

7.4.2020

Julkinen

1 Perusteltuja näkemyksiä tehdystä taksiuudistuksesta

2

3 Tälle lausunnolle ei ole varsinaisesti vastaanottajaa. Esittelin tämän lausunnon yhdessä tilaisuudessa.

4

5 Tämä teksti on merkitty ”**lausunnoksi**”, mikä tarkoittaa tämän tekstin olevan enimmäkseen mielipidettä.
6 Ensimmäinen osa tästä lausunnosta on lähinnä omia mielipiteitä koskien taksiuudistusta. Toisessa osassa
7 esittelen erilaisia huomioita perustuen Väyrynen & Lanamäki (2020). Kolmas osa on yhteenvetoa.

8

9 OSA 1: Omia perusteltuja mielipiteitä

10

11 Yksi lähestymistapa

12

13 Wikipedia – Adam Curtis

14 https://en.wikipedia.org/wiki/Adam_Curtis

15

16 Tässä kohtaa voi todeta Adam Curtisin tekemät dokumentit. Kantava teema monessa Adam Curtisin
17 dokumentissa on ollut erilaisten poliittisten päätösten taustat sekä erilaisten poliittisten päätösten oikeat
18 seuraukset, jolloin osa poliittisen päätöksen seurauksista on ollut täysin päinvastaisia odotuksiin nähden.
19 Eli poliittisella päätöksellä voi olla täysin päinvastaisia tuloksia suhteessa tehdyn päätöksen oletettuihin
20 seurauksiin nähden.

21

22 Taksiuudistusta tarkastellessa kannattaa siis katsoa tehdyn päätöksen oikeita oletuksia sekä päätöksen
23 oikeita ja odottamattomia seurauksia.

24

25 Sipilän hallitus asialla ensivaiheessa

26

27 Taksiuudistusta tehtiin Juha Sipilän hallituksen (29.5.2015-6.6.2019) aikana. Nykyisen hallituksen
28 (Marin, alkaen 10.12.2019) aikana (ensin Rinteen hallitus ja sitten nykyinen Marinin hallitus) on tekeillä
29 selvityksiä taksiuudistuksesta ja taksiuudistuksen vaikutuksista.

30

31 Juha Sipilän hallitusohjelmassa (Valtioneuvosto 2015, sivulla 9) todetaan mm. seuraavia.

32

33 **Kuntien ja Kelan liikennepalvelut**

34

35 **Hallitus uudistaa julkisesti tuettuja (valtio, kunnat, Kela) henkilökuljetuksia**
36 **tavoitteena kymmenen prosentin säästö vuodesta 2017.**

37

38 **Uudistus toteutetaan digitalisaatiota hyödyntämällä ja mahdollistamalla uudenlaiset,**
39 **markkinaehtoiset ja innovatiiviset palvelukonseptit kehittämällä lainsäädäntöä.**
40 **Lainsäädäntöä kehitetään toteuttamalla henkilö-, posti- ja tavarakuljetuksia koskevan**
41 **lainsäädännön kokonaisuudistus.**

42

43 Tuot teksti taitaa olla hallitusohjelman lähin viite, jossa käsitellään tehtävää taksiuudistusta. Eli tässä
44 kohtaa jäi silloiselle liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerille hyvin laaja toimintavapaus koskien
45 lainsäädännön kokonaisuudistusta.

7.4.2020

Julkinen

46

47 **Sanna Marinin hallitus nykytilanteessa**

48

49 Sanna Marinin hallitusohjelmassa (Valtioneuvosto 2019, sivu 115) todetaan mm. seuraavia.

50

51 **Tehdään liikennepalvelulain arviointi.**

52

53 **Taksiliikenteen osalta tehdään tarvittavat korjaukset ottaen huomioon toiminnan**
54 **turvallisuus ja harmaan talouden torjunta. Erityisesti kohdattuihin epäkohtiin**
55 **(esimerkiksi hinnoittelun läpinäkyvyys ja taksien saatavuus) pyritään etsimään**
56 **ratkaisuja muuttuneessa tilanteessa. Kela-taksien kilpailutuskäytännöt vaativat myös**
57 **uudelleenarviointia.**

58

59 **Laki liikenteen palveluista**

60

61 Tässä kohtaa kannattaa todeta Finlex-palvelusta asianmukainen laki ajantasaisena.

62

63 **320/2017 – Laki liikenteen palveluista**64 <http://finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

65

66 Kyseistä lakia on jo muutettu useamman kerran, minkä voi tarkistaa säädösmuutosten hakemistosta.

67

68 **320/2017 – Säädösmuutosten hakemisto**69 <http://finlex.fi/fi/laki/smur/2017/20170320>

70

71 Samasta osoitteesta näkyy myös säädöksen perusteella annettuja muita säännöksiä.

72

73 **Yksi lisäviritys – Määräys – TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019**

74

75 Tähän kohtaan pitää todeta Liikenne- ja viestintäviraston (TRAFICOM) määräys, jossa esitetään
76 vaatimuksia taksimatkasta ilmoitettaville tiedoille ja hintojen esillä pidosta. Määräys on tullut voimaan
77 1.2.2020.

78

79 Käytännössä Liikenne- ja viestintäviraston (TRAFICOM) määräys on pääasiassa joukko kuvakkeita,
80 jotka pitäisi olla näkyvissä taksin ulkopuolelta katsottaessa. Eli tällöin olisi periaatteessa mahdollista
81 verrata taksien hintoja katsomalla kuvakkeet ja hinnat taksiautojen – varmaankin auton kyljestä pitäisi
82 pystyä lukemaan hinnasto.

83

84 Oma mielipide määräyksestä (TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019).

85

86 Omassa taloyhtiössä asuu yksi taksinkuljettaja (muistaakseni hän ei ole yrittäjä vaan palkattu
87 taksinkuljettaja), ja katsoin auton kyljessä olevaa tarraa, joka sisälsi edellä mainitussa määräyksessä
88 mainitut kuvakkeet.

89

90 **Oma mielipide: Moni meistä ei osaa lukea oikein kaikkia kuvakkeiden tietoja.**

91

92 **Oma mielipide: Tietysti ajatuksena voisi olla valistunut taksin asiakas, joka osaa**
93 **verrata tarroissa olevat hinnat ja muut tiedot oikein, mutta oman arvion mukaan tuo**
94 **kuvakeviritys ei ratkaise kaikkia ongelmia.**

7.4.2020

Julkinen

95

96

97

98

99

100

Oma mielipide: Erilaisia kuvakkeita on määräyksessä seitsemässä eri luokassa, ja kuvakkeiden opettelu vaatii oman työnsä, joten en usko kaikkien mahdollisten taksiasiakkaiden osaavan ymmärtää kaikki seitsemän luokan kuvakkeet oikealla tavalla.

101

102

103

104

Oma mielipide: Annettu määräys (TRAFICOM/432625/03.04.03.00/2019) ei ratkaise kaikkia ongelmia, ja annetulla määräyksellä tulee varmasti olemaan erilaisia odottamattomia sivuvaikutuksia.

105

106

107

Lausuntopyyntö: Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta (Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/1631/2020)

108

Tähän kohtaan pitää linkittää yksi lausuntopyyntö, joka päättyi 21.2.2020.

109

110

111

112

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=745731da-5962-4686-945e-5ba4170ac318>

113

114

115

116

Lausuntopyynnön ohessa oleva Liikenne- ja viestintäministeriön arviomuistio (Taksisääntelyn toimivuus) on vain vaatimattomasti 117 sivua. Eli asiassa on ollut todella paljon selvittämistä.

117

118

Yksi perusongelma: asiakkaan kokema oikea tilanne?

119

Mikä on asiakkaan oikeasti kokema tilanne taksikyötiä valittaessa?

