

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus

1 Määräyksen tausta ja säädösperusta

Liikenne- ja viestintäministeriö laati 30.1.2020 liikenteen palveluista annetun lain (320/2017; liikennepalvelulaki) uudistusta koskevassa hankkeessaan yhteistyössä viranomaisten kanssa tehtyjen selvitysten pohjalta arviomuistion taksisääntelyn toimivuudesta. Arviomuistion pohjalta annettiin 15.10.2020 hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (HE 176/2020 vp). Hallituksen esityksessä liikennepalvelulakiin esitettiin lisättävän sääntelyä vapaaehtoisesta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksesta, jonka sisällöstä ja käytännön toteutuksesta Liikenne- ja viestintävirastolle esitettiin annettavaksi määräyksenantovaltuus. Esitys hyväksyttiin lailla liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021), jonka mukaiset muutokset tulevat voimaan 1.5.2021.

Lakimuutoksella liikennepalvelulakiin lisättiin myös sääntelyä muun muassa taksiliikenteen koulutusorganisaatioista, jotka antavat erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja yrittäjäkoulutusta sekä järjestävät yrittäjäkokeen. Liikenne- ja viestintävirastolle annettiin valtuudet tarkempien määräysten antamiseen myös taksiliikenteen koulutusorganisaatioista, taksinkuljettajien kokeesta sekä yrittäjäkoulutuksesta ja -kokeesta. Koulutusorganisaatioita koskevat määräyksenantovaltuudet kattavat koulutusorganisaatioista, niiden koulutusohjelmien vahvistamisesta ja opetuksen toteuttamisesta sekä koulutusorganisaatioiden opetushenkilöstön kelpoisuudesta määrittämisen.

Tällä määräyshankkeella annettavat taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevat tarkemmat määräykset perustuvat liikennepalvelulakiin lisättyyn 26 a §:n 4 momenttiin. Lainkohdan mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusmääräyksellä. Lisäksi samaan määräykseen sisällytetään liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin perusteella annettavia, kyseisessä erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa noudatettavia määräyksiä opetuksen käytännön järjestämisestä, opetustiloista, -kalustosta ja -välineistä sekä oppilasryhmäkoosta.

2 Asiaan liittyviä muita määräyksiä ja säädöksiä

Määräys liittyy liikenne- ja viestintäministeriön hankkeeseen liikennepalvelulain muuttamisesta (LVM025:00/2019). Samaan aikaan taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevan määräyksen kanssa annetaan myös kolme muuta taksinkuljettajien ja taksiyrittäjien pätevyysvaatimuksiin liittyvää määräystä. Koulutuksen järjestävää koulutusorganisaatiota sekä koulutuksen järjestämisen edellytyksiä koskevat tarkemmat määräykset annetaan erillisessä taksiliikenteen koulutusorganisaatioita koskevassa määräyksessä (TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020) liikennepalvelulain 35 b §:n 5 momentin ja 36 a §:n 4 momentin määräyksenantovaltuuksien nojalla. Lainkohdissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräyksenantovaltuudet koskien erityisryhmien kuljettajakoulutusta ja yrittäjäkoulutusta antavia ja yrittäjäkokeen järjestäviä taksiliikenteen koulutusorganisaatioita. Muita samaan aikaan annettavia määräyksiä ovat liikennepalvelulain 25 a §:n 2 momentin ja 246 a §:n 3 momentin nojalla määräys taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista (TRAFICOM/523956/03.04.03.00/2019) sekä 6 a §:n 5 momentin nojalla määräys yrittäjäkoulutuksesta ja yrittäjäkokeesta (TRAFICOM/391032/03.04.03.00/2020).

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön järjestämisen ja toteuttamisen edellytyksistä määrätään yleisesti Liikenne- ja viestintäviraston Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot-määräyksellä. Tällä erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevalla määräyksellä annetaan lisäksi juuri tämän koulutuksen käytännön toteuttamista koskevia erityisiä määräyksiä liikennepalvelulain 26 a §:n 4 momentin ja 35 b §:n 5 momentin nojalla sekä kyseisen koulutuksen sisältöä koskevia määräyksiä 26 a §:n 4 momentin nojalla.

