Liikenne ja Viestintäministeriö 12.5.2016

**Asia: Lausuntopyyntö Hallituksen esitys liikennekaareksi LVM076:00/2015**

Lausunnon antaja: Semel Oy

Lausunto koskee seuraavaa osiota esityksessä:

***1.2.15 Ehdotus laiksi ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta***

*Ajoneuvolakiin (1090/2002) ehdotetaan kahta muutosta, joista ensimmäisellä tavoitellaan teknologianeutraaliutta matkan hinnan määräytymistä mitattaessa. Nykyisin taksissa on oltava taksamittari. Taksamittaria ei muussa henkilöliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa saisi olla. Kuitenkin esimerkiksi satelliittipaikannukseen perustuvan mittaamisen mittaustarkkuus saattaisi olla jopa tarkempi kuin taksamittareiden. Liikennekaari halutaan kirjoittaa teknologianeutraaliksi niin, että uusien teknisten innovaatioiden käyttöönottoa ei estä lakiin kirjattu vaatimus tietyn teknologian käyttämisestä. Sen vuoksi ehdotetaan, että ajoneuvolain 25 §:n 2 momentti muutettaisiin seuraavasti:*

*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.*

*Toinen ajoneuvolakiin ehdotettava muutos koskisi tarkempien teknisten määräysten antamista esteettömistä ajoneuvoista sekä taksamittarista tai muusta laitteesta tai järjestelmästä, jota käytetään hinnan määräytymisessä, kun kuljetuksen hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Esteettömien ajoneuvojen teknisistä vaatimuksista säädetään voimassa olevan taksiliikennelain 17 §:n nojalla liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009). Esityksessä ehdotetaan, että tämä teknisluonteisten tarkempien vaatimusten määrittäminen siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka voisi antaa tarkempia määräyksiä esteettömistä ajoneuvoista. Määräys koskisi kuljetustilan mitoitusta ja matkustamiseen tarvittavia apuvälineitä sekä niiden kiinnittämistä. Liikenteen turvallisuusvirasto voi antaa jo voimassa olevan ajoneuvolain nojalla teknisiä määräyksiä sellaisen M-luokan ajoneuvon vaatimuksista, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen. Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenantovaltuuden laajentaminen esteettömien ajoneuvojen teknisiin vaatimuksiin soveltuisi siten luontevasti viraston nykyisiin tehtäviin.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto valtuutettaisiin antamaan tarvittaessa tarkempia määräyksiä myös taksamittarista tai samaa tarkoitusta varten käytettävästä laitteesta tai järjestelmästä. Määräystenantovaltuutusten muutos toteutettaisiin seuraavasti:*

*Ajoneuvolain 27 a §:n 2 momentin 7 kohtaa muutettaisiin ja lisättäisiin uusi 8 kohta seuraavasti:*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa lisäksi tarvittaessa tarkemmat tekniset määräykset:*

*---*

*7) esteettömistä ajoneuvoista sekä sellaisen muun M-luokan ajoneuvon, muun kuin ambulanssin, jota voidaan käyttää paareilla matkustavien tai vammaisten henkilöiden kuljetukseen, kuljetustilan mitoituksesta ja matkustamiseen tarvittavista apuvälineistä sekä niiden kiinnityksestä;*

*8) 25 §:n 2 kohdassa tarkoitetusta taksamittarista tai muusta*

Annamme seuraavat Lausunnot:

Taksimittarit ovat EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2004/22/EY alaisia mittareita (M-007), niinkuin myös vesimittareita (MI-001), kaasumittareita ja tilavuuden muunnoslaitteita

(MI-002), sähköenergiamittareita (MI-003), lämpöenergiamittareita (MI-004), muiden nesteiden kuin veden määrän jatkuvaan dynaamiseen mittaukseen tarkoitettuja mittausjärjestelmiä (MI-005), automaattisia vaakoja (MI-006), kiintomittoja (MI-008), dimensiomittauslaitteita (MI-009) sekä pakokaasuanalysaattoreita (MI-010).

Direktiivin 2004/22/EY:n ensimmäisessä artiklassa todetaan, että direktiivi sisältää kaikki nämä mittalaitteet, erottamattomina osina. Direktiivin 2. Artikla määrää, että Jäsenvaltio voi ottaa nämä käyttöön, *mittaustehtävissä yleiseen etuun, kansanterveyteen, yleiseen turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen, ympäristönsuojeluun, kuluttajansuojaan, verojen ja maksujen kantamiseen sekä hyvään kauppatapaan liittyvistä syistä.* Direktiivi ei erottele ’luvanvaraista taksiliikennettä’ muusta kutsuohjatusta taksiliikenteestä, vaan kysymys on kuluttajansuojasta ja verojen ja maksujen kantamisesta. Näin ollen Taksimittarin käyttö on pakollinen kaikissa taksikyydeissä, eli kutsuohjatussa henkilöliikenteessä, missä hinta määräytyy matkan ja ajan perusteella, riippumatta siitä, missä perusteet päätetään.

Ajoneuvolajin kohta, missä Taksimittari saa olla vain Taksissa on kyseenalainen, koska tiukkaan tulkittuna tämä edellyttäisi Taksamittaria myös jakamismielessä suoritetuissa kuljetuksissa. Se kohta lakia on muutenkin ongelmallinen, koska ei ole asentamista koskevia vastaavia säädöksiä. Puollamme sen kohdan poistamista laista.

Toinen kohta jossa todetaan, että *sateliittipaikannukseen perustava mittaus voisi olla jopa tarkempi* on mielestämme enempikin mielipide. Direktiivi 2004/22/EY, jonka siis Suomi on jo ratifioinnut, ja näin ollen siirtänyt lainsäädäntöönsä, ottaa myös kantaa uuteen mahdolliseen teknologiaan. Direktiivin Artiklassa 8 todetaan, että uuden teknologian markkinoille tuomista ei saa estää, kuten tässä ehdotuksessakin on todettu. Huomioitavaa on kuitenkin se, että saman 8. Artiklan kohdassa 2, jäsenvaltiota velvoitetaan varmistamaan se, että mahdollista uutta teknologiaa edustava tuote, täyttää direktiivissä 2004/22/EY asetetut vaatimukset (9. Artikla). Jäsenvaltion oma harkinta rajoittuu siis artikla 8. kohtaan 3, mikä sallii ympäristövaatimuksia koskevia poikkeamia, esimerkiksi alin käyttölämpötila. On muistettava että nyt ehdotuksessa mainittu tarkkuus on erittäin pieni osa direktiivin asettamista vaatimuksista, mihin sisältyy mm. tuohoutumattomia kumulatiivisia muisteja, ja tarkkoja määrityksiä kuluttajalle esitettävästä tiedosta. Tämä yhteensopivuus on todennettava Notified Body:n toimesta ja kaikki tuotteet on CE-merkittävä. Uusia teknologioita voi siis hyväksyä, mutta niidenkin on läpikäytävä samat testit kun muuta direktiivin 2004/22/EY mittalaitteet.

Lausunnot tiivistettynä

1. Taksimittarin käyttöä ei direktiivin 2004/22/EY:n mukaan voida rajata pelkästään luvanvaraisiin taksiautoihin, vaan sen on koskettava kaikkia ajoneuvoja, jotka ajavat henkilötilausliikenteessä siten, että hinta määräytyy tehdyn suoritteen perusteella. Kuluttajan on saatava tiedot reaaliaikaisesti taksimittarin näytöstä, ja hänelle on pyydettäessä annettava dokumentti (kuitti) josta hinnanmuodostus voidaan todentaa.
2. Direktiivi 2004/22/EY sallii uuden teknologian käyttöönoton nykyisen rinnalle, mutta edellyttää CE-merkintää, joka tarkoittaa samojen standardien täyttämistä sekä sen todentamista Notified Bodyn toimesta. Direktiivi ei tässä kohtaa anna mahdollisuuksia kansallisiin poikkeamiin muuten kun ympäristöolosuhteiden raja-arvojen muuttamiseen Suomen olosuhteisiin sopiviksi.

Lausuja Semel Oy

 Börje Nummelin, Toimitusjohtaja