120

121

122

123

124

Omana esimerkkinä pitäisin tilannetta, jossa yksittäinen matkustaja haluaa siirtyä junakyydin jälkeen taksilla kohti lopullista määränpäätä. Tunnetulla tavalla junien aikataulut voivat joskus pettää, joten juna voi saapua asemalla hieman myöhässä, jolloin junan myöhästymisen takia asiakkaalla voi olla kova kiire.

125

126

127

Kysymys: Onko mahdollisesti (hyvin!) kiireinen matkustaja valmis vertailemaan useamman taksin hinnastoa?

128

129

130

131

Vastaus: Oikeasti (hyvin!) kiireinen matkustaja haluaisi päästä mahdollisimman nopeasti eteenpäin, jolloin useamman taksin hinnaston vertailu ei siis ole ensimmäinen tavoite.

132

133

134

Vastaus: Asiakkaan oikeasti kokema tilanne (kova kiire?) on ymmärretty väärin hyvin monessa asiayhteydessä.

135

Paradoksi: joskus tarvitaan julkista toimintaa takaamaan tehokas yksityinen toiminta

136

137

138

139

140

Itse olen käyttänyt useamman kerran esimerkkinä Maanmittauslaitosta, jonka alaisuudessa toimii mm. kiinteistörekisteri. Kukaan järjevä henkilö ei taida kieltää kiinteistörekisterin merkitystä, vaikka suuri osa kiinteistörekisterien merkinnöistä perustuu siis yksityiseen toimintaan.

141

142

143

Eli tässä kohtaa voi todeta yhden paradoksin: aina välillä on kehitettävä jotain julkista toimintaa takamaan tehokkaampi yksityinen ja kaupallinen toiminta. Tietysti erilaiset markkinatalousteoreetikot vastustavat tällaisia järjestelyitä ns. selkäytimestä enemmän tunneperusteella kuin asiaperusteilla.

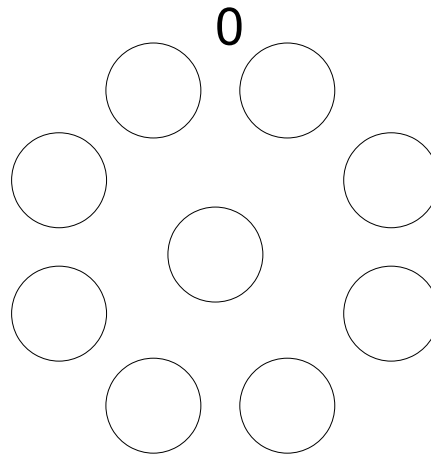
7.4.2020

Julkinen

144

145 Itse olen huomionnut, että erilaiset järjestelmät voivat olla toisistaan täysin riippumattomia. Tällaisessa
146 tilanteessa tietojen siirtäminen eri järjestelmien välillä voi olla hyvin vaikeaa ja työlästä.

147

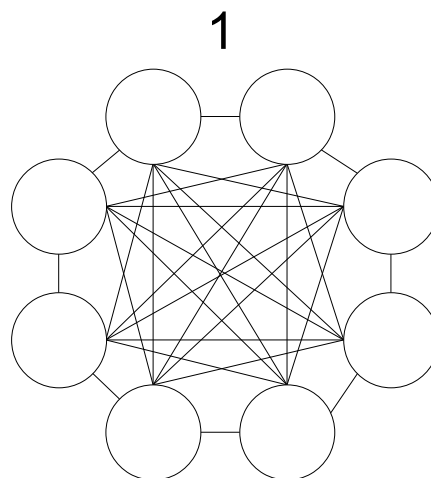


148

149

150 Seuraava mahdollisuus on monen järjestelmän erityyppiset liitokset, jotka voivat olla hyvin
151 monimutkaisia.

152



153

154

155 Ongelmana tässä vaihtoehdossa on yhden muutoksen heijastuminen moneen muuhun järjestelmään. Eli
156 monimutkaiset monesta-moneen -yhteydet ovat todellakin monimutkaisia.

157

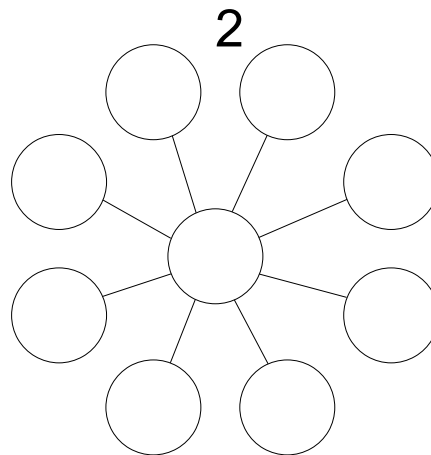
158 Seuraava vaihtoehto on yksi keskusjärjestelmä, joka on yhteyksissä kaikkiin muihin riippuviin
159 järjestelmiin.

160

161 Ongelmana tässä vaihtoehdossa on yhden keskusjärjestelmän ongelmien heijastuminen heti riippuviin
162 järjestelmiin.

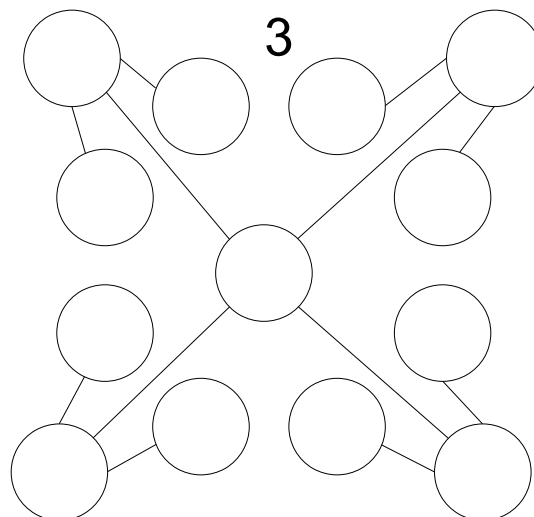
7.4.2020

Julkinen



163
164
165
166
167
168

Seuraava vaihtoehto järjestelmien hierarkia, jolloin keskusjärjestelmä ei ole suoraan liitoksissa kaikkiin muihin järjestelmiin. Perushuomiona voi todeta, että tässä vaihtoehdossa on mahdollista vaihtaa riippuvia järjestelmiä ilman heijastumista heti kerrallaan kaikkiin mahdollisiin järjestelmiin.



169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181

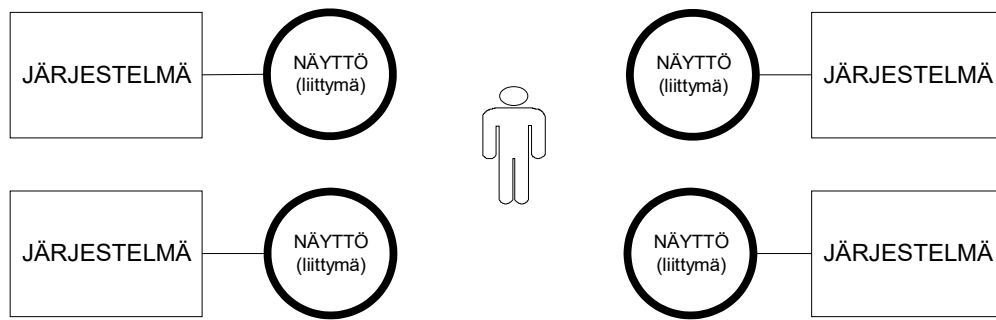
Miten edellä mainittu liittyy taksiasioihin?