3 Määräyksen tavoite

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tavoitteena on parantaa koko Suomessa yhtenäisellä ja luotettavalla tavalla erityisryhmien taksipalvelujen laatua, turvallisuutta ja asiakaskokemusta. Tavoitteena on lisätä taksinkuljettajien ymmärrystä ja osaamista erityistä apua ja huomioita tarvitseviin taksipalveluja käyttäviin asiakasryhmiin, kuten liikunta- ja toimintarajoitteisiin sekä vanhuksiin ja lapsiin, liittyvistä erityiskysymyksistä. Määräyksen tarkoituksena on uudelle lainsäädännölle hallituksen esityksessä ilmaistun tavoitteen mukaisesti edistää erityisryhmiin kuuluvien taksipalveluja käyttävien asiakkaiden turvallisuudentunnetta kuljettajien erityisryhmiä koskevia valmiuksia kasvattamalla.

Määräyksellä määritetään taksiliikenteen erityisiä asiakasryhmiä koskevan vapaaehtoisen koulutuksen vähimmäisisältö kuljettajien valmiuksien lisäämiseksi ja taksipalvelujen laadun varmistamiseksi. Määräyksellä ei ole tarkoitus tarkasti rajata vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisältöä. Määräyksellä halutaan ainoastaan määrittää erityisryhmien koulutuksen vähimmäisisältöä koskevat vaatimukset toivotun yhdenmukaisen laatutason saavuttamiseksi. Määräyksellä halutaan mahdollistaa koulutuksen järjestäville tahoille laaja liikkumavara, jonka puitteissa koulutus voidaan räätälöidä koulutettavalle kohderyhmälle sopivaksi. Määräys antaa mahdollisuudet koulutettavien tarpeiden mukaan räätälöidyn yksilöllisen koulutuksen tarjoamiseen.

Tavoitteena on taksiliikenteen asiakkaiden turvallisuudentunteen lisääminen taksipalvelujen laatua ja asiakaskokemusta parantamalla. Koulutuksella on tarkoitus perehdyttää kuljettajat tunnistamaan erityisryhmien tarpeet, toimimaan heidän kanssaan oikein ja huolehtimaan heidän turvallisuudestaan. Koulutuksella huomioidaan myös kuljettajan työ- ja liikenneturvallisuus. Erityisryhmien tarpeiden tunnistamisen ja erityisesti käytännön toiminnan harjoittelun ajatellaan parantavan kuljettajien valmiuksia ja sitä kautta työturvallisuutta.

Määräyksellä pyritään edistämään hallituksen esityksessä ilmaistun, muita asiakkaita haavoittuvammassa asemassa olevien asiakkaiden turvallisuuden tunteen lisäämistä koskevan tavoitteen toteutumista. Hallituksen esityksen mukaisesti liikunta- ja toimintarajoitteisten sekä vanhusten huomioimiselle ja avustamiselle sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvien erityiskysymysten tunnistamiselle määräyksiin asetettavilla vaatimuksilla halutaan varmistua siitä, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksella katetaan mahdollisimman laajasti koko taksiliikenteen erityisryhmien kirjon tarpeet.

4 Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Määräyshankkeen aloittamisesta on uutisoitu viraston verkkosivuilla, joilla julkaistaan myös uutinen valmiista määräyksestä ja sen voimaantulosta.

Määräyslunnonksesta pyydettiin kirjalliset lausunnot ajalla 19.10.2020–27.11.2020. Lausuntopyyntö toimitettiin tieliikenteen määräysvalmistelun tiedostuslistalle ilmoittautuneille sekä erityisryhmiä edustaville järjestöille, jotka eivät kuulu tiedostuslistalle. Mahdollisuus lausunnon antamiseen oli myös tahoilla, joilta lausuntoa ei nimenomaisesti pyydetty. Lausuntopyyntö julkaistiin sähköisessä Lausuntopalvelussa sekä Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla. Ennen lausuntokierroksen käynnistämistä Liikenne- ja viestintävirasto järjesti lisäksi 16.11.2020 taksinkuljettajien ja taksiyrittäjien pätevyysvaatimuksia koskevaa määräyshankkokokonaisuutta käsittelevän keskustelutilaisuuden. Liikenne- ja viestintävirasto on käynyt läpi lausuntokierroksella saamansa lausunnot ja sidosryhmätilaisuudessa esitetyt huomiot määräyksen jatkovalmistelussa.

