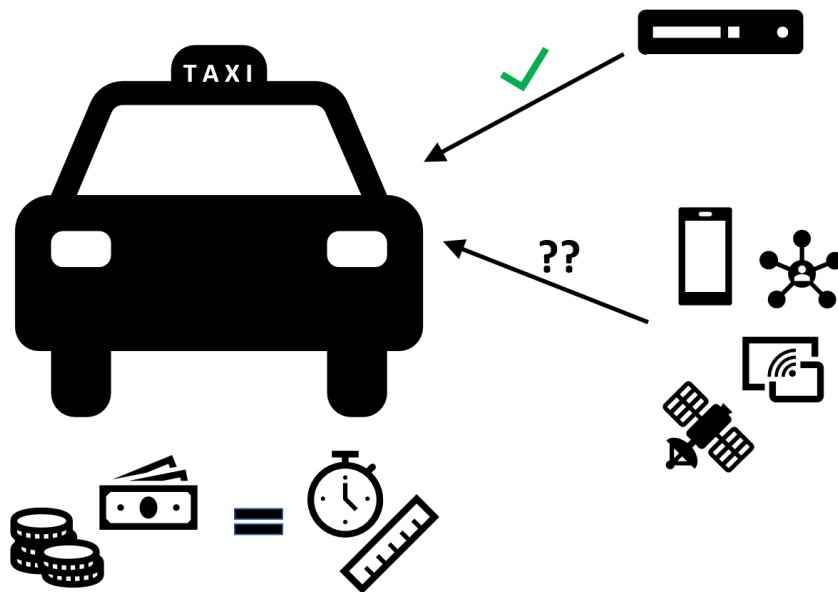


# Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus

KARIN VÄYRYNEN  
ARTO LANAMÄKI



Interact Research Unit, University of Oulu, Finland  
Faculty of Information Technology and Electrical Engineering  
Information Processing Science

# SUOMEN TAKSAMITTARISÄÄNTELYN MONITULKINTAISUUS

INTERACT 2 / White Paper

University of Oulu, Finland

Series editor: Mikko Rajanen

ISBN: 978-952-62-2550-0 (electronic version)

ISSN 2490-130X

Oulu, Finland – 2020

Available at: <https://interact.oulu.fi/site/files/2020-02/interact-2-2020.pdf>

Authors:

Karin Väyrynen

Arto Lanamäki

# Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus

## Tiivistelmä

Suomen taksiala on ollut myllerryksessä 2018 kesällä voimaan tulleen liikennepalvelulain jälkeen. Taksamittariin liittyvä sääntely on ollut suurimpia epäselvyyden lähteitä. Olemme Oulun yliopiston Interact-tutkimusyksikössä tutkineet taksialan digimuutosta jo vuodesta 2017 alkaen. Taksamittarisääntely on yksi tutkimuksemme painopisteistä.<sup>1</sup>

Tässä raportissa kerromme analyysimme taksamittarisääntelyn nykytilanteesta ja tulkintamahdollisuuksien ongelmakohtista. Tunnistimme kaksi kohtaa, joita tulkitaan monilla eri tavoilla: (1) milloin hinta perustuu ajan tai matkan mittaamiseen, ja (2) millainen on taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä. Olemme tunnistaneet nämä epäselvyydet, analysoineet eri toimijoiden tulkintoja sääntelystä ja tutkineet markkinalla käytössä olevia teknologisia ratkaisuja hinnan määrittämiseen. Analyysimme auttaa ymmärtämään eri tulkintojen taustoja ja tekemään tarpeellisia korjauksia lainsäädäntöön.

Tunnistimme kuusi nykyisin käytössä olevaa teknologiaa, joilla hinta määritellään ja ilmoitetaan: tyyppisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari; kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyyppisertifiointi on kesken; sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu; internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova; internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova; ja sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus.” Lisäksi käytössä on tapa, jossa kuljettaja ja asiakas sopivat hinnasta ilman teknologiaa.

Ehdotamme myös huomioonotettavia asioita ja kysymyksiä lainsäädäntöuudistusta varten, koskien taksamittaria ja sille rinnakkaisia laitteita tai järjestelmiä.

Tämä raportti on FT Karin Väyrysen ja FT Arto Lanamäen analyysin tulos taksamittarisääntelyn käytännön tason monitulkintaisuudesta. Raportti on tarkoitettu tutkimukseen osallistuneille sidosryhmille tiedoksi ja LVM:lle uuden lainsäädännön valmistelun tueksi. Tästä aineistosta julkaistaan myöhemmin tieteellinen artikkeli.

#### Rahoittajat:

- Karin Väyrynen on saanut rahallista tukea Jenny ja Antti Wihurin apuraha säätiöltä tutkimukselle ”Effect of changes in the policy that concerns the Finnish taxi industry” ja Suomen Akatemian rahoittamasta GenZ-projektista.
- Arto Lanamäki on saanut rahoitusta Suomen Akatemian rahoittamasta GenZ-projektista tutkimusaineiston keräämiseen.

Tämä raportti ei ole tilaustutkimus, vaan itsenäisen tieteellisen tutkimuksen tulos. Kiitokset kaikille, jotka ovat osallistuneet tekemiimme haastatteluihin ja niille, jotka ovat kommentoineet tämän raportin aiempia versioita.

<sup>1</sup> Esimerkiksi Lanamäki *et al.* (2019)

## Sisällysluettelo

1. Miten taksamittaria säädellään liikennepalvelulaissa ja mitä ongelmia tähän liittyy?	5
2. Lainsäädännön monitulkintaisuus	6
2.1 Monitulkintaisuus 1: Milloin matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen?	6
2.2 Monitulkintaisuus 2: Mikä on “taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä”	9
3. Taksamittari on muutakin kuin vain hinnan määrittämisen laite	12
4. Pohdinta ja yhteenveto	13
LIITE 1. Markkinoilla olevat ratkaisut ja lainsäädännöllinen tilanne	16
LIITE 2. Tutkimuksen aineisto	22
Lähteet	23

# 1. Miten taksamittaria säädellään liikennepalvelulaissa ja mitä ongelmia tähän liittyy?

Taksamittareita säädellään ajoneuvolain (1090/2002) 25 § 2 momentissa “Ajoneuvon rakenne, hallintalaitteet ja varusteet” 17. kohdassa. Taksamittaria koskeva osuus on muutettu liikennepalvelulain yhteydessä 2017<sup>2</sup> ja tullut voimaan 1.7.2018.<sup>3</sup> Taksamittarisääntelyn muutos oli osa isompaa taksialaa koskevaa muutosta, jonka taustalla oli pyrkimys vähentää sääntelyä ja avata taksialaa kilpailulle. Taksamittarin osalta lain säätäjät halusivat mahdollistaa kiinteähintaisten palvelujen kehittämistä ja edistää uusia innovaatioita soveltamalla teknologianeutraalia sääntelyä.<sup>4</sup> Tällä haluttiin mahdollistaa myös muiden teknologioiden kuin taksamittarin käytön taksimatkan hinnan määrittämisessä.<sup>5</sup>

Taksamittareita koskeva kappale (24.5.2017/321)<sup>6</sup> on kirjoitettu näin:

“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.”

Tämän lisäksi hallitus esitti taksamittarisääntelyn muutosta 13.6.2018, jo ennen kuin tällä hetkellä voimassa oleva laki astui voimaan 1.7.2018. Lakiehdotuksessa oli tarkoituksena selkeyttää sääntelyä taksamittarin ja muun laitteen osalta jo aiemmin havaitun lain monitulkintaisuuden takia, sekä sen yhteensopimattomuuteen EU:n mittauslaitedirektiivin kanssa<sup>7</sup>. Taksamittaria koskeva kappale ehdotettiin muutettavan seuraavaksi (HE 86/2018)<sup>8</sup>:

“Jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, luvanvaraiseen henkilöliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa on käytettävä hinnan määrittelyssä taksamittaria, jollei matkaa tilata ja makseta sellaisen teknisen käyttöyhteyden avulla, jolla saavutetaan riittävä mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.”

Eduskunta hylkäsi lakiehdotuksen helmikuussa 2019. Ehdotettu uusi kirjaustapa vaikutti kuitenkin eri toimijoiden julkisiin kannanottoihin. Samanaikaisesti oli olemassa määrittely, jolloin järjestelmällä piti olla “**taksamittaria vastaava** mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso”, että “sellaisen teknisen käyttöyhteyden avulla, jolla saavutetaan **riittävä** mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso.” Havaitsimme myös, että muutosehdotusta tulkittiin useamman toimijan keskuudessa niin, että muuta kuin taksamittaria käytettäessä matkan hinta pitää olla sitovasti määritelty ennen kyydin alkamista.

## Havainto

Taksamittarilain tulkintaan vaikuttivat sekä voimassa oleva taksamittarisääntely että sen ehdotettu korjaus. Tämän lisäksi voimassa oleva taksamittarisääntely on monitulkintainen.

<sup>2</sup> HE 9/2017 vp

<sup>3</sup> 321/2017

<sup>4</sup> HE 161/2016 vp, s. 76 ja 80; LiVM 3/2017 vp, s. 14;

<sup>5</sup> HE 161/2016 vp, s. 171

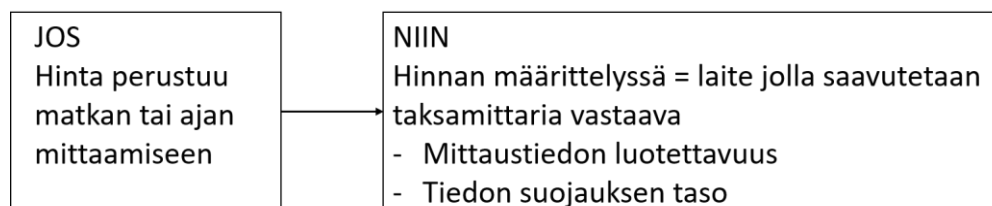
<sup>6</sup> 321/2017

<sup>7</sup> HE 86/2018 vp, s. 16

<sup>8</sup> HE 86/2018 vp, s. 55

## 2. Lainsäädännön monitulkintaisuus

Ajoneuvolain (1090/2002) 25 § 2 momentissa oleva virke on kahdessa kohtaa monitulkintainen. Virkkeen alku on muodoltaan ehtolause (Kuva 1): jos X, niin Y.