Väyrynen & Lanamäki (2020) esittelevät liitteessä 1 markkinoilla olevat ratkaisut ja lainsäädännöllisen tilanteen. Oman arvion mukaan olemme siirtyneet joillain tavoilla (vaihtoehto 0) toisistaan erillisiin järjestelmiin. Kuten liite 1 osoittaa, niin erilaisilla teknisillä välineillä ei aina ole suoraa yhteyttä muihin järjestelmiin. Eli järjestelmien irrallisuus aiheuttaa omat ongelmansa.

Käytännössä olemme siirtyneet tilanteeseen, jossa taksien hintojen siirto järjestelmästä toiseen on tarkoittanut ihmisen asettamista monen järjestelmän liittymän tilanteeseen. Eli taksien suhteen pitäisi ilmoittaa taksien rahavirtaa eri järjestelmiin, jotka eivät ole liitoksissa toisiin. Tätä olen esittänyt seuraavassa kuvassa.

7.4.2020

Julkinen

182
183

184 Periaatteessa taksien osalta voi todeta järjestelmien erillisyyden, jolloin tietojen välittäminen eri suuntiin
 185 perustuu siis käsityöhön. Perusongelma taitaa olla, että tietojen välittäminen eri suuntiin perustuu
 186 kuljettajien rehellisyyteen, koska heidän pitäisi tehdä tällainen tietojen siirto eri järjestelmien välillä.

187

188 **Kysymys: Voimmeko luottaa kaikkien taksien kuljettajien siirtävän rehellisesti kaikki**
 189 **tiedot käsityönä omasta järjestelmästä toisiin järjestelmiin?**

190

191 Oma veikkaus on täysin selvä: tässä kohtaa on mahdollisuus jättää tällainen käsityö tekemättä, jolloin
 192 taksin kuljetuksen tiedot eivät tallennu mihinkään muuhun järjestelmään. Koska järjestelmät ovat
 193 toisistaan erillisiä, niin tällainen tietojen siirto on mahdollista jättää välistä.

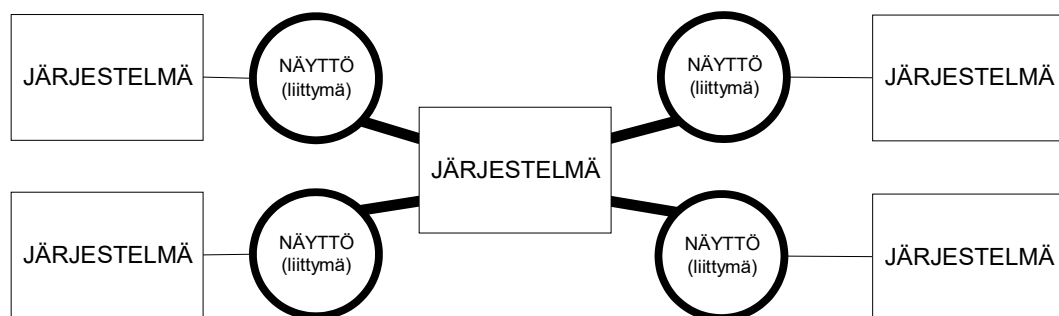
194

195 **Oma mielipide: Eri järjestelmien irrallisuus voi siis tarkoittaa tietojen ilmoittamatta**
 196 **jättämistä, jolloin taksiliikenteeseen liittyviä tietoja ei siis siirretä automaattisesti**
 197 **eteenpäin esimerkiksi julkisen sektorin järjestelmiin.**

198

199 Tässä kohtaa voi todeta, että taksissa käytettävä mittari (taksamittari tai jokin muu järjestelmä) voisi olla
 200 suhteellisen pieni järjestelmä, mutta se voisi olla kuitenkin yhteydessä moneen muuhun järjestelmään.
 201 Tällöin saataisiin vähennettyä turhaa käsityötä, joka on edellä mainitulla tavalla yksi ongelma esimerkiksi
 202 tilastojen ja verotietojen välittämisen kannalta.

203

204
205

206 **Oma mielipide: Taksiuudistuksessa olisi pitänyt määritellä erilaisten järjestelmien**
 207 **liittymien käytöstä, jolloin taksissa olevat laitteet käyttäisivät erilaisia standardoituja**
 208 **liittymiä.**

209

210 **Oma mielipide: Eli olisi pitänyt määritellä ensin hanke, jossa olisi kehitetty erilaisia**
 211 **standardoituja liittymiä käytettäväksi eri järjestelmissä.**

212

7.4.2020

Julkinen

213 Taksiiudistuksessa oltiin näköjään liian teknologianeutraaleja, jolloin ei määritelty erilaisia standardoituja
 214 liittymiä noudatettavaksi erilaisissa järjestelmissä.

215

216 **Oma mielipide: Ennen erilaisten järjestelmien liittymien kunnollisia määrittelyjä on**
 217 **taksiasioissa edelleen erilaisia ongelmia.**

218

219 En tiedä ulkomaiden tilannetta tässä asiassa.

220

221 **Kysymys: Onko jossain maassa määritelty taksiliikenteessä käytettäväksi hyvin**
 222 **tarkasti määriteltyjä ja hyvin standardoituja liittymiä?**

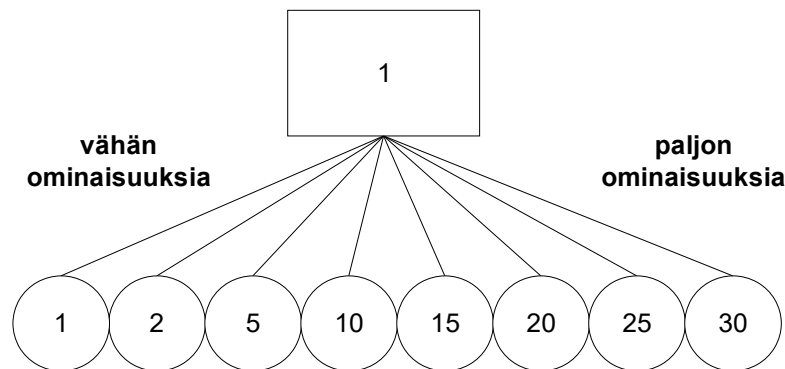
223

224 En tiedä tuohon kohtaan vastausta.

225

226 Seuraavassa kuvassa totean, että johonkin yksittäiseen järjestelmään voidaan lisätä vähitellen eritasoisia
 227 näyttöjä ja liittymiä, joiden ominaisuuksien määrä on erilainen.

228



229

230

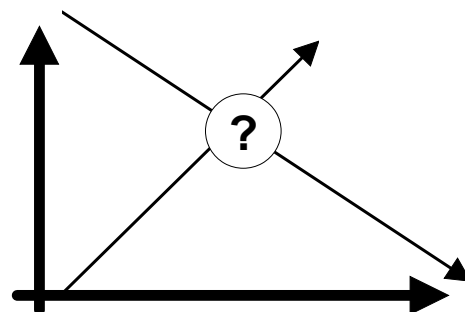
231 Kuten edellä todettuna, niin järjestelmät voivat liittyä toisiinsa erilaisten liittymien avulla.

232

233 **Poliittinen yleistieto vastaan jonkin alan (tekninen) erikoistieto**

234

YLEISTIETO



ERIKOISTIETO

235

236

7.4.2020

Julkinen

237 Tunnetulla tavalla suomalaiseseen politiikkaan pätevoidytään monesti jollaisen yleisemmän tiedon alueella
 238 – esimerkiksi Eduskunnassa on (jo liikaa?) kansanedustajina valtiotieteen maistereita tai vastaavien
 239 lähitieteiden maistereita.