Määräyslunnonkseen on lausuntokierroksen aikana ja jälkeen Liikenne- ja viestintäviraston omasta aloitteesta tehty muun muassa asettelua koskevia teknisuontoisia muutoksia. Aikaisemmin määräyksen osioista käytetty nimitys *luku* on muutettu valmiissa määräyksessä nimitykseksi *kohhta*. Kohdassa 1 ilmoitettuihin, lailla säädettyihin määräyksenantovaltuuksiin on liikennepalvelulain 26 a §:n 4 momentin lisäksi lisätty maininta saman lain 35 b §:n 5

momentista, jonka nojalla annettavia opetuksen käytännön järjestämiseen, opetustiloihin, opetuskalustoon, opetusvälineisiin ja oppilasryhmäkokoonteen liittyviä määräyksiä sisältyy Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot -määräyksen lisäksi myös tähän Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus -määräykseen. Määräyksen lausuntoluonnosversiossa kohdan 2 alkuun sijoitettuna ollut maininta siitä, että koulutuksen on sisällettävä ainakin määräyksen 2 kohdan mukaiset aihekokonaisuudet ja annettava koulutettaville niiden mukaiset tiedot ja valmiudet, on siirretty 1 kohtaan alakohdaksi 2.

Lausuntoja taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevaan määräykseen pyydettiin samassa yhteydessä kolmen muun samaan aikaan valmisteltavan ja samaan kokonaisuuteen kuuluvan määräyksen kanssa (Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot, Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset ja Taksiliikenteen yrittäjäkoulutus ja yrittäjäkoe). Neljän määräyksen kokonaisuuteen lausuntoja antoi kaikkiaan 27 tahoja.

Taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutus -määräyksestä lausuneista Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, Sisäministeriön poliisiosasto ja Poliisihallitus totesivat lausuntonaan, ettei heillä ole määräystä koskevia huomioita.

Useissa määräyksestä annetuissa lausunnoissa esitettiin toive erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisen asettamisesta pakolliseksi sekä pakollisen (näyttö)kokeen sisällyttämisestä osaksi kyseistä koulutusta. Lausunnoissa esiintyi myös toiveita erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittamisen edellyttämiseksi julkisten tahojen kuten kuntien tilaamilta kuljetuksilta. Koulutuksen pakollisuus ja koesuorituksen edellyttäminen ovat lakitasolla määriteltäviä asioita, johon ei voida puuttua Liikenne- ja viestintäviraston määräyksellä. Erityisryhmien kuljettajakoulutus on hallituksen esityksen (HE 176/2020 vp) mukaan vapaaehtoinen, eikä siihen sisälly koetta. Määräyksellä ei näin ollen voida myöskään määrätä koulutusta pakolliseksi julkisten kuljetusten edellytykseksi.

Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen kohdassa 3.6 annetaan tarkempi määräys, jonka mukaan osaamista voidaan koulutuksessa mitata testillä, mutta tällaisen testin suorittaminen ei saa olla edellytyksenä koulutuksen hyväksytyille suorittamiselle. Suomen taksiliitto ry pyysi tältä osin virastoa lausunnossaan kiinnittämään huomiota eri määräysten terminologiaan ja selventämään määräysluonnoksissa käytettyjä termejä "testi", "tehtävä" ja "koe". Lausunnossa tuotiin esille sekaantumisvaara etäopetuksessa jokaiseen oppituntiin sisällytettävän *tehtävän* ja erityisryhmien kuljettajakoulutusmääräyksen 3.6 kohdan mukaisen mahdollisena opetusmetodina käytettävän *testin* välillä. Suomen kuurosokeat ry kyseenalaisti tekstin käytön, ellei sen läpäiseminen ole koulutuksen hyväksytyille suorittamiselle.