**Kuva 1.** Taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus

Teknologianeutraalius oli yksi lakiuudistuksen taustalla ollut periaate. Käytettävän teknologian määrittelemättä jättäminen<sup>9</sup> selittää osittain lain kirjausta ja siihen liittyvää tulkinnanvaraisuutta. Tämä ehtolause on kuitenkin johtanut monitulkintaisuuden ongelmiin kahdessa kysymyksessä, sillä tulkinnat ovat ristiriidassa keskenään. Nämä kysymykset ovat:

1. Milloin matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen?
2. Mikä on laite tai järjestelmä, jolla on taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus ja tiedonsuojauksen taso?

Avaamme seuraavaksi nämä monitulkintaisuudet, ottaen huomioon markkinoilla käytetyt teknologiat hinnan määrittämiseen.

### 2.1 Monitulkintaisuus 1: Milloin matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen?

Eri viranomaiset ja tahot ovat esittäneet erilaisia näkemyksiä tästä asiasta. Hyvä esimerkki on Trafir<sup>10</sup> keväällä 2018 useissa tiedotustilaisuudessa esitetyt omat tulkinnat:

1. "Jos asiakkaalle kerrotaan matkan enimmäishinta etukäteen, niin taksamittaria ei silloin vaadita"<sup>11</sup>
2. "Jos asiakkaalle kerrotaan matkan sitova hintahaarukka etukäteen, niin taksamittaria ei silloin vaadita"<sup>12</sup>
3. "Trafir linjana on ... noudattaa ajoneuvolakia ja tulkita, että taksamittarille vaihtoehtoinen muu laite tai järjestelmä on mahdollinen. Varmoja vaihtoehtoja ovat siis mittauslaitedirektiivin mukainen taksamittari tai matkan hinnan perustaminen muuhun kuin matkan tai ajan mittaamiseen."<sup>13</sup>
4. "Mikäli matkan mittaaminen perustuu aikaan tai matkaan, tulee ajoneuvossa olla mittalaitedirektiivin mukainen taksamittari. Mikäli asiakkaalle annetaan kiinteä hinta

<sup>9</sup> Tämä saattaa myös liittyä EU mittauslaitedirektiiviin (2014/32/EU), jossa taksamittari on määritelty yhdessä merkinantogeneraattorin kanssa mittauslaitteena toimivaksi laitteeksi, joka mittaa matkan keston ja laskee etäisyyden merkinantogeneraattorin antaman signaalin perusteella. Lisäksi se laskee ja näyttää matkasta maksettavan hinnan lasketun matkan ja/tai matkan mitatun keston perusteella: Mittauslaitedirektiivi ei salli rinnakkaisia kansallisia säännöksiä.

<sup>10</sup> Trafir, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistyivät 1.1.2019 Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiksi. Käytämme tässä raportissa termiä "Trafir", sillä Trafia koskevat tiedot raportissa ovat ajalta, jolloin Traficom oli vielä nimeltään Trafir.

<sup>11</sup> Taksiliiton kantelu oikeuskanslerille, liite 1

<sup>12</sup> Taksiliiton kantelu oikeuskanslerille, liite 2

<sup>13</sup> Trafir (2018)

ennen matka alkua, tällöin ajoneuvossa ei tarvitse olla taksamittaria tai välttämättä muutakaan laitetta.”<sup>14</sup>

Taksiliitto teki selvityspyynnön oikeuskanslerille toukokuussa 2018 koskien Trafín tulkintaa, että taksamittaria tai vastaavaa laitetta tai järjestelmää ei tarvita asiakkaalle etukäteen ilmoitetun hintahaarukan tai enimmäishinnan tapauksessa. Syyskuussa 2018 oikeuskanslerin vastauksesta Taksiliitolle kävi ilmi, että Trafín mukaan sitova hintahaarukka tai enimmäishinta ei koskekaan tilanteita, joissa mitataan aikaa tai matkaa. Taksiliitto teki tästä tiedotteen 19.9.2018 otsikolla “Kirjavat tulkinnat taksamittarista saivat sinetin”.<sup>15</sup> Taksiliiton tulkinnan mukaan Oikeuskanslerin kannanotto teki ilman taksamittaria toimiessa *hintahaarukan* ilmoittamisen laittomaksi. Hintahaarukka kun edellyttää, että lopullinen tarkka hinta määritellään matkan tai ajan mittaamisen perusteella.

On käytännössä osoittautunut hankalaksi määritellä, millaiset kyydit eivät perustu matkan tai ajan mittaamiseen. Havaitimme seuraavat tulkinnat hinnan määrittämiseen markkinoilla käytössä olevien teknologioiden<sup>16</sup> sekä tekemiemme 60 haastattelun<sup>17</sup> perusteella:

**1. Tulkinta 1: Jos taksimatkan hinta on määritelty ja kerrottu asiakkaalle ennen taksimatkan alkua, ei taksamittaria tai muutakaan järjestelmää silloin tarvita.**

- Jos taksinkuljettaja ja asiakas sopivat keskenään hinnasta ja asiakas maksaa matkan loppuun juuri etukäteen sovitun hinnan. Tämä on selvä tapaus, jossa ei näyttänyt olevan erimielisyyksiä eri toimijoiden kesken.

**2. Tulkinta 2: Taksimatkan hinta perustuu aina matkan tai ajan mittaamiseen.**

- Taksialan kustannusrakenteen takia myös ennakkoon annettussa hinnassa hinnan määrittämisen perusteena ovat ajettu matka ja/tai siihen käytettävä aika, vaikka näitä ei mitattaisikaan reaaliaikaisesti. Ennakkoon annettu hinta, hintahaarukka tai maksimihinta voivat esimerkiksi perustua järjestelmään kerättyyn ajettujen kyytien historiadataan.

## **Tulkintaeroja ja ongelmia havaittiin seuraavien teknologisten ratkaisujen osalta:**

**1. Asiakkaalle sovelluksessa etukäteen annettu hintahaarukka**

- Tämä malli oli esimerkiksi Uberilla käytössä Helsingissä 4.7.2018-10.11.2019.
- Yksi tulkinta on ollut, että jos etukäteen annettu hintahaarukan enimmäishinta on asiakkaan maksama maksimihinta, niin kyseessä on sopimusajo. Tällöin ei tarvita taksamittaria, eikä muuta vastaavaa laitetta tai järjestelmää.
- Voidaan myös tulkita, että jos kyse on hintahaarukasta, niin lopullisen hinnan määräytymisessä mitataan kuitenkin matkaan käytettävää aikaa ja/tai matkaa. Tällöin käytössä pitäisi olla taksamittari tai muu vastaava laite tai järjestelmä hinnan määrittämisessä.

**2. Asiakkaalle sovelluksessa annettu hinta-arvio**

- Lopullinen hinta perustuu ajan ja/tai matkan mittaamiseen sekä joissakin teknologisissa ratkaisuissa ns. ”ruuhkakertoimeen” (esim. Yangolla käytössä

<sup>14</sup> Trafín tiedote (2018)

<sup>15</sup> Taksiliiton tiedote 19.9.2018

<sup>16</sup> kts. Liite 1, Markkinoilla olevat ratkaisut ja lainsäädännöllinen tilanne

<sup>17</sup> kts. Liite 2, Tutkimuksen aineisto

Helsingissä). Tällaisissa ratkaisuihin pitää siis olla käytössä taksamittari tai muu vastaava laite tai järjestelmä.

- Usealla perinteisellä välityskeskuksesta on käytössä sovelluksissaan hinta-arvio, mutta lopullisen hinnan määrittelyssä käytössä on taksamittari (esim. Taksi Tampere -sovelluksella ja OTAXI-sovelluksella).
- Yangollakin on käytössä tämä hinnoittelutapa Helsingissä. Voidaan siten tulkita, että Yango on ”taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä.” Mahdollinen ongelma tässä ratkaisussa liittyy kysymykseen, miltä osin tämä järjestelmä on vastaava.

### 3. Asiakkaalle sovelluksessa **etukäteen ilmoitettu sitova hinta**

- Jos etukäteen annettu hinta ei muutu, jos matkan alkupiste ja loppupiste eivät muutu (esim. asiakas ei halua lisätä pysähdyksiä), vaikka arvioitu matkan pituus (esim. ennakkoon suunniteltu reitti on poikki liikenneonnettomuuden takia ja pitää ajaa muuta, pitempää reittiä) tai tarvittu aika muuttuu (esim. auto joutuu liikenneonnettomuuteen), voidaan tulkita, että kyse on sopimushinnasta. Tällöin ei tarvita taksamittaria tai muuta vastaavaa laitetta tai järjestelmää. Tällöin hinnan etukäteen määrittelyssä käytetyn järjestelmän ei myöskään tarvitse olla ”taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä.” Myös lainsäätäjillä oli tahtotila mahdollistaa kiinteähintaisten palvelujen kehittämistä, joissa ei olisi tarvetta taksamittarille.<sup>18</sup>
- Useiden perinteisten välityskeskusten tilaussovellusten tarjoamat kiinteähintaisten kyydit kuuluvat tähän kategoriaan. Esimerkiksi Helsingissä Taksi Helsinki, Lähitaksi ja FixuTaxi tarjoavat asiakkaille sovelluksella tilatut kiinteähintaisten kyydit.