240

241 **Kysymys: Ymmärtävätkö Eduskunnassa vaikuttajat kansanedustajat oikein erilaisten**
 242 **teknisten verkkojen tekniset erityispiirteet?**

243

244 **Vastaus: Erilaisten teknisten verkkojen tekninen huippuosaaminen ei ole ykkösasia**
 245 **kansanedustajia valittaessa.**

246

247 Jonkin alan tekninen huippuosaaminen on aika harvinainen tausta kansanedustajille, jolloin tekninen
 248 osaaminen tulee kansanedustajien käsiteltäväksi jotain muuta kautta. Esimerkkinä teknisistä asioista voi
 249 todeta Digitan ja Carunan (ja vastaavat yhtiöt), joiden teknisten verkkojen omistuksessa on ollut erilaisia
 250 ratkaisuja. Osasta tällaisten yhtiöiden teknisten verkkojen yksityistämisen suhteen on tehty erilaisia
 251 virheratkaisuja, jolloin jotain monopolia hoitaakin yksityinen yhtiö, joka voi määrätä hinnat aika vapaasti
 252 yläkanttiin. Jotkut puhuvat luonnollisesta monopolista, mikä ei sinänsä ole virheellistä. Itse kiinnitän
 253 huomiota teknisten verkkojen teknisiin erityispiirteisiin, jolloin jokin tekninen verkko on paljon parempi
 254 pitää voittoa tuottamattoman yhteisön omistuksessa verrattuna täysin yksityiseen omistukseen.

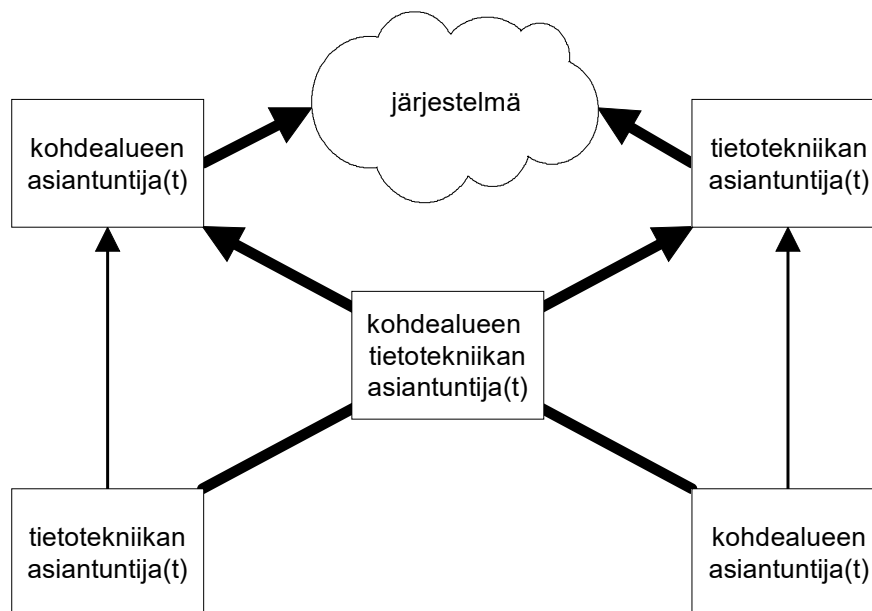
255

256 **Päätyminen kohdealueen tietotekniikkaan?**

257

258 Toisaalta voi todeta, että jonkin kohdealueen oppiminen tulee vastaan sovellettaessa tietotekniikkaan
 259 jollekin kohdealueelle. Oman arvion mukaan tietotekniikan asiantuntijoista ei yleensä tule jonkin
 260 kohdealueen huippuasiantuntijaa jossain tietoteknisessä hankkeessa.

261



262

263

264 **Monet poliittisista mielipidevaikuttajista ei ymmärrä oikein kohdealuetta ja**
 265 **kohdealueen tarvitsemaa tietotekniikkaa oikeissa asiayhteyksissä.**

266

267 Eli tässä kohtaa voi todeta tarpeen ymmärtää oikein esimerkiksi taksiliikenteen tietotekninen asiayhteys.
 268 Monesti ymmärrämme väärin erilaiset asiayhteydet, jolloin tietotekniikan oikea soveltaminen yksittäiselle

7.4.2020

Julkinen

269 kohdealueelle on monen tuskaisen välivaiheen lopputulos. Olemme vuosien aikana kiinnittäneet huomiota
 270 tietoteknisten järjestelmien hankinnan ja kehittämisen ongelmiin. Toisaalta jonkin kohdealueen
 271 tietotekniikka pitäisi ymmärtää oikein oikeassa asiayhteydessä.

272

273 **Rationaalisuusolettama on ollut käyttämäni termi erilaisten ihmisryhmien toimintaan liittyen**

274

275 Tässä kohtaa täytyy esittää oma (tarkka?) määritelmä rationaalisuusolettamasta.

276

- 277 1) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmällä on oma sisäinen todellisuus
- 278 2) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmällä on oma sisäinen todellisuus.
- 279 3) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmällä on oma ulkoinen todellisuus.
- 280 4) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmällä on oma sisäinen tilansa.
- 281 5) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmälle voi tulla ulkopuolista vaikutusta.
- 282 6) Ulkopuolelta oletetaan jokin odotettu käyttäytyminen rationaaliseksi.
- 283 7) Henkilöllä tai henkilöiden ryhmän sisäpuolella tulee vastaan irrationaalisia tekijöitä.
- 284 8) Sisältäpäin näkyy kaikkea muuta oletetun rationaalisuuden lisäksi.
- 285 9) Erilaiset irrationaalisuudet tulevat esille (ryhmän) ulkopuolelle epäsuorasti ja/tai
 286 yllättävästi monella eri tavalla.

287

288 Rationaalisuusolettaman mukaisesti olettaisi, että ihmiset käyttäytyvät ennalta määrättyjen kaavojen
 289 mukaisesti.

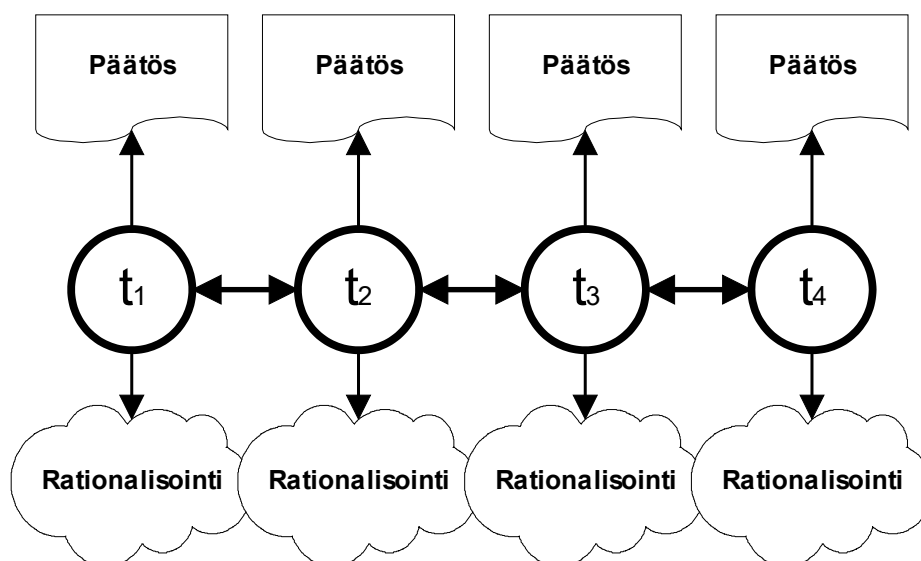
290

291 Rationaalisuusolettamaan perustuvat myös poliittiset aatteet, koska jokainen aate uskoo, että juuri heillä
 292 on käsissään yhteiskunnan luonnonlait. Noudattamalla tiettyjä yhteiskunnan luonnonlakeja yhteiskunta
 293 ikään kuin täydellistyisi ja saavuttaisi parhaan mahdollisen tasapainotilan.