Tehtävällä viitataan opetettavaa asiaa soveltavaan opetuksen ja oppimisen tekniikkaan. *Testillä* tarkoitetaan erityisryhmien kuljettajakoulutusmääräyksessä vapaaehtoisena opetusmetodina mahdollisesti käytettävää osaamisen mittaamista koulutuksen kuluessa. Erona tehtävään voi olla se, että testiä tehtäessä opettaja ei avusta oppilasta. Vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suoritusedellytykseksi ei saa asettaa koetta lain tarkoituksen mukaisesti, mutta oppimisen mittaamiseksi käytettävillä koetilannetta muistuttavilla testaaamisen muodoilla voidaan haluttaessa toteuttaa laadukasta ja tasokasta opetusta. Koulutusorganisaatiomääräyksen 5.3.3.3 kohdan mukaisesti etäopetuksen jokaiselta oppitunnilta edellytettävä tehtävä takaa vuorovaikutuksen koulutuksessa ja tukee oppimista. Kuvatuilla käsitteiden määrittelyillä on täydennetty myös tämän perustelumuistion ja koulutusorganisaatioita koskevan määräyksen perustelumuistion yksityiskohtaisia perusteluja edellä mainituilta osin.

Invalidiliitto ry esitti lausunnossaan tarpeen laajentaa lasten kanssa työskentelevien rikosrekisteriotteen tarkistamisen koskemaan myös erityisryhmiin kuuluvia asiakkaita kuljettavia taksinkuljettajia. Rikostaustan tutkiminen on niin ikään lailla säädettävä edellytys, eikä koske määräysvalmistelua.

Suomen kuntaliitto ry lausui, että liikennepalvelulaissa erityisryhmien kuljettajakoulutukselle säädetty 21 tunnin aika on niukka ja esitti, että määräysluonnoksessa kuten myös lakiesityksen (HE 176/2020 vp) perusteluissa oppitunnin kestoksi määritellyn 45 minuutin vaatimusta tulisi korjata siten, ettei 21 tunnin koulutuksen vähimmäisajan ole tulkittava käytännössä vähenevän alle 16 tuntiin. Myös muutamat muut lausunnonantajat yhtyivät näkemykseen koulutuksen keston niukkuudesta tavoitteisiin ja sisältöön nähden. Koulutuksen kokonaiskestosta säädetään lailla. Liikenne- ja viestintävaliokunta on lakiesitystä koskevassa mietinnössään tulkintaongelmien välttämiseksi painottanut, että niin taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen kuin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen vähimmäiskesto on 21 kokonaista tuntia, joka voidaan jakaa koulutuksen suunnittelussa tarkoituksenmukaisesti, esimerkiksi 45 minuutin mittaisten oppituntien jaksoihin (LiVM 8/2021 vp). Liikenne- ja viestintäviraston Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot -määräyksen perusteluihin on täsmennetty, että niin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kuin taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen keston on oltava vähintään 21 tuntia, kuten liikennepalvelulaissa säädetään. Yksi tunti on 60 minuuttia. Koulutus on jaettava jaksoihin ja yhden oppitunnin on määräyksellä määritelty olevan vähintään 45 minuuttia. Oppitunteja on mahdollista yhdistellä.

Useat lausunnon antaneet tahot, erityisesti erilaiset vammaisjärjestöt, lausuvat käsityksensä, että näkö-, kuulo- ja kuulonäkövammaiset henkilöt olisivat jääneet määräyksessä huomiotta ja esittivät, että erityisesti määräyksen 2 kohtaan sisällytettäisiin koulutuksen sisältövaatimuksina muun muassa näkövammaisten avustamista koskevia erillisiä määräyksiä tämän korjaamiseksi. Lausunnoissa kiinnitettiin huomiota siihen, että avustamista koskevissa määräyksissä (2 kohta) on huomioitava avustamisen mahdollinen tarve myös ajoneuvon ulkopuolella, kuten kohteessa ennen ja jälkeen kuljetuksen. Lisäksi lausunnoissa huomautettiin siitä, että pyörätuolia käyttävien henