta, laskureista, jotka eivät voi nollata; turvamekanismit ym.).

Semel on alla mainitussa taulukossa kerännyt muutamia esimerkkejä sellaisista vaatimuksista, jotka taksamittarien tulee täyttää ja joilla omalta osaltaan varmistetaan mittaustiedon luotettavuus ja tiedon suojauksen taso.

Tämä luettelo ei luonnollisestikaan ole kattava, vaan ainoastaan havainnollistaa niitä kaikkia vaatimuksia, jotka mittauslaitedirektiivin liitteessä 1 ja 9 asetetaan taksamittareille.

Mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari	"Muu laite tai järjestelmä"
Mittaustiedon luotettavuus	
Suunnittelua koskevat vaatimukset (taksamittarin on mm. oltava suunniteltu laskemaan matkan pituuden ja mittaamaan matkan keston)	?
Nimelliset käyttöedellytykset (mekaaninen käyttöympäristöluokka M3; lämpötilavaatimukset; ja tasasähköjännitteen vaihtelurajat)	?
Suurimmat sallitut virheet (kuluneelle ajalle ± 0,1 %, ajetulle matkalle ± 0,2 % ja maksun laskennalle ± 0,1 %)	?
Häiriöiden sallittu vaikutus (sähkömagneettinen käyttöympäristöluokka E3)	?
Virtalähteen häiriö (jos jännite putoaa, taksamittarin on edelleen täytettävä tiettyjä vaatimuksia)	?
Muut vaatimukset (esim. taksamittariin on asetettava laskurit, joita ei voida nollata tietyille arvoille; on oltava reaaliaikainen kello; matkustajille näytettävien arvojen on oltava tunnistettavissa)	?
Tiedon suojauksen taso	
Soveltuvuus (ei saa olla ominaisuuksia, jotka helpottaisivat laitteen vilpillistä käyttöä; mittauslaitteen on oltava tukevatekoinen ja sen valmistusmateriaalien on sovelluttava suunniteltuihin käyttöolosuhteisiin; sen on mahdollistettava jälkikäteinen tarkistaminen; metrologisten ominaisuuksien kannalta välttämättömän ohjelmiston on oltava tunnistettavissa eivätkä muut laitteeseen liittyvät ohjelmistot saa liiallisesti vaikuttaa siihen jne.)	?
Suojaus tietojen turmeltumista vastaan (mittauslaitteen metrologisiin ominaisuuksiin ei saa liiallisesti vaikuttaa toisen laitteen liittäminen eikä kytketyn laitteen mikään ominaisuus; suunniteltujen turvatoimien on rekisteröitävä väärinkäytön; metrologisten ominaisuuksien kannalta tärkeä ohjelmisto on voitava tunnistaa sellaiseksi; tallennetut tai lähetetyt mittaustiedot	?

on suojattava asianmukaisesti tahallisen turmeltumisen ehkäisemiseksi jne.)	

Taksamittarien mittaustiedon luotettavuus ja suojauksen taso korostuu, sillä vaatimustenmukaisuuden varmistaa ja tarkistaa ulkopuolinen toimija, "notified body".

Kun mittauslaiteteen vaatimustenmukaisuus on osoitettu vaatimusmukaisuuden arviointimenettelyllä (jossa tutkitaan laitteen tekninen suunnittelu ja varmistetaan, että laitteen tekninen suunnittelu täyttää siihen sovellettavat vaatimukset), valmistajien on laadittava EU-vaatimustenmukaisuusvakuutus ja kiinnitettävä CE-merkintä ja täydentävä metrologinen merkintä.

Jotta "muu laite tai järjestelmä" vastaisi taksamittarin mittaustiedon luotettavuudeltaan ja tiedon suojauksen tasoltaan, tulisi myös sille luoda jonkinlaista objektiivista vaatimuksenmukaisuuden arviointimenettelyä.

- ***Jos lakiehdotus hyväksytään, tulisi Trafin antaa tarkempia teknisiä määräyksiä "muusta laitteesta tai määräyksestä".***
- ***Jotta "muu laite tai järjestelmä" saavuttaisi hinnan määrittelyssä taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso, sille tulisi asettaa vastaavia vaatimuksia kuin taksamittareille.***
- ***Lisäksi, muulle laitteelle tai järjestelmälle tulisi luoda vaatimuksenmukaisuuden arviointimenettely.***
- ***Kun kaikki taksamittareille asetetut vaatimukset mittaustiedon luotettavuudesta ja suojauksen tasolta sovelletaan myös "muuhun laitteeseen tai järjestelmään", tämä tulee käytännössä täyttämään mittauslaitedirektiivin vaatimukset. Näin ollen ehdotetun lainmuutoksen käytännön merkitys lienee vähäinen ja voidaan perustellusti kyseenalaistaa.***