### 4. Asiakkaalle sovelluksessa **etukäteen ilmoitettu hinta, joka voi kuitenkin muuttua** mikäli arvioitu matkan aika ja/tai matkan pituus eroaa ennakkoon arvioidusta ajasta

- Tämä malli oli esimerkiksi Boltilla käytössä, sekä Uberilla 11.11.2019 lähtien.
- Yksi tulkinta on ollut, että tällainen järjestelmä edustaa ”etukäteen sovittua hintaa” tai sopimushintaa, jolloin taksamittaria tai muuta järjestelmää ei tarvita.
- Tässä tulkinnassa ongelmalliseksi voidaan nähdä se, että hinta voi muuttua asiakkaan pyynnöstä tehdyn reittimuutoksen takia (esim. asiakas haluaa lisätä pysähdyksen tai haluaa muuttaa määrääpäästä), jolloin voidaan puhua hinnan ”uudelleen neuvottelemisesta.” Ongelmallisempaa on, jos hinta muuttuu asiakkaasta riippumattomista syistä (esim. auto joutuu liikenneonnettomuuteen, jolloin matkaan menee ennakoarviota enemmän aikaa.)

#### **Tulkinnat siitä, milloin matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen, antavat aiheita huomioimaan lain tarkennuksessa:**

1. Kun puhutaan hinnan perustumisesta matkan tai ajan mittaamiseen, niin tarkoitetaanko reaaliaikaista matkan tai ajan mittaamista, vai myös esim. ilmoitetun hinnan (esim. hintahaarukka, hinta-arvio, maksimihinta) perustaminen aiempien matkojen historiadataan?
2. Saako hinta muuttua ennakkoon ilmoitetun hintahaarukan tai hinta-arvion tapauksessa, mikäli matkaan tarvittava aika ja/tai matkan pituus muuttuu asiakkaasta johtumattomista syistä (esim. auto joutuu ruuhkaan; kuljettaja ajaa pidempää reittiä esimerkiksi liikenneonnettomuuden takia)?

<sup>18</sup> HE 161/2016, s. 76



## 2.2 Monitulkintaisuus 2: Mikä on “taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä”

Toinen monitulkintainen kohta kiteytyy taksamittarisääntelyn virkkeen lopussa sanaan “vastaava.” Se on rinnastus, jolla luodaan ehtoja taksamittaria vastaaville laitteille ja järjestelmille. Tietyissä olosuhteissa voidaan olla käyttämättä taksamittaria, vaikka matkan hinta perustuisi matkan tai ajan mittaamiseen. Tällaisessa tapauksessa tämä vaihtoehtoinen laite tai järjestelmä tulee ominaisuuksiltaan olla taksamittarin tasolla sekä mittaustiedon luotettavuuden että tiedon suojauksen osalta.

Vastaavuuden toteen näyttäminen ei ole ristiriidatonta. Miten voidaan sanoa, että kaksi toisistaan poikkeavaa mittaustapaa ovat “vastaavia”? Taksamittarin mittausta perustuu auton renkaan pyörimiseen, kun taas kännykkäsovellukset perustuvat satelliittipaikannukseen. Millä kriteereillä ja missä olosuhteissa nämä ovat tarkkuudeltaan toisiaan vastaavia? Erilaisten järjestelmien tiedon suojauksen tason vastaavuuden osoittaminen on kenties mittaamistakin haastavampaa. Taksamittareista vastaavan Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukesin kanta on, että taksamittaria vastaavaa laitetta tai järjestelmää ei ole olemassa: vain taksamittari voi olla taksamittari. Huomioitavaa on kuitenkin, että mikään viranomaislain ei tee tämän asian suhteen viranomaisneuvontaa. Eri teknologiavalintojen välillä pätkäilevä taksisyhtiö ei voi nykyisellään saada viranomaislupausta tietyn teknologisen ratkaisun laillisuudesta etukäteen.

Tämä monitulkintaongelma oli havaittu jo ennen uuden liikennepalvelulain voimaantuloa, ja sen takia kesäkuussa 2018 esitettiin korjaus 1.7.2018 voimaan tulevaan sääntelyyn. Korjauksen tarkoituksena oli määritellä tarkemmin ne tilanteet, joissa mittaustiedon direktiivin mukaista taksamittaria tarvitaan ja missä ei. Pyrkimyksenä oli siis poistaa lainkirjoituksesta muun laitteen tai järjestelmän rinnastaminen taksamittariin. EU:n mittaustiedon direktiivi<sup>19</sup> ei salli kansallista rinnakkaissääntelyä, joten Suomen taksamittarisääntelyn sanamuoto on mittaustiedon direktiivin vastainen. Tästä johtuen Trafi, jonka olisi pitänyt antaa tarkemmat määritelmät vastaavalle laitteelle, ei lopulta voinutkaan tällaisia antaa voimassa olevan taksamittarisääntelyn puitteissa. Eduskunta hylkäsi lakialoitteen helmikuussa 2019, mutta sekä voimassa oleva lainkirjoitus taksamittarista, sekä korjausehdotus olivat samanaikaisesti “elossa” kesäkuusta 2018 helmikuuhun 2019 ja vaikuttivat voimassa olevan lain tulkintaan.

Eri tahoilla on ollut erilaisia näkemyksiä ja tulkintoja siitä, mikä tällainen taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä on ja miten se määritellään. Havaitsimme, että mittaustiedon luotettavuus ja asiakasnäkökulma painottuivat, kun eri toimijat vertailivat eri teknologioita. Harvemmin otettiin kantaa tiedon suojauksen tasoon.

Havaitsimme seuraavat tulkinnat markkinoilla käytössä olevien hinnan määrittämiseen käytössä olevien teknologioiden<sup>20</sup> sekä tekemiemme 60 haastattelun sekä muun aineiston<sup>21</sup> perusteella siitä, mikä on “taksamittaria vastaava laite tai järjestelmä”:

### ***Tulkinta 1: Vain kiinteästi autoon asennettu taksamittari, joka on hyväksytty “by a notified body”***

- Perustelut tähän näkemykseen ovat, että vain kiinteästi autoon asennettu taksamittari täyttää mittaustiedon direktiivissä asetetut ehdot mittaustiedon luotettavuuden ja tiedon

<sup>19</sup> EU mittaustiedon direktiivi (2014/32/EU)

<sup>20</sup> kts. Liite 1, Markkinoilla olevat ratkaisut ja lainsäädännöllinen tilanne

<sup>21</sup> kts. Liite 2, Tutkimuksen aineisto

suojauksen osalta. Erityisesti tiedon suojauksen tason osalta nähtiin vaikeaksi/mahdottomaksi, että joku muu laite tai järjestelmä voisi vastata taksamittaria.

### ***Tulkinta 2: Sertifiointikäsitellyssä oleva taksamittarimalli***

- Ainakin yksi tällainen mittari on ollut markkinoilla ja on saanut joulukuussa 2019 taksamittarisertifioinnin (eli on hyväksytty “by a notified body”). Jälkikäteen voidaan sanoa, että kyseessä oli järjestelmä, jonka mittaustiedon luotettavuus ja tiedon suojauksen taso vastasi taksamittaria.

### ***Tulkinta 3: Internet-pohjainen kyvindvälitysalusta***

- Lainsäätäjän tahtotila oli mahdollistaa lainsäädännöllä erilaisten teknologisten innovaatioiden käyttöönotto hinnan määrittämisessä<sup>22</sup>, johon voidaan laskea tämän tyyppistä teknologiaa käyttäviä toimijoita kuten Uber, Bolt ja Yango. Voidaan siten tulkita, että lainsäätaja näkee tällaiset järjestelmät “vastaavina laitteina”.
- Ongelma: On epäselvää, pitäisikö tällaiset järjestelmät tulkita “taksamittaria vastaavina laitteina tai järjestelminä” vai ei. Kuten kohdassa 2.1 esitettiin, niin tällaiset järjestelmät on tulkittu ainakin osalla toimijoista niin, että ne esittävät “sopimusajoa”, eivätkä tällöin edusta mitään “vastaavaa laitetta tai järjestelmää”, vaikka etukäteen annettu hinta voi vielä muuttua, mikäli kuljetukseen tarvittu aika tai matka poikkeaa arvioidusta (esim. Bolt). Tapauksissa, joissa ennakoon ilmoitettu hinta on sitova, eli ei muutu asiakkaasta riippumattomasta syystä, voidaan tulkita olevan kyse sopimusajosta, jolloin käytetyn laitteen tai järjestelmän ei tarvitse olla taksamittaria vastaava. Esimerkkejä järjestelmistä, joissa ennakoon ilmoitettu hinta ei muutu, ovat mm. Taksi Helsingin, Lähitaksin ja FixuTaxin sovellukset.
- Ongelma: Tiedon suojauksen taso. Uber, Bolt ja Yango -tyyppisillä alustoilla on oletettavasti jo heidän liiketoimintamallinsa takia jonkinlainen tiedon suojauksen taso. Mikään virallinen taho ei ole kuitenkaan määrittänyt, mitä “vastaava tiedon suojauksen taso” tarkoittaa, joten ei voi myöskään määrittää, internet-alustojen tiedon suojauksen taso vastaava tai riittävä. Mikäli uudessa lainvalmistelussa halutaan ottaa tarkemmin kantaa tiedon suojauksen tasoon, pitäisi miettiä, mitkä sidosryhmät otetaan huomioon: asiakas, Verohallinto, vai jokin muu taho (kts. Luku 3 - millainen rooli perinteisellä taksamittarilla on ollut eri sidosryhmille)?

### ***Tulkinta 4: Sovelluskaupasta ladattu “taksamittarisovellus”***

- Osalla toimijoista on käytössä kännykkään ladattuja sovelluksia, joita käytetään hinnan määrittämiseen sovelluksella mitatun ajan ja/tai matkan perusteella. Tällaiset sovellukset on siis tulkittu markkinoilla “taksamittaria vastaavaksi järjestelmäksi”.
- Ongelma: Mittaustiedon luotettavuus. Tällaiset järjestelmät nähdään ongelmalliseksi useasta syystä: vaikka taksissa olisi esillä tietoa siitä, miten hinta muodostuu ajan ja matkan mittaamisesta, niin miten voidaan olla varmoja, että esim. “yksi sovelluksessa laskettu kilometri on oikeasti yksi kilometri”?
- Ongelma: Asiakassuoja. Asiakkaan näkökulmasta on myös ongelmallista, etteivät tällaiset järjestelmät välttämättä anna asiakkaalle riittävästi tietoa, jos tulee erimielisyyksiä ajetusta reitistä tai tarvitusta ajasta. Taksamittarin ja välityskeskusten järjestelmistä, johon taksamittari on yleensä integroitunut, on tätä tietoa voinut saada.
- Ongelma: Tiedon suojauksen taso. On epäselvää, millainen tiedon suojauksen taso tällaisilla järjestelmillä on.

<sup>22</sup> HE 161/2016, s. 76, 80 ja 171; HE 161/2016 vp, s. 14

**Tulkinta 5: Sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu autoon**

- Osalla toimijoista on käytössään fyysinen taksamittari, joka ei kuitenkaan ole kiinteästi asennettu autoon. Tällaisia mittareita saa tilattua esim. Ebaysta.
- Ongelma: Tällaisten taksamittareiden osalta tiedon suojausten tasoa ei voida todeta, sillä mittari ei ole esim. sinetöity. Tällainen mittari ei ole hyväksytty “by a notified body,” eikä voida myöskään tietää laitteen mittaustiedon luotettavuutta.

**Tulkinnat siitä, mikä on ”riittävän” mittaustiedon luotettavuuden ja tiedon suojausten tason tarjoava laite tai järjestelmä, antaa aihetta miettimään lain tarkennuksessa:**

1. Minkä sidosryhmien näkökulmasta “riittävyys” määritellään?
  - Tärkeäksi on nostettu esille, että asiakas tietää tarkan hinnan tai hinnan määräytymisen perusteet. Mahdollisuus tarkistaa epäselvissä tilanteissa jälkikäteen mitä reittiä auto on ajanut, tuo asiakkaalle oikeusturvaa.
  - Verohallinnon ja harmaan talouden näkökulmasta Verohallinto on raportissaan<sup>23</sup> esittänyt omat vaatimuksensa, millaista tietoa järjestelmän pitäisi tuottaa, että harmaata taloutta voidaan helpommin tunnistaa ja siihen puuttua.
2. Saako etukäteen annettu hinta muuttua, jos arvioitu matka tai aika muuttuu?
  - Luvussa 2.1 esitettyjen tulkintojen kautta nähtiin, että internetpohjainen kyydinvälitysalusta voitaisiin nähdä “sopimushinta-ajona”, mutta matkan hinnan muutos asiakkaasta riippumattomista syistä voi olla ongelmallista.
  - Ottaen huomioon taksamittaria koskevan sääntelyn muutosehdotus (HE86/2018), olisi hyvä miettiä saako esim. tilanteissa, joissa tilataan ja maksetaan kyyti teknisen käyttöyhteyden avulla, asiakkaalle etukäteen annettu hinta (joko etukäteen annettu tarkka hinta, tai hintahaarukan ylempi hintaraja) muuttua jos etukäteen arvioitu matkan pituus tai aika muuttuu asiakkaasta riippumattomista syistä (esim. jos auto joutuu ruuhkaan).
3. Halutaanko tarkemmin määrittää millainen laitteen tai järjestelmän pitäisi olla, millaiset tehtävät laitteen pitäisi suorittaa tai millaisia ehtoja laitteen tai järjestelmän pitäisi täyttää, mikäli ei käytetä kiinteästi autoon asennettua taksamittaria?
  - Teknologianeutraalius oli lain kirjauksen taustana. Kuitenkin viimeisen puolentoista vuoden aikana markkinoilla käytössä olevat teknologiat antavat syytä miettiä, pitäisikö tai voisiko tarkemmin määrittää tai poissulkea joitakin ratkaisuja? Esim. AppStoresta ja Google Play:stä ladattuja sovelluksia hinnan määrittämiseen, joista ei ole tietoa mittaustiedon luotettavuudesta tai tiedon suojausten tasosta? Entä miten suhtaudutaan niihin taksamittareihin, joita ei ole kiinteästi asennettu autoon ja sinetöity?

<sup>23</sup> Verohallinnon selvitys 1/2020

### 3. Taksamittari on muutakin kuin vain hinnan määrittämisen laite

Taksamittaria koskeva lainkirjaus koskee hinnanmuodostuksen periaatetta: matkan tai ajan mittaaminen. Kirjauksessa on selkiyttämisen tarvetta, sillä erilaisten teknologisten ratkaisujen laillisuus ei ole tällä hetkellä selvää. Liikennepalvelulain piti olla mahdollistavaa lainsäädäntöä ja osa mahdollistavuudesta tulisi siitä, että alan toimijoilla on yhteiset pelisäännöt tiedossa: mikä on laillista, mikä laitonta.

Voidaan kuitenkin kysyä, onko taksamittarissa kyse hinnanmuodostuksen lisäksi myös muusta. Hinnanmuodostukseen keskittyminen rajaa taksamittarin asiakasnäkökulmaan, mutta taksamittarin merkitystä voidaan katsoa myös muista näkökulmista<sup>24</sup>.

Erityisesti “taksamittaria vastaavan laitteen” tulkintojen taustalla on myös näkemyksiä perinteisen taksamittarin eri rooleista ajalta ennen uuden liikennepalvelulain voimaantuloa. Esitämme seuraavasti muita rooleja mitä perinteinen taksamittari on täyttänyt, kun taksamittari oli kaikissa takseissa kiinteästi asennettuna.

#### 1. Hinnan määrittäminen

Taksamittari on luotettava hinnan määrittämisen laite. Maksimitaksat olivat säänneltyjä aiemman lain aikana (31.6.2018 saakka). Tällöin asiakas on voinut olla varma, että hinta lasketaan matkan ja/tai ajan perusteella oikein.

#### 2. Kassajärjestelmä

Taksamittari on auton kassakone.

#### 3. Kirjanpito

Yrittäjä sai muutaman napin painalluksella taksamittarista tiedot omaan kirjanpitoonsa. Nyt kirjanpidolle on haasteena, että käytössä voi olla useita sovelluksia. Osa ajoista ei kirjaudu nyt mihinkään järjestelmään. Tällöin voi olla vaikeaa tehdä kirjanpito oikein.

#### 4. Valvontatyökalu

Yhtenäisesti koko alalla käytetty taksamittari oli tärkeä vertailutiedon lähde **Verohallinnolle**. Taksamittari tallensi auton kaikki ajot. Nykyään tällaista vertailutietoa ei ole olemassa. Yhdellä kuljettajalla voi olla käytössään monta sovelluksia, ja hän voi käyttää samalla sovelluksella useita eri autoja. Verohallinto on ottanut kantaa tähän omassa raportissaan.<sup>25</sup>

Taksialalla on paljon **yrittäjiä**, jotka työllistävät useita kuljettajia. Yrittäjälle taksamittari oli luotettava tapa varmistaa, että kuljettaja ei ajanut kyytejä ilman, että taksamittari oli päällä (jolloin yrittäjä olisi menettänyt osan ansiostaan). Esimerkiksi jos yhden kuljettajan tuottoa tuottava kilometrimäärä olisi ollut poikkeuksellisen alhainen verrattuna muihin kuljettajiin, se olisi antanut aiheita epäillä vilpillistä toimintaa kuljettajan osalta.

#### 5. Työntekijälle oikeusturva

Kuljettajan provisiopalkka on taksialan yleinen käytäntö. Taksamittariin tallennettu tieto oli kuljettajalle tapa varmistaa, että hän sai oikean korvauksen kaikista ajamistaan kyydeistä.

<sup>24</sup> Esim. Lanamäki *et al.* (2019) esittävät, miten eri sidosryhmät näkevät taksamittarin rooleja

<sup>25</sup> Verohallinnon selvitys 1/2020

## 6. Asiakkaalle oikeusturva

Taksamittari on antanut **välityskeskuksille** tärkeää tietoa ongelmallisissa ja epäselvissä tapauksissa. Taksamittarista yhdistettynä esim. välityskeskuksen ajovälitysjärjestelmään on voitu saada dataa ongelmien selvittämiseen (mm. ajettu reitti, noutoaika, jättämisaika, hinta ja mistä hinta koostuu). Perinteisten taksamittareiden osalta taksamittari ja maksupääte ovat yhteydessä toisiinsa. Maksupääte antaa mittarista tulevan tiedon muodostaman kuitin myös silloin, kun matka maksetaan käteisellä. Kuitissa on tarkat veloitusperusteet ja kyydin ajaneen taksirytyksen tiedot (laki kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa).<sup>26</sup>

### **Havainto, että perinteinen taksamittari täytti ennen uuden lain voimaantuloa erilaisia rooleja, antaa aihetta huomioimaan lain tarkennuksessa:**

1. Halutaanko vaihtoehtoisia järjestelmiä määrittellä ja rinnastaa taksamittariin ainoastaan “hinnan määrittämisen perusteena”? Vai halutaanko ottaa laajemmin huomioon muitakin taksamittarin rooleja ja varmistaa ne tai osa niistä seuraavassa lainkirjauksessa?
2. Mitkä sidosryhmät pitäisi ottaa huomioon uuden lain kirjauksessa (esim. asiakas, verohallinto, yrittäjä, kuljettaja, ...)? Mitä sidosryhmiä huomioidaan suoraan taksamittaria tai muita laitteita ja järjestelmiä koskevassa tulevassa lainkirjauksessa, ja mitä sidosryhmiä halutaan ja pitää huomioida muualla tulevassa lainkirjauksessa?

## 4. Pohdinta ja yhteenveto

Nykyisen taksamittarisääntelyn tausta-ajatuksina olivat mm. teknologianeutraalius ja muiden laitteiden tai järjestelmien käyttö taksimatkan hinnan määrittämisessä. Taksamittarisääntely on osoittautunut kuitenkin monitulkintaiseksi ja tulkinnat keskenään ristiriitaisiksi.

Kuva 2 tiivistää havaitut ristiriitaiset tulkinnat koskien taksamittarisääntelyä. Ehdotamme tässä mitä tulevassa taksamittaria ja muuta laitetta/järjestelmää koskevassa lainsäädäntötyössä tulisi ottaa huomioon.

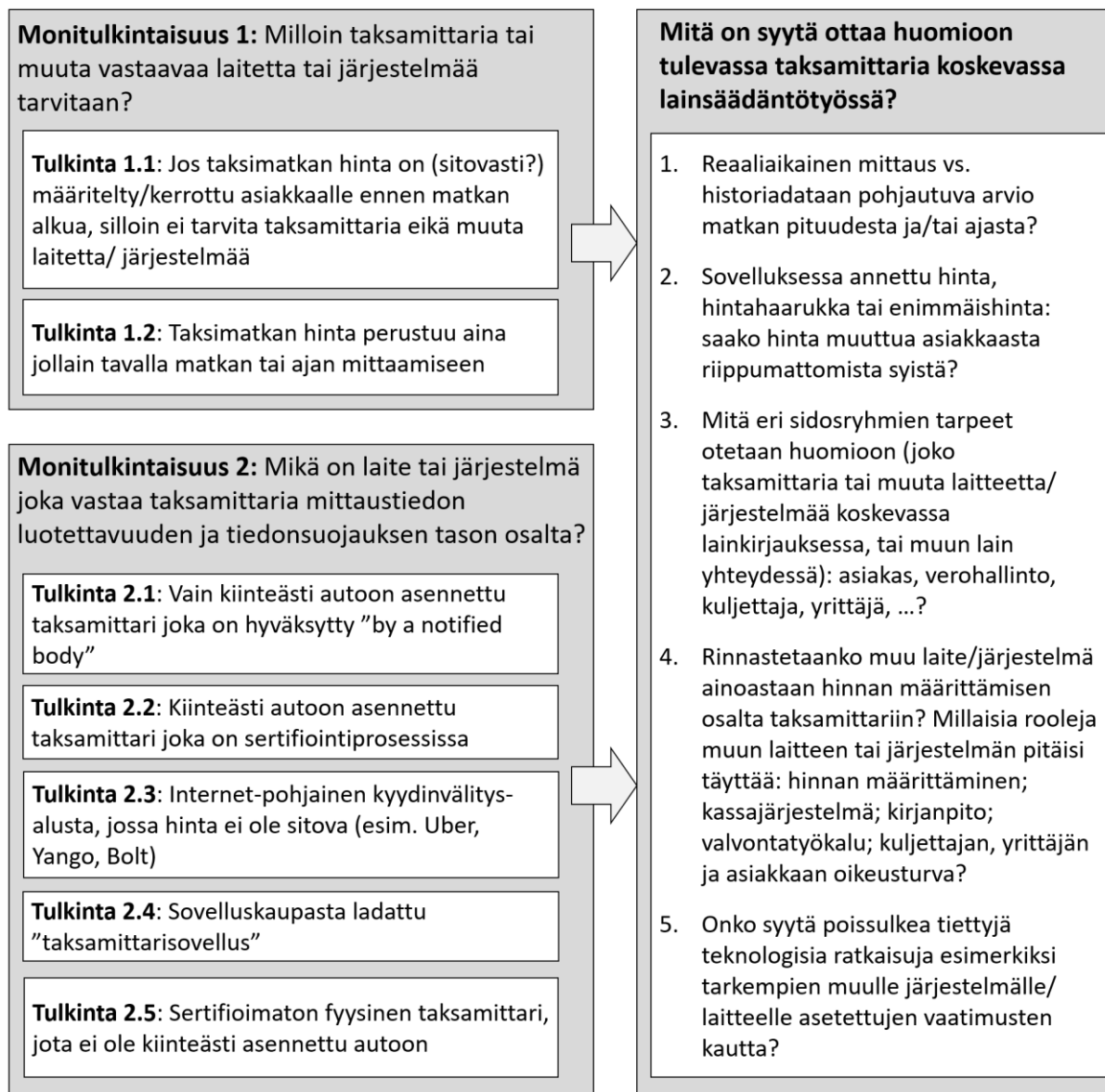
Teknologianeutraaliuden pyrkimyksestä huolimatta lain tulisi selkeästi määrittää, täyttääkö tietty teknologinen ratkaisu voimassa olevan lain vaatimukset vai ei. Analyysimme osoittaa, että voimassa olevan lain puitteessa ja siihen sisältyvän monitulkintaisuuden takia markkinoilla käytössä olevia teknologioita voidaan tulkita usealla eri tavalla: lailliseksi tai laittomaksi.

Tieteellisessä kirjallisuudessa teknologianeutraaliuteen liittyvistä ongelmista on ollut jo pitkään keskustelua. Esimerkiksi Minnesota Law Review -lehden artikkelissaan Greenberg (2016, p. 1500)<sup>27</sup> esittää: “But to achieve the perceived benefits of technology neutrality, lawmakers must properly discriminate among different technologies; to be substantively technology neutral, a statute must be specific about the technologies to which it will be neutrally applied.”

<sup>26</sup> Laki kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa (658/2013)

<sup>27</sup> Greenberg (2016)

Tässä raportissa esitimme voimassa olevan taksamittarisääntelyn valossa tehdyt eri toimijoiden ja tahojen tulkinnat lainkirjauksesta. Esitimme myös erilaisia kysymyksiä ja aihealueita, joita on syytä ottaa huomioon, kun pohditaan, millä tavalla taksamittaria ja muita laitteita ja järjestelmiä halutaan jatkossa säännellä. Haluamme erityisesti nostaa esiin, että tiettyjä asioita on tarvetta säännellä tarkastikin.



**Kuva 2.** Taksamittarisääntelyn monitulkintaisuuteen liittyvät tulkinnat

Haluamme myös muistuttaa, että tämä tutkimus ja raportti keskittyvät ainoastaan taksamittarisääntelyyn, sen tulkintaan ja sitä kautta lainkirjauksen vaikutuksiin markkinoilla oleviin teknologisiin ratkaisuihin. Traficom, Verohallinto sekä KKV ovat toimittaneet tammikuussa 2020 LVM:n pyynnöstä omat raporttinsa<sup>28</sup>, joissa jokainen taho on arvioinut liikennepalvelulain vaikutuksia oman virastonsa näkökulmasta. Emme ole käsitelleet esimerkiksi taksamittarisääntelyn muutoksista harmaan talouden näkökulmasta. Verohallinto on ottanut omassa raportissaan siihen selkeästi kantaa. Haluamme silti tuoda esille, että nykyinen lain kirjaus mahdollistaa olla käyttämättä mitään järjestelmää tai laitetta, joka toimisi kassakoneena. Tämä on ongelmallista sekä harmaan talouden että asiakasturvan

<sup>28</sup> Raportit löytyvät kohdasta "Asiakirjat": <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>

näkökulmasta. Tässä raportissa emme myöskään käsittele taksamittaria ja sen tulkintoja Kela-vaatimusten ja kilpailutuksen valossa.<sup>29</sup> Emme myöskään käsittele tässä muita liikennepalvelulain mukanaan tuomia vaikutuksia taksialaan.

Taksamittarisääntelykysymyksessä on tärkeä muistaa, että julkisuudessa ja mediassa käyty taksamittarikeskustelu usein yhdistyy liikennepalvelulain laajempien vaikutusten ja tavoitteiden kanssa. Taksamittarin on mm. esitetty olevan markkinoille tulon este. Tämä keskustelu taas on usein kietoutunut kuljettajien osa-aikaistyöhön. Olemme havainneet, että lainsäädännössä on muitakin kohtia, jotka vaikeuttavat esimerkiksi osa-aikaista kuljettajatyötä, kuten korkeat liikenneturvavakuutukset. On siis tärkeä olla läpinäkyvä taksamittarikeskustelussa – milloin puhutaan puhtaasti taksamittarista ja sen roolista hinnan määrittämisessä, ja milloin puhutaan laajemmin siitä, millainen hyöty taksamittarista on ollut jo edellisen lainsäädännön aikana, jolloin taksimarkkina oli tiukemmin säädelty.

Tässä raportissa esitetyt löydökset ovat kirjoittajien (Väyrynen ja Lanamäki) tulkintoja. Tulkinnat perustuvat monipuolisesti erilaisiin aineistoihin: toimijoiden kanssa tehdyt haastattelut, viranomaisten ja taksialan toimijoiden lausunnot ja raportit, mediassa käyty keskustelu, jne.). Tulkintamme voivat poiketa toimijoiden itse tekemistä tulkinnoista. Löydöksemme kuitenkin antavat mielestämme hyvän kuvan taksamittarilain monitulkintaisuudesta ja siitä, mitä pitäisi ottaa huomioon seuraavalla lainsäädäntökierroksella. Olisikin tärkeä selvittää, miten eri toimijat perustelevat tietyn teknologian käyttöä voimassa olevan lainsäädännön valossa. Tällainen lähestymistapa antaisi kenties yksityiskohtaisempaa tietoa siitä, miten nykylakia on tulkittu, ja miltä osin on syytä olla erityisen tarkkana seuraavan lain kirjauksessa.

---

<sup>29</sup> Julkisrahoitteiset kuljetukset muodostavat suuren osan taksiliikenteen liikevaihdosta erityisesti pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Etenkin Kelan kilpailutuksissa edellytetään edelleenkin virallista taksamittaria. Täten julkisia kuljetuksia hoitavat taksi-autot ovat jatkossakin taksamittarilla varustettuja.

## LIITE 1. Markkinoilla olevat ratkaisut ja lainsäädännöllinen tilanne

Taksikyydin hinnan muodostuksessa käytetään saamiemme tietojen mukaan kuutta eri toimintatapaa:

- 1) Tyypisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari
- 2) Kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyypisertifiointi on kesken
- 3) Sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu autoon
- 4) Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova
- 5) Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova
- 6) Sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus”
- 7) Ei teknologiaa. Hinnanmuodostus tapahtuu asiakkaan ja kuljettajan välisellä sopimuksella ennen kyytiä.

Seuraavaksi tarkastelemme näitä eri toimintatapoja ja niihin liittyviä ongelmia.

### 1. Tyypisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari

Edellisen lainsäädännön aikana kaikkiin taksi-autoihin vaadittiin tyypisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari. Lainsäädäntö kielsi taksamittarien käytön muissa ajoneuvoissa. Näin ollen lainsäädännössä ei ollut tulkinnanvaraa: jos ajat taksia, sinulla pitää olla taksamittari.

Tyypisertifiointi perustuu Euroopan Unionin mittauslaitedirektiiviin (MID) 2014/32/EU, jossa määritellään taksamittarin suunnittelua koskevat vaatimukset, nimelliset käyttöedellytykset, suurimmat sallitut virheet, häiriöiden sallittu vaikutus, virtalähteen häiriö ja muut vaatimukset<sup>30</sup>. Taksamittarien vaatimustenmukaisuus todetaan arviointimenettelyllä, joka perustuu Suomen mittauslaitelakiin.<sup>31</sup> Mittauslaitteista vastaava viranomainen Suomessa on Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes.

Tyypisertifioitua kiinteästi asennettua taksamittaria käytettäessä nykyisessä laissa ei ole tulkintaongelmia. Taksamittarin hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Taksamittari tarjoaa riittävän mittaustiedon luotettavuuden ja tiedon suojauksen tason.



**Kuva 3:** Tyypillisen taksi-auton varusteet: taksamittari, kuittitulostin, tilausvälityspäätte ja maksupäätte.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> EU mittauslaitedirektiivi 2014/32/EU

<sup>31</sup> Tukes (21.12.2016/1432)

<sup>32</sup> Kuva on otettu yhden välityskeskusten järjestämässä taksikoulutuksessa kesäkuussa 2018 (Kuva: Arto Lanamäki)



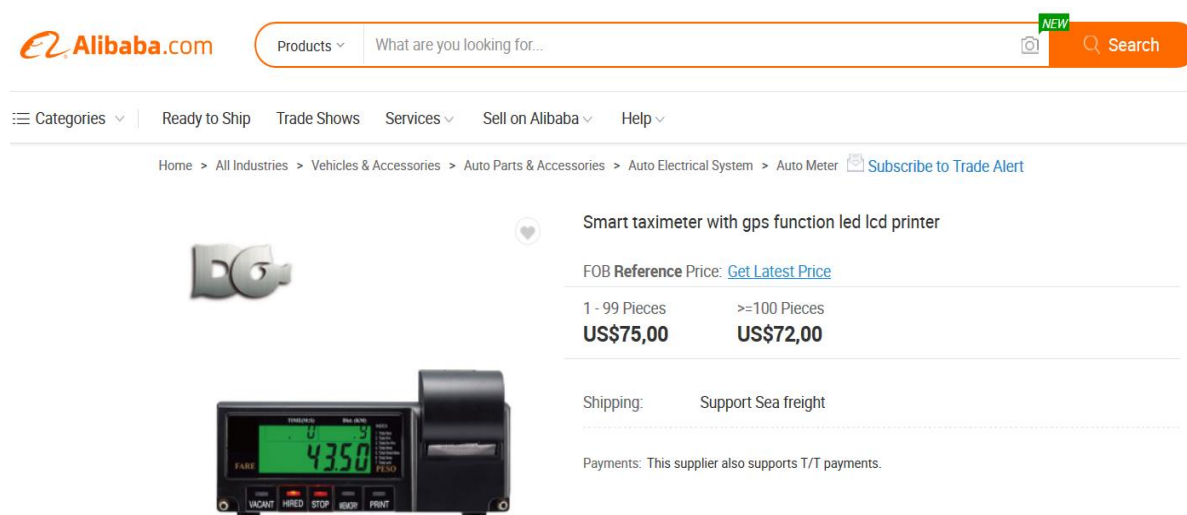
## 2. Kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyyppisertifiointi on kesken

Lainsäädäntö mahdollisti myös, että voitiin myydä taksamittaria ennen kuin sen hyväksymisprosessi "by a notified body" oli valmis. Aiemman lainsäädännön aikana olisi pitänyt odottaa hyväksynnän myöntämiseen asti. Liikennepalvelulain väljä kirjaus mahdollisti tulkinnan, että uuden kehitetyn taksamittarin markkinointi ja myynti voidaan aloittaa jo siinä vaiheessa, kun malli on lähetetty arvioitavaksi. Lainkirjauksen mukaisesti kyseessä on laite, jonka hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen. Koska kyseessä on taksamittari, joka vain odottaa hyväksyntäänsä, voidaan perustellusti uskoa, että sillä myös saavutetaan taksamittaria vastaava mittaustiedon luotettavuus sekä tiedon suojauksen taso. Tämän raportin kirjoittamisvaiheessa tämä laite on jo saanut tyyppisertifioinnin ja on siis mittauslaitedirektiivin mukaan hyväksytty taksamittari.

## 3. Sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu autoon



Pääkaupunkiseudulla tekemissämme kuljettajien haastatteluissa tuli esiin, että jotkut kuljettajat ovat tilanneet itselleen fyysisen taksamittarin ulkomaisista Internetin myyntikanavista kuten eBaystä tai Alibabasta. Tällainen taksamittari ei tietenkään täytä lainsäädännön vaatimuksia, kun sitä ei ole mallisertifioitu eikä se ole valtuutetun asentajan asentama. Voidaan myös olettaa, että vaikkapa Kiinasta tilatuissa taksamittareissa on vaihtelevia toteutuksia sekä mittauksen että tiedon suojauksen suhteen.

Emme tiedä näiden teknisestä toteutuksesta juurikaan, emmekä tiedä kuinka paljon näitä käytetään suomalaisissa takseissa. Alibaban tarjonnassa erilaisia taksamittareita on kuitenkin tarjolla satoja sellaisia, kuten kuvassa 4.




The screenshot shows the Alibaba.com product page for a "Smart taximeter with gps function led lcd printer". The product image shows a black device with a green LCD screen displaying "4350" and a printer. The page includes a search bar, navigation menu, and product details.

Alibaba.com

Products ▾ What are you looking for...   Search

Categories ▾ Ready to Ship Trade Shows Services ▾ Sell on Alibaba ▾ Help ▾

Home > All Industries > Vehicles & Accessories > Auto Parts & Accessories > Auto Electrical System > Auto Meter  [Subscribe to Trade Alert](#)

Smart taximeter with gps function led lcd printer

FOB Reference Price: [Get Latest Price](#)

1 - 99 Pieces	>=100 Pieces
US\$75,00	US\$72,00

Shipping: Support Sea freight

Payments: This supplier also supports T/T payments.

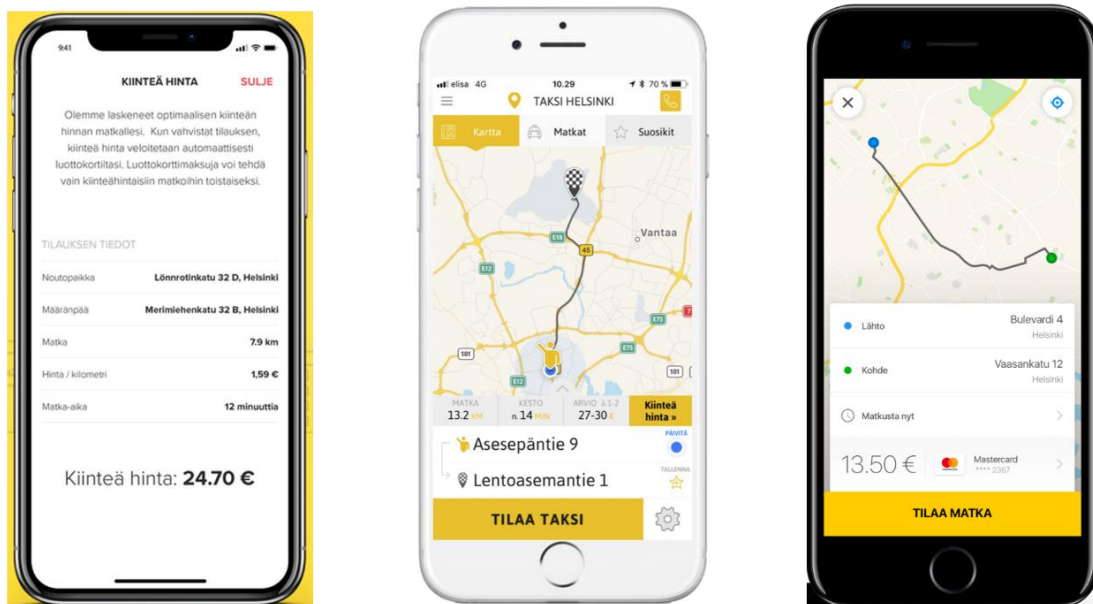
**Kuva 4.** Esimerkki taksamittarista, jonka voi tilata Alibaba.com -nettisivulta.

#### 4. Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova

Useilla toimijoilla on käytössä kyydinvälitysalusta tai järjestelmä, jossa asiakkaalle annetaan tilausvaiheessa sitovan hinnan. Tämä hinta ei sitten muutu, vaikka ennakkoon arvioitu kuljetukseen tarvittu aika tai matka muuttuisi asiakkaasta riippumattomasta syystä.

Esimerkiksi FixuTaxi esittää omalla nettisivullaan: ”Tilaamalla taksin sovelluksella saat kyydillesi aina kiinteän hinnan etukäteen – olipa matkan varrella ruuhkaa tai ei.”<sup>33</sup> Vastaavasti Taksi Helsingin nettisivulla lukee: ”Sovellus tarjoaa asiakkaalle ennakkoon varmennetun hinnan mahdollisuutta aina tilauksen yhteydessä. Kiinteä hinta vaihtelee esimerkiksi vuorokauden ajan ja päivän mukaan, eli se ottaa jo valmiiksi huomioon muun muassa ruuhka-ajat ja sesongit. Näin asiakkaat tietävät matkan hinnan jo ennen taksiin hyppäämistä, eikä hintayllätyksiä voi syntyä”.<sup>34</sup> Myös Lähitaksilla on vastaava hinnoittelutapa käytössä: ”Taksini-sovelluksella tilatessa näet, mistä maksat ja kuinka paljon. Sovelluksella maksaessa saat matkallesi aina parhaan ja reilumman kiinteän hinnan.” Menevälläkin on kiinteä ennakkohinta saatavilla ”kun lähtö- ja määränpääosoitteet ovat tiedossamme.”<sup>35</sup>

Suomen taksamittarisääntelyn valossa nämä järjestelmät edustavat sopimushintaa, jossa hinta ei perustuu ainakaan reaaliaikaisen matkan ja/tai ajan mittaamiseen. Näin ollen tällaiset järjestelmät eivät edusta ”taksamittaria vastaavia laitteita tai järjestelmiä.”



Lähitaksin Taksini sovellus

Taksi Helsinki sovellus

Fixutaksin sovellus

**Kuva 5:** Lähitaksin Taksini sovellus<sup>36</sup>, Taksi Helsinki -sovellus<sup>37</sup>, ja FixuTaxi-sovellus<sup>38</sup>

<sup>33</sup> <https://fixutaxi.fi/>

<sup>34</sup> Taksi Helsinki (2018)

<sup>35</sup> Menevä nettisivu: <https://meneva.fi/fi/taksisovellus>

<sup>36</sup> Kuva Lähitaksin nettisivulta osoitteessa: <https://www.taksini.fi/>

<sup>37</sup> Kuva Taksi Helsinki nettisivulta osoitteessa: <https://www.taksihelsinki.fi/taksi-helsinki-oy/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/tieda-mita-kyytisi-maksaa-taksi-helsinki-toi-markkinoille-kiinteahintaiset-taksimatkat/>

<sup>38</sup> Kuva FixuTaxin nettisivulta osoitteessa: <https://fixutaxi.fi/>

## 5. Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova

Liikennepalvelulain uudistus oli osa Sipilän hallituksen kahta hallitusohjelman tavoitetta: edistetään digitalisaatiota ja puretaan sääntelyä. Taksilainsäädännön osalta nämä tavoitteet koskivat erityisesti tätä digitaalisen kyytipalveluiden ja alustatalouden kategoriaa. Maailman metropoleissa yleistyneiden kyydinvälityspalvelujen toimintamallit, erityisesti Uberin, haluttiin laillistaa myös suomalaisessa lainsäädäntökehelyssä. Kyydinvälitysalustojen toimintamalliin kuuluu, että toimintaa voidaan harjoittaa tavallisella henkilöautolla matkapuhelimen kautta, ilman autoon kiinteästi asennettua teknologiaa.

Kyydinvälitysalustayritysten omat linjanvedot suhteessa taksamittarisääntelyyn ovat pääosin yhtenevät, eli taksamittarivaatimusta vastustava. Uber 15.10.2018 päivätyssä kannanotossaan "Ajoneuvolaki ja eräät muut lait (HE 86/2018 vp)" vetoaa teknologianeutraliteetiksi kutsuttuun periaatteeseen, minkä perusteella taksamittareita ei tarvitsisi autossa olla:

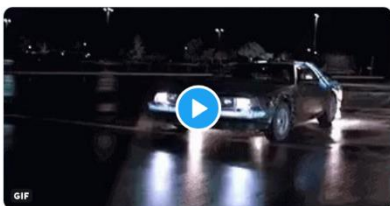
"Vaatimalla asentamaan jokaiseen ajoneuvoon fyysinen taksamittari vähennettäisiin saatavilla olevien palveluiden monimuotoisuutta, kuluttajan valinnan mahdollisuuksia, ja rajoitettaisiin innovaatioita, jotka kaikki voivat kaikki vaikuttaa heikentävästi palveluiden saatavuuteen ja taloudelliseen vaikutukseen Suomelle. Sääntelyn pitäisikin keskittyä hinnoittelun läpinäkyvyyteen ja tarkkojen hinta-arvioiden saatavuuteen. Tämä on hyvin tunnistettu liikennepalvelulaissa ja se pitäisi säilyttää jatkossakin." (Uber, 2018, s. 2)

Uberin oma kanta on, että heidän mobiilisovelluksensa "ei ole taksamittari" (s. 3), mutta kuitenkin mahdollistaa "tarkan ja paikkaansa pitävän ajan ja matkan mittauksen" (p. 4). Uberin mukaan olennainen ero heidän sovelluksensa ja taksamittarin välillä on, että sovellus ei ole mittalaitte, vaan internet-alustan käyttöliittymä. Mittaaminen "tapahtuu Uberin palvelimilla, eikä kuljettajan puhelimessa" (s. 4).

Uber siis asemoi teknologiansa olevan matkaa ja aikaa mittaava järjestelmä, joka ei ole taksamittari. Uber on siis vastaava järjestelmä. Uber on toteuttanut palvelunsa perustuen hinta-arvioon, siis ei sitovaan hintaan (4.7.2018 - 10.11.2019 asti käytössä oli hintahaarukka, 11.11.2019 lähtien hinta-arvio). Uberin sovelluksella on nykyisin myös mahdollista lisätä välietappeja matkan aikana (kuva 6).



Eilen juhlittiin loman alkua oluen, ystävien ja lautapeliä kera. Pikkutunneilla kotiin vei Uber. Matkan aikana lisäsimme välietappi reitille sovelluksen kautta ja lasku jaettiin parilla näpäytyksellä MobilePayn kautta. Kehitys kehittyi. #taksi



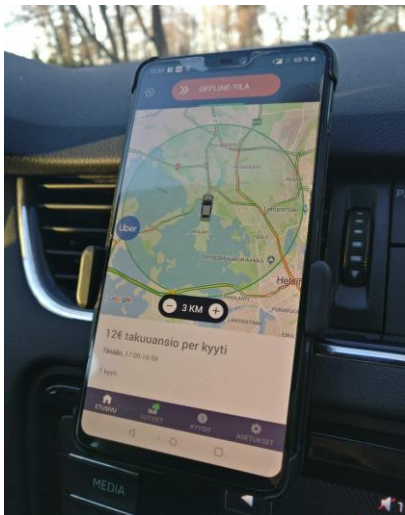
7:27 ip. - 21. jouluk. 2019 - Twitter Web App

1 uudelleenwiittaus 50 tykkäystä

**Kuva 6:** Liberan sisältöjohtaja Tere Sammallahti kertoi Twitter-tiillään joulukuussa 2019, kuinka Uberin sovellus mahdollistaa välietappien lisäämisen kesken matkaa. Tällainen tekninen toteutus edellyttää matkan ja ajan reaaliaikaista mittausta, eikä kyseessä ole sopimusajo.

Bolt lopetti toimintansa Suomessa tammikuussa 2020. Taksamittarisääntelyn kannalta on kuitenkin merkittävää, että Bolt tulkitsti säädöstä Uberista poikkeavalla tavalla. Uberin näkökanta on, että heidän sovelluksensa on vastaava järjestelmä. Toisin sanoen, Uber oikeuttaa toimintansa laillisuuden vetoamalla säädöksen jälkimmäiseen osaan.

Bolt sen sijaan sai legitimizeettinsä säädöksen alkuosasta. Boltin sovellus ilmoitti jo tilausvaiheessa matkan hinnan – ei siis hinta-arviota tai hintahaarukkaa. Bolt katsoi, ettei sen toimintatapa perustu matkan tai ajan mittaamiseen, eikä se siten ole taksamittaria vastaava järjestelmä. Huomioitavaa kuitenkin on, että asiakkaalle etukäteen annettu hinta voi muuttua, jos auto joutuu esimerkiksi ruuhkaan tai kuljetukseen tarvittu aika, tai matka muuten eroaa etukäteen arvioidusta ajasta tai matkasta.