294

295 Valitettavasti on niin, että ihminen on irrationaalinen palautumaton yksikkö, joka ei siis palaa
 296 alkuperäiseen tilaan minkään ulkopuolisen vaikutuksen jälkeen. Ihmisen rationaalisuus on sidottu eri
 297 tekijöihin, ja ihminen voi rationalisoida toimintaansa useilla eri tavoilla riippuen ajan hetkestä.

298



299

300

7.4.2020

Julkinen

301 Alkuperäisillä taksiuudistusta koskevat päätökset ovat perustuneet erilaisiin perusteluihin (rationalisointi),
302 joita on aikanaan pidetty hyvinä ja onnistuneina perusteina.

303

304 Tiedämme taksiuudistuksen perusteella erilaisten alkuperäisten oletuksien olleen joiltain osin väärä.

305 Erilaisten mielipidevaikuttajien ja poliittisten vaikuttajien on tietysti erittäin vaikea myöntää omien
306 esityksien ja päätösten väärä olettamuksia.

307

308 **Kysymys: Pystyvätkö erilaiset mielipidevaikuttajat myöntämään taksiuudistukseen**
309 **liittyvät omien perusteluiden olevan väärä?**

310

311 **Vastaus: Hyvin harva mielipidevaikuttaja tulee myöntämään taksiuudistukseen**
312 **liittyneet omat perustelut (rationalisointi) vääräksi.**

313

314 Tästä palautuu mieleen Jan-Erik Enestamin aikanaan esittämät huomiot koskien Valtioneuvoston asetusta
315 talousjätevesien käsittelystä viemäriverkostojen ulkopuolisilla alueilla (Jätevesiasetus). Jan-Erik Enestam
316 myönsi aikanaan, että hän ei täysin oivaltanut kaikkia asetuksen yksityiskohtia. Hän törmäsi asiaan oikein
317 todellisesti oman mökin (jäte)vesiasioiden järjestelyissä. Eli jätevesiasetuksen päätös perustui aikanaan
318 väärin olettamuksiin, ja asetusta onkin jouduttu muuttamaan ja kohtuullistamaan eri vaiheissa.

319

320 **Oman veikkauksen mukaan tässä käy kuten jätevesiasetuksessa, jolloin**
321 **taksilainsäädäntöä tullaan muuttamaan jatkossakin useamman kerran kulloisenkin**
322 **hallituksen väristä riippumatta.**

323

324 **Yhteiskuntainsinöörin mielentila**

325

326 Itse olen esittänyt ”yhteiskuntainsinöörin” kannattavan joitain yhteiskunnan luonnonlakeja, joiden avulla
327 yhteiskunta täydellistyy hyvin toimivaksi koneistoksi ilman mitään ongelmia. Erilaisilla
328 mielipidevaikuttajilla on erilaisia käsityksiä yhteiskunnan luonnonlaeista.

329

330 Yhteiskunnan luonnonlait kohtaavat oikean monimutkaisen todellisuuden, joka oikeasti vaikeuttaa
331 yhteiskunnan luonnonlakien oikeaan toteuttamiseen. Monet yhteiskunnan luonnonlait perustuvat aika
332 yksiulotteiseen ihmiskäsitykseen, jolloin ihmisten oletetaan monesti toimivan koneiden lailla ilman
333 mitään ongelmia. Oman havainnon mukaan ihmiset eivät ole koneita, jotka noudattavat yksinkertaisia
334 yhteiskunnan luonnonlakeja.

335

336 **Väittäjä: Yhteiskuntainsinöörin kannattamat yhteiskunnan luonnonlait kohtaavat**
337 **aina monimutkaisen todellisuuden, joka vaikeuttaa yhteiskunnan luonnonlakien**
338 **oikeaa toteuttamista, minkä lisäksi yhteiskunnan luonnonlakien oikea soveltaminen**
339 **aiheuttaa erilaisia odottamattomia vaikutuksia.**

340

341 **Vertailua taksiuudistuksen olettamuksista verraten oikeaan todellisuuteen**

342

343 Loppujen lopuksi esitän muutaman havainnon taksiuudistuksen olettamuksia ja taksiuudistuksen oikeita
344 seurauksia.

345

346 **Olettamus: Taksiuudistus laskee taksikyytien hintoja!**

347

348 **EI: Todellisuudessa (kts. [https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-](https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta)**
349 **[hintaseuranta](https://www.traficom.fi/fi/tilastot/taksiliikenteen-hintaseuranta)) taksikyytien hinnat ovat nousseet.**

7.4.2020

Julkinen

350

351 **Olettamus: Taksijuudistuksen vuoksi ei synny harmaata taloutta.**

352

353 **EI: Todellisuudessa takseihin kohdistetut valvontaiskut ovat osoittaneet erilaisia**
354 **ongelmia.**

355

356 Lisäksi yhdessä valvontaiskussa löytyi etsintäkuulutettuja henkilöitä. Kuten edellä on osoitettu, niin datan
357 siirto järjestelmästä toiseen voi tapahtua käsityönä, jolloin on mahdollista jättää tekemättä koko siirto, eli
358 näin syntyy oikeasti mahdollisuus harmaaseen talouteen.

359

360 **Olettamus: Harmaa talous ei ole ongelma**

361

362 **EI: Nykyinen hallitus (Marin) tulee hallitusohjelman mukaisesti käymään läpi**
363 **taksijuudistukseen liittyvän harmaan talouden ongelmia.**

364

365 **Olettamus: Taksiliikenteen turvallisuus ei vaarannu.**

366

367 **EI: Todellisuudessa jotkut asiakkaat ovat kokeneet turvallisuuden heikentyneen.**

368

369 **Olettamus: Taksiliikenteen saatavuus paranee taksijuudistuksen vuoksi.**

370

371 **EI: Todellisuudessa joillakin paikkakunnilla on ollut erilaisia ongelmia taksin**
372 **saatavuudessa.**

373

374 **Olettamus: Asiakkaat ymmärtävät kilpailuttaa hyvin erilaisia taksijurityksiä.**

375

376 **EI: Todellisuudessa asiakkaiden on ollut vaikea ymmärtää taksijuritytien hintojen**
377 **perusteita.**

378

379 **Olettamus: Erilaiset innovatiiviset ratkaisut ovat lisääntyneet.**

380

381 **EI: Todellisuudessa erilaiset uudet innovaatiot taksiliikenteen ympärillä ovat olleet**
382 **melko vähäisiä, jolloin innovaatiot ovat olleet pääasiassa taksimatkojen mittaamiseen**
383 **ja laskuttamiseen perustuvia järjestelmien esittelyä.**

384

385 **Olettamus: Uusi taksiliikenteen järjestelmä ei tarvitse valvontaa!**

386

387 **EI: Jotain valvontaa on pakko järjestää taksijuudistuksen jälkeen esiintyneiden**
388 **ongelmien korjaamiseksi.**

389

390 **OSA 2: Huomioita perustuen Väyrynen & Lanamäki (2020)**

391

392 Tiivistelmässä (Väyrynen & Lanamäki 2020) osoitetaan kuusi (6) tapaa hinnan määrittelyyn. Tässä
393 kohtaa voi todeta lainsäädännön mahdollistavan näin monta (6) tulkintaa.

394

395 **Kysymys: Ymmärsivätkö taksijuudistuksen tekijät näin monen (6) tulkinnan**
396 **mahdollisuutta?**

7.4.2020

Julkinen

397

398

Veikkaus: Taksiuudistuksen tekijät eivät välttämättä ymmärtäneet näin monen (6) tulkinnan mahdollisuutta.

399

400

Eli tietystikin uskottiin (tietysti?) hyvin valistuneisiin asiakkaisiin ja (tietysti?) rehellisiin kuljettajiin, mikä on tietysti osoittautunut toiveajatteluksi joiltain osin.

403

Teknologianeutraalius kuviteltuna ja todellisuudessa?

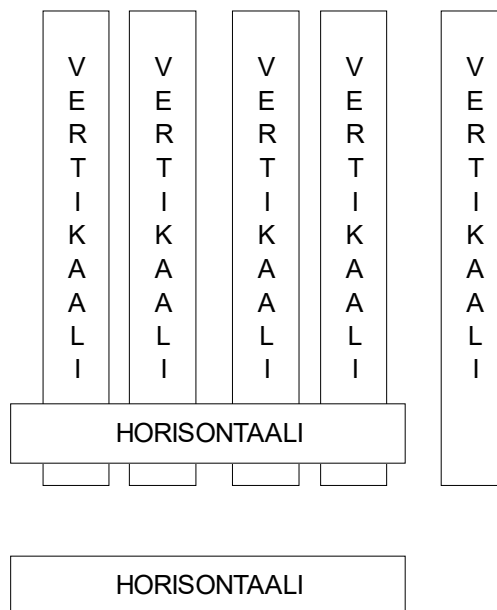
405

Väyrynen & Lanamäki (2020, sivu 6) toteavat sivulla teknologianeutraaliuden ja teknologian tarkan määrittelyn puuttumisen. Oikeasti olisi pitänyt tehdä selvitys erilaisista tietoteknisistä standardeista, joita olisi voitu käyttää asianmukaisesti.

409

Itse olen erotellut vertikaalit ja horisontaaliset standardit. Esimerkki horisontaalista standardista on sähköpostin standardit, jolloin sähköposti liikkuu tekniikaltaan hyvin erilaisten järjestelmien (vertikaali) välillä.

413



414

415

Tämän jälkeen olen monet kerrat kannattanut *avoimia horisontaaleja standardeja*. Avoimet horisontaaliset standardit mahdollistaisivat hyvin erilaisten (vertikaalit) järjestelmien yhteistoimintaa.

418

Eli *avoimista horisontaaleista standardeista* olisi pitänyt tehdä asianmukainen ja kunnollinen selvitys hyvissä ajoin ennen lainsäädäntöä. Ehkä olisi voitu määritellä jotkin kansalliset (myös kansainväliset?) standardit käytettäväksi taksien mittareissa; toisaalta olisi ollut mahdollisuus tehdä kansainvälinen vertailu käytettävistä standardeista.

423

Todellinen epäselvyys hinnan määrittelyssä?

425

Väyrynen & Lanamäki (2020, luku 2.1) käsittelee ensimmäistä monitulkitaisuutta – milloin matkan hinta perustuu matkan tai ajan mittaamiseen?

428

7.4.2020

Julkinen

429 Luku 2.1 (Väyrynen & Lanamäki 2020) osoittaa todellisia epämääräisyyksiä koskien matkan hinnan
430 monenlaisiin perusteisiin liittyen. Tämän luvun oikea ymmärrys vaatii kyllä useamman lukukerran, koska
431 tulkintamahdollisuuksia on todella paljon.

432

433 **Oman arvion mukaan hyvin monella asiakkaalla voi olla todellisia vaikeuksia**
434 **ymmärtää hyvin erilaisia hinnoitteluperusteita.**

435

436 **Tässä palataan kiireisen asiakkaan tilanteeseen: onko kiireisellä asiakkaalla oikeasti**
437 **halua tai aikaa lähteä vertailemaan useita hintavaihtoehtoja huolellisesti vertaillen?**

438

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

441

442 Ongelmaksi tässä kohtaa taitaa tulla taas siirto järjestelmästä toiseen käsityönä, jolloin
443 taksinkuljettaja voi jättää tällaisen siirron välistä mahdollistaen erilaiset ongelmat kuten
444 harmaa talous.

445

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

447

448 Kiireisen asiakkaan ongelma tulee tässä kohtaa vastaan: jaksako kiireinen asiakas vertailla
449 huolellisesti erilaisia vaihtoehtoja.

450 Ketkä asiakkaista ymmärtävät oikeasti ennakkoon annetun hinnan, hintahaarukan ja

451 maksimihinnan erilaiset vaihtoehdot? Oman arvion mukaan asiakkailla voi olla vaikeuksia
452 ymmärtää tällaisia eroja.

453

454 **Tulkintaeroja ja ongelmia teknologisten ratkaisujen osalta (Väyrynen & Lanamäki 2020, sivu 7-9)**

455

456 Tässä kohtaa esitetään neljä tulkintaa.

457

458 1) Asiakkaalle sovelluksessa etukäteen annettu hintahaarukka

459 2) Asiakkaalle sovelluksessa annettu hinta-arvio

460 3) Asiakkaalle sovelluksessa etukäteen ilmoitettu sitova hinta

461 4) Asiakkaalle sovelluksessa etukäteen ilmoitettu hinta, joka voi kuitenkin

462 muuttua

463

464 Voi hyvänen aika sentään! Kuinka moni asiakas oikeasti ymmärtää näiden tulkintojen vaihtoehtojen
465 eroavaisuudet?

466

467 **Oman arvion mukaan moni asiakkaista ei oikeasti ymmärrä tällaisten tulkintojen (1-4)**
468 **eroavaisuuksia.**

469

470 **Tässä tietysti oletetaan taksin asiakkaiden olevan hyvin valistuneita kuluttajia, mutta**
471 **suuri osa meistä ei oikeasti ole selvittänyt tällaisten tulkintojen eroavaisuuksia.**

472

473 Tässäkin kohtaa lainsäätäjien ajatus on siis perustunut täydelliseen toiveajatteluun ilman ymmärrystä
474 tehdyn lain mahdollisesta monitulkintaisuudesta.

475

476 **Todellinen epäselvyys mittaamisen järjestelmän määrittelyssä**

477

7.4.2020

Julkinen

478 Luku 2.2 (Väyrynen & Lanamäki 2020) osoittaa todellisia epämääräisyyksiä taksamittarin ja taksamittaria
479 vastaavan järjestelmän suhteen. Tässä luvussa esitetään viisi (5) monitulkintaisuutta liittyen taksimatkojen
480 hinnan mittaamisen järjestelmiin.

481

482 Luvun alussa todetaan seuraavaa: eri teknologiavalintojen välillä pähkäilevä taksisyhtiö ei voi nykyisellään
483 saada viranomaislupausta tietyn teknologisen ratkaisun laillisuudesta etukäteen.

484

485 **Tässä palaamme standardointiin, koska taksiuudistuksen yhteydessä ei ole määritelty**
486 **yhtäkään standardia noudatettavaksi.**

487

488 Alaviitteessä 19 (Väyrynen & Lanamäki 2020) mainitaan Euroopan Unionin (102 sivua)
489 mittauslaitedirektiiviin (2014/32/EU), jonka uusin konsolidoitu versio on päivätty 27.1.2015
490 (<http://data.europa.eu/eli/dir/2014/32/2015-01-27>). Mittauslaitedirektiivi viittaa standardointia koskevaan
491 asetukseen (1025/2012), jonka uusin konsolidoitu versio on päivätty 7.10.2015
492 (<http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/2015-10-07>).

493

494 Tässä kohtaa pitää tehdä ero **standardin** ja **teknisen eritelmän** välillä. Standardointia koskeva asetus
495 (1025/2012) sisältää liitteen II, joka määrittelee tieto- ja viestintätekniikan teknisten eritelmien
496 yksilöimiseen sovellettavat vaatimukset. Eli jokin standardi voitaisiin ehkä hyväksyä taksiliikenteen tieto-
497 ja viestintätekniikan tekniseksi eritelmäksi. Teknistä eritelmää voidaan käyttää noudatettavaksi virallisesti
498 hyväksyttynä standardina.

499

500 Mittauslaitedirektiivi (2014/32/EU) sisältää liitteen IX, joka määrittelee taksimittareita. Oman lukemisen
501 perusteella mukaan liite IX on näköjään teknologianeutraali.

502

503 Tarkistin ¹ ConsortiumInfo.org -sivulta standardeja kehittävien yhteisöjen listaa, johon on merkitty satoja
504 standardoinnin yhteisöjä.

505

506 Standard Setting Organizations and Standards List

507 <https://www.consortiuminfo.org/links/linksall.php>

508

509 Tein termillä ”taxi” haun tuohon yhteisöjen (ConsortiumInfo.org) listaan, mutta tällä termillä ei löytynyt
510 mitään yhteisöä. On siis mahdollista, että taksiliikenteeseen ei ole kehitetty kansainvälistä standardia, joka
511 voitaisiin ottaa teknisen eritelmän pohjaksi. Tältä pohjalta olisi ehkä ollut mahdollista aloittaa kansallinen
512 työ taksiliikenteeseen liittyvistä standardeista, joista olisi voitu tehdä teknisiä eritelmiä. Mahdollisesti
513 kehitettävä standardijoukko ei olisi kovin laaja, mutta en tiedä tähän vastausta ilman tarkempaa selvitystä.

514

515 **Luku 3 (Väyrynen & Lanamäki 2020)**

516

517 Luvussa 3 esitetään perinteisen taksiin kiinnitetyn taksamittarin roolit:

518

- 519 1. hinnan määrittäminen
- 520 2. kassajärjestelmä
- 521 3. kirjanpito
- 522 4. valvontatyökalu
- 523 5. työntekijälle oikeusturva
- 524 6. asiakkaalle oikeusturva

525

1 <https://www.consortiuminfo.org/>, ConsortiumInfo.org

7.4.2020

Julkinen

526 Kohdassa 1 todetaan, että aikanaan käytössä oli maksimitaksa. Kuten edellä on todettu, niin taksivuudistus
527 on aiheuttanut hintojen nousun.

528

529 Kohdassa 3 todetaan, että osa ajoista ei kirjaudu nyt mihinkään järjestelmään. Eli tässä kohtaa on isoja
530 mahdollisuuksia virheille tai sitten mahdollisuus olla ilmoittamatta mitään tietoja eteenpäin. Varmaankin
531 harmaan talouden toimija ei ilmoita mitään tietoja eteenpäin.

532

533 Kohdassa 4 todetaan taksamittarin olleen aikanaan valvontatyökalu mm. verojen seurannan kannalta. Nyt
534 tuo valvonta on paljon vaikeampaa erilaisten sovellusten käytön vuoksi.

535

536 **Luku 4 (Väyrynen & Lanamäki 2020)**

537

538 Kuvassa 2 kootaan vielä kerran yhteen edellä mainittuja monitulkintaisuuksia ja ehdotuksia jatkossa
539 tehtävään lainsäädäntötyöhön.

540

541 **Liite 1 (Väyrynen & Lanamäki 2020)**

542

543 Liitteessä 1 esitellään tarkemmin markkinoilla olevat ratkaisut, joita ovat seuraavat:

544

- 545 1) Tyypisertifioitu kiinteästi asennettu taksamittari
- 546 2) Kiinteästi asennettu taksamittari, jonka tyypisertifiointi on kesken
- 547 3) Sertifioimaton fyysinen taksamittari, jota ei ole kiinteästi asennettu autoon
- 548 4) Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta on sitova
- 549 5) Internet-pohjainen kyydinvälitysalusta, jossa hinta ei ole sitova
- 550 6) Sovelluskaupasta ladattu ”taksamittarisovellus”
- 551 7) Ei teknologiaa.

552

553 **Tämäkin lista osoittaa erilaisia epämääräisyyksiä, joita ei ole osattu huomioida lainsäädännössä.**

554

555 **Osa 3: Yhteenvetoa**

556

557 Totean vielä erikseen KELA-kyydit, joita en ole arvioinut tässä lausunnossa ollenkaan. Tämä lausunto
558 käsitteli siis taksamittaria ja muita taksimatkan mittaamisen menetelmiä. KELA-kyytien järjestelmien
559 ongelmien arviointi on siis toisen lausunnon arvoinen asia. Aiemmin viitattu Marinin hallituksen
560 hallitusohjelma toteaa lyhyesti KELA-kyytien ongelmat.

561

562 Tässä voi palata takaisin Adam Curtisin huomioihin erilaisista poliittisista päätöksistä, joiden oikeat
563 vaikutukset ovat täysin päinvastaisia päätöksen odotuksiin nähden. Vastaavalla tavalla pitää todeta
564 McAulay (2007), joka käsittelee tietokoneavusteisen viestinnän aiheuttamiin ennalta odottamattomia
565 sivuvaikutuksia. McAulay (2007) esittelee joitain lähteitä, joissa on käsitelty ennalta odottamattomia
566 vaikutuksia. Eli sinänsä odottamattomat sivuvaikutukset eivät ole mikään uusi aihe, mutta ennalta
567 odottamattomia ei yleensä osata huomioida erilaisissa asiayhteyksissä.

568

569 Yksi aihe on jonkin poliittisen päätöksen läpivienti kerralla tai vähitellen vaiheittain. Tässä kohtaa voi
570 todeta vertailun vuoksi toimeentulotukiasioiden siirron kunnilta KELA:n suuntaan. Käytännössä siirto
571 KELA:n suuntaan on ollut melkoisen kivulias hanke, mikä on vaikeuttanut KELA:n päätösten tekemistä.

572

7.4.2020

Julkinen

573 Oikeasti erilaisia uudistuksia pitäisi viedä **vähitellen ja varovasti** – ei siis kerralla koko Suomeen. Eli
574 taksiuudistuksessa ja KELA:n suuntaan siirrettävissä toiminnoissa olisi pitänyt viedä läpi varovasti
575 vähitellen maakunta kerrallaan, jolloin ongelmia olisi voitu havaita järjestelmällisesti. Nyt molemmat
576 uudistukset tehtiin heti kerralla koko Suomessa, jolloin vastaan tuli paljon erilaisia ongelmia ympäriinsä
577 koko Suomesta. Vähittäisillä siirtymillä olisi voitu ratkaista ongelmia vähitellen aina yhden
578 maakuntakierroksen jälkeen ennen koko Suomea koskevaa kokonaisuudistusta.

579
580 Uusin tehty väärä ratkaisu on nuohouksen piirinuohoojajärjestelmän muuttaminen vapaamman kilpailun
581 toiminnaksi heti kerralla kaikkialla Suomessa, jolloin nuohouksen uudistusta ei viedä läpi varovasti
582 maakunta kerrallaan. Oman veikkauksen mukaan myös nuohoustoiminnan muutoksella on ennalta
583 arvaamattomia sivuvaikutuksia. Oman arvion mukaan kaikki omakotitalojen (vast.) omistajat eivät
584 jatkossa muista itse tilata vuosittain nuohousta. Piirinuohoojajärjestelmässä vuosittainen muistutus
585 vuosittaisesta nuohouksesta tapahtui eri tavalla.

586
587 Roskaa sisään, roskaa käsittelyssä ja kaatopaikkajätettä tuloksena. Oman arvion mukaan taksiuudistuksen
588 sisään heitettiin (roskaa) aikamoisia epämääräisyyksiä, jolloin (siis enemmän tunteisiin ja uskoon
589 perustuvaa toiveajattelua ilman oikeiden tosiasioiden tunnustamista huolimatta useissa lausunnoissa
590 ilmoitetuista ongelmista) roskaisen käsittelyn tulokset ovat tuottaneet lainsäädännöllistä
591 kaatopaikkajätettä tuloksena. Eli nykyinen Marinin hallitus peri edelliseltä Sipilän hallitukselta
592 taksiuudistukseen liittyvän epämääräisen lainsäädännön aiheuttaman ison jättekasan selvitettäväksi.

593
594 Loppujen lopuksi pitää todeta taksiliikenteen mahdollinen luvanvaraisuus.

595

596 **Pitäisikö taksiliikenteen kuitenkin olla luvanvaraista?**

597 **Millaisia uusia vaatimuksia taksiliikenteen uusittu lupakäytäntö käytännössä tarkoittaisi?**

598 **Millaisia uusia teknisiä ja tietoteknisiä asioita taksiliikenteen uusittu lupakäytäntö tarkoittaisi?**

599 **Kuinka yksityiskohtaista (tieto)teknistä toimintaa taksiliikenteen uusittu lupakäytäntö tarkoittaisi?**

600 **Millaista pitäisi olla taksiliikenteeseen liittyvä uudistettu valvonta – vrt. verot ja turvallisuus?**

601 **Millainen julkinen yhteisö (vai useampi julkinen yhteisö?) voisi jatkossa valvoa taksiliikennettä?**

602

603

604 **Lähteet**

605

606 McAulay, L. (2007). Unintended consequences of computer-mediated communications. Behaviour &
607 Information Technology, 26(5), 385–398. doi: 10.1080/01449290500535343

608

609 Valtioneuvosto. (2015). Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma 29.5.2015. Helsinki:
610 Valtioneuvoston kanslia.

611

612 Valtioneuvosto. (2019). Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019. OSALLISTAVA JA
613 OSAAVA SUOMI – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta. Helsinki:

614 Valtioneuvosto.

615 Pysyvä osoite: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-287-808-3>

616

617 Väyrynen, K., & Lanamäki, A. (2020). Suomen taksamittarisääntelyn monitulkintaisuus (INTERACT 2 /
618 White Paper). Oulu: INTERACT Research Unit, Oulun yliopisto.

619 Pysyvä osoite: <http://urn.fi/urn:isbn:9789526225500>

620

621

7.4.2020

Julkinen

622 **Lisenssi**623 **Nimeä-Epäkaupallinen-Ei muutoksia 4.0 Kansainvälinen**

624

625 Avoimesti lisensoitu teos

626

627 Tämä teos on lisensoitu Nimeä-Epäkaupallinen-Ei muutoksia 4.0 Kansainvälinen -lisenssillä. Teoksen
628 uudelleen käytön yhteydessä pitää mainita kirjoittaja. Valittu lisenssi tarkoittaa, että teoksen sisältö on
629 vapaasti käytettävissä, kunhan alkuperäislähteeseen viitataan.

630

631 Lisenssin kansantajuinen esitys on seuraavalla www-sivulla:

632

633 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.fi>

634

635

636

637 NIMI:

638 Teoksen tekijä on ilmoitettava siten kuin tekijä tai teoksen lisensoija on sen määrännyt (mutta ei siten että
639 ilmoitus viittaisi lisenssinantajan tukevan lisenssinsaaajaa tai teoksen käyttötapaa).

640

641 Ei muutettuja teoksia

642 Teosta ei saa muuttaa, muunnella tai käyttää toisen teoksen pohjana.

643

644 Epäkaupallinen

645 Lisenssi ei salli teoksen käyttöä ansiotarkoituksessa.

646

647 Lisenssin perusteellinen juridinen esitys on seuraavalla www-sivulla:

648

649 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.fi>

650

651

652

653

654

655 [jatkuu seuraavalla sivulla]

7.4.2020

Julkinen

656 **Vastuulausekkeita**

657

658 **Yksittäisen ihmisen yksittäistä tulkintaa yksittäisistä asioista / aiheista**

659

660 Tämä teos on yksittäisen ihmisen tulkintaa eri asioista / aiheista, eikä edusta minkään (rekisteröidyn tai
661 rekisteröimättömän) yhteisön virallista tai epävirallista kantaa. Tässä teoksessa mainitut mielipiteet eivät
662 ole (lainopillisia) neuvoja, ja lukijoita kehoitetaan itse perehtymään huolellisesti tässä teoksessa
663 mainittuihin asioihin / aiheisiin.

664

665 Tämä teos ei kata tulevaisuuden kehittymistä, jolloin tässä teoksessa mainitut ennustukset voivat
666 osoittautua vääräksi. Vastaavalla tavalla tämä teos ei kata menneisyyden tulkintaa, jolloin tässä teoksessa
667 tehdyt arviot menneisyydestä voivat osoittautua vääräksi.

668

669 **Poliittisia vastuulausekkeita**

670

671 Tämä teos käsittelee useita poliittisia mielipiteitä erilaisista asioista / aiheista. Nämä mielipiteet eivät
672 kuitenkaan ole virallisia neuvoja poliittisen päätöksen perustaksi. Teoksen lukijoita kehoitetaan lukemaan
673 kukin mielipide yksittäisen henkilön ajatuksena, koska esitetyt mielipiteet eivät ole minkään yksittäisen
674 puolueen (rekisteröity tai rekisteröimätön) virallisia mielipiteitä. Lisäksi esitetyt poliittiset mielipiteet
675 eivät edusta minkään puolueen (rekisteröity tai rekisteröimätön) jäsenjärjestön (rekisteröity tai
676 rekisteröimätön) virallista kannanottoa.

677

678 Teoksessa esitetyt poliittiset mielipiteet eivät kata Suomen, Euroopan tai maailmanlaajuisen politiikan
679 menneisyyttä tai tulevaisuutta, ja ovat vain yksittäisen henkilön yksittäisiä mielipiteitä.

680

681 Teoksessa esitetyt poliittiset mielipiteet eivät ole tarkoitettu virallisen tai epävirallisen ehdokkuuden
682 tukemiseksi missään vaalissa millään tasolla, eli teoksessa esitetyt poliittiset mielipiteet eivät ole
683 virallisiin vaaleihin valmistautuvan virallisen tai epävirallisen ehdokkaan mielipiteitä. Mahdollisissa
684 virallisissa vaaleissa (teoksen julkaisun jälkeen) virallisena ehdokkaana esitetyt poliittiset mielipiteet ovat
685 oma kokonaisuutensa, ja virallisissa vaaleissa (teoksen julkaisun jälkeen) virallisen ehdokkaan julkiset
686 mielipiteet ovat tämän teoksen ulkopuolella, ja tämä teos ei ennakoi tulevia mahdollisia poliittisia
687 mielipiteitä virallisissa vaaleissa (teoksen julkaisun jälkeen).

688

689 **Viitattujen www-sivujen sisältö**

690

691 Tässä teoksessa viitataan erilaisiin www-sivuihin. Viitattujen www-sivujen laillinen sisältö on tarkistettu
692 tämän teoksen julkaisuhetkellä, mutta monen viitattun www-sivu sisältö tulee mahdollisesti muuttumaan
693 tämän teoksen julkaisun jälkeen. Kaikki muutokset viitatuilla www-sivuilla ovat viitattujen www-sivujen
694 omistajien / ylläpitäjien vastuulla. Kaikki uusi laillinen ja/tai laitton sisältö viitatuilla www-sivuilla ei ole
695 tämän teoksen kirjoittajan vastuulla, ja tämän teoksen lukijoita kehoitetaan huolellisesti välttämään www-
696 sivuilta ladattavien laittomien sisältöjen käyttöä.

697

698 **Kaupallinen sisältö / Yleishyödyllisyys**

699

700 Tämä teos ei sisällä kaupallista sisältöä, eikä tätä teosta ole tarkoitettu kaupalliseksi sisällöksi, ja käytetyn
701 lisenssin mukaisesti tämä teos on tarkoitettu ei-kaupalliseksi sisällöksi. Tämä teos ei sisällä kaupallisen
702 yhteisön (rekisteröity tai rekisteröimätön) liike- tai ammattisalaisuuksia.