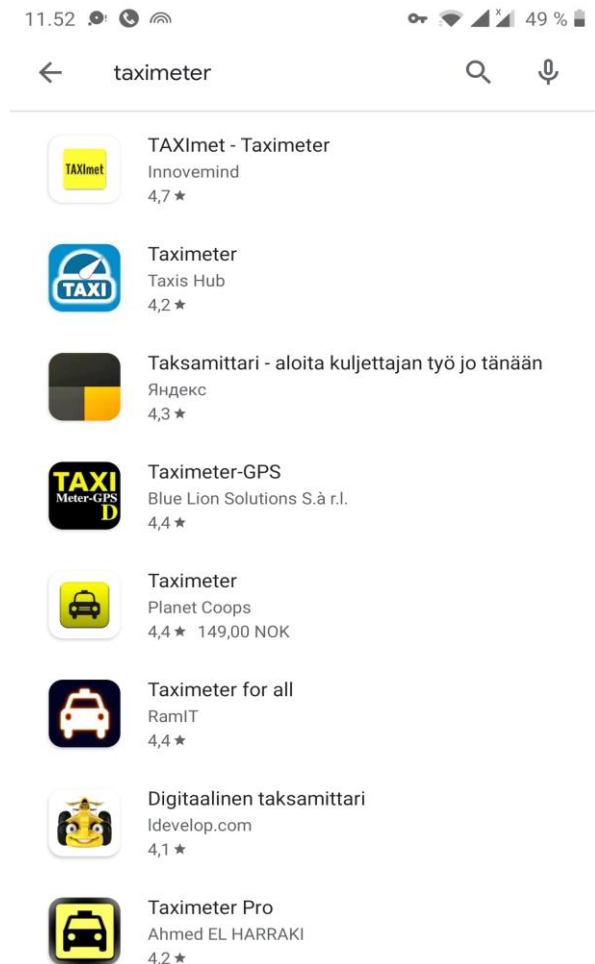
**Kuva 7.** Boltin (ex-Taxify) kuljettajasovellus marraskuussa 2018. (Kuva: Arto Lanamäki)

Tähän samaan kategoriaan kuuluu myös joidenkin perinteisten välityskeskusten omat tilaussovellukset, kuten esimerkiksi OTAXI:n sovellus ja Taksi Tampereen sovellus. Nämä sovellukset antavat asiakkaalle hinta-arvion, mutta matkan lopullinen hinta perustuu taksamittarilla reaaliajassa mitattuun matkaan ja siihen tarvittuun aikaan. Näin ollen nämä tilaussovellukset eivät edusta ”taksamittaria vastaavaa laitetta tai järjestelmää”, sillä matkan lopullinen hinta ei perustu näiden järjestelmien suorittamaan matkan tai ajan mittaamiseen, vain taksamittarilla suorittamaan matkan ja ajan mittaamiseen.

## **6. Sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus”**

On tiedossa, että osa uuden taksilainsäädännön voimaantulemisen jälkeen aloittaneista kuljettajista käyttää matkan ja ajan mittaamiseen sovelluskaupasta (AppStore tai Google Play) ladattua sovellusta. Tällaisia sovelluksia löytyy sovelluskaupoista kymmeniä erilaisia (Kuva 8).

Nämä sovellukset ovat monenkirjavia kokonaisuuksia. Nämä rinnastuvat kategoriaan 3 (sertifioimattomat taksamittarit).



Kuva 8: Google Play -sovelluskaupan hakutuloksia sanalla “taximeter” tammikuussa 2020.

## 7. Ei teknologiaa. Hinnanmuodostus tapahtuu asiakkaan ja kuljettajan välisellä ennen kyytiä tehdyllä sopimuksella.

Tiettävästi Helsingissä on jonkin verran välityskeskuksiin kuulumattomia takseja, jossa ei käytetä taksamittaria, muttei muutakaan laitetta. Hinta näissä tapauksissa sopivat kuljettaja ja asiakas keskenään. Tämä on taksamittarikirjauksen puolesta täysin laillista, kunhan ”matkan hinta perustuu muuhun kuin matkan tai ajan mittaamiseen.” Toimintatapa saattaa rikkoa jotain muuta säännöstä kuten kuitinantovelvoitetta.

## LIITE 2. Tutkimuksen aineisto

Tämän raportin aineistoanalyysissä on käytetty:

- 60 taksialan toimijoiden kanssa tehtyä haastattelua liittyen taksialan digitalisaatioon ja liikennepalvelulain vaikutuksesta taksialaan. Haastattelut suoritettiin tammikuu 2018 - tammikuu 2020 välisenä aikana. Haastattelimme useita tahoja kahdesti tai kolmesti (esim. ennen lain voimaantuloa – 5-6 kk lain voimaantulon jälkeen – 12-18 kk lain voimaantulon jälkeen). Haastattelimme mm. edustajia seuraavista tahoista:
  - Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM)
  - Kilpailu- ja kuluttajavirasto (KKV)
  - Verohallinto
  - Trafi / Traficom
  - Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES)
  - Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
  - Taksiliitto
  - Taksamittarivalmistajia
  - Useat taksivälityskeskukset ympäri Suomea
  - Uusia välitysalustoja
  - Taksisovellusten kehittäjiä
- Voimassa oleva taksamittaria koskeva lainsäädäntö (Suomi ja EU -tasolla mittauslaitedirektiivin muodossa)
- Hallituksen lakiesitykset koskien taksamittarisääntelyä
- Eri toimijoiden lausuntoja taksamittarisääntelyä koskeviin lakiesityksiin
- Erilaiset markkinoilla käytössä olevat laitteet ja järjestelmät, joilla lasketaan tai kerrotaan kyydin hinnasta
- Päivittäislehdissä esiintyneet artikkelit koskien taksamittaria ja sen sääntelyä
- Kymmenet taksikuljettajien kanssa tehdyt haastattelut

## Lähteet

321/2017. Laki ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2017/20170321>

EU Mittauslaitedirektiivi 2014/32/EU.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0032&from=fi>

Greenberg, Brad A. (2016). Rethinking Technology Neutrality. Minnesota Law Review. 100, 1495-1562. <https://scholarship.law.umn.edu/mlr/207>

HE 161/2016 vp. Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_161+2016.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_161+2016.pdf)

HE 86/2018 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain muuttamisesta ja eräksi muiksi laeiksi.

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_86+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_86+2018.pdf)

HE 9/2017 vp. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain, ajoneuvojen katsastustoiminnasta annetun lain ja ajoneuvojen yksittäishyväksynnän järjestämisestä annetun lain muuttamisesta.

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE\\_9+2017.aspx](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sivut/HE_9+2017.aspx)

Laki kuitintarjoamisvelvollisuudesta käteiskaupassa (658/2013).

<https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130658>

Lanamäki, A., Väyrynen, K., Iivari, N., Kinnula, M., Ventä-Olkkonen, L., & Laari-Salmela, S. (2019). Is a Taximeter a Guarantee of Honesty or a Barrier to Entry? Exploring Technology Discourses as Consequences of Policy Ambiguity. European Conference on Information Systems (ECIS 2019), Stockholm-Uppsala, Sweden. <http://jultika.oulu.fi/files/nbnfi-fe202001273480.pdf>

Liikennepalvelulain muuttaminen. Valtioneuvoston hankeikkuna, LVM025:00/2019.

<https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2019>

LiVM 3/2017 vp. Valiokunnan mietintö LiVM 3/2017 vp— HE 161/2016 vp.

[https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/LiVM\\_3+2017.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/LiVM_3+2017.pdf)

Taksi Helsinki (2018). Tiedä, mitä kyytisi maksaa – Taksi Helsinki toi markkinoille kiinteähintaiset taksimatkat.

<https://www.taksihelsinki.fi/taksi-helsinki-oy/ajankohtaista/lehdistotiedotteet/tieda-mita-kyytisi-maksaa-taksi-helsinki-toi-markkinoille-kiinteahintaiset-taksimatkat/>

Taksiliiton kantelu oikeuskanslerille. Päiväys: 17.5.2018.

[https://data.yle.fi/dokumentit/Uutiset/Taksiliitto\\_Oikeuskansleri.pdf](https://data.yle.fi/dokumentit/Uutiset/Taksiliitto_Oikeuskansleri.pdf)

Taksiliiton tiedote 19.9.2018. Liikennepalvelulain mukaan taksamittari on taksissa pakollinen varuste, jos matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen tai niiden yhdistelmään. Tulkinnanvaraa ei enää jäänyt oikeuskanslerin annettua vastauksensa Taksiliiton selvityspyyntöön. Päiväys: 19.9.2018.

<https://www.taksiliitto.fi/kirjavat-tulkinnat-taksamittarista-saivat-sinetin/>

Trafi (2018). Trafín määräykset. Julkaistu: 11.4.2018.

[https://vayla.fi/documents/20473/370756/30077-Esitys\\_6\\_Trafín\\_maaraykset.pdf/ed38cb3f-4e7a-4fbf-90b0-4989e082aa5d](https://vayla.fi/documents/20473/370756/30077-Esitys_6_Trafín_maaraykset.pdf/ed38cb3f-4e7a-4fbf-90b0-4989e082aa5d)

Trafín tiedote (2018). Tiedote taksiliikenneluvan haltijoille. Julkaistu: 30.5.2018.

[http://www.tamlans.fi/wp-content/uploads/2018/06/30808-Tiedote\\_taksiliikenneluvan\\_haltijoille\\_30\\_5\\_2018.pdf](http://www.tamlans.fi/wp-content/uploads/2018/06/30808-Tiedote_taksiliikenneluvan_haltijoille_30_5_2018.pdf)

Tukes (21.12.2016/1432). Valtioneuvoston asetus mittauslaitteiden olennaisista vaatimuksista, vaatimustenmukaisuuden osoittamisesta ja teknisistä erityisvaatimuksista 21.12.2016/1432.

<http://plus.edilex.fi/tukes/fi/lainsaadanto/20161432?toc=1>

Uber (2018). Uber Finland Oy lausunto hallituksen esitykselle HE 86/2018 vp. Päiväys: 15.10.2018.

<https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2018-AK-214124.pdf>

Verohallinnon selvitys 1/2020: Näkökulmia taksialan harmaaseen talouteen uuden liikennepalvelulain aikana. Julkaistu 21.1.2020.

[https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI\\_20200121111031.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/c4077dd3-865e-4b76-af24-5f945361ef18/0c7a8b71-260b-46e5-8e88-3ef39ed4f374/RAPORTTI_20200121111031.pdf)



# Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus



ISBN: 978-952-62-2550-0 (electronic version)  
ISSN 2490-130X  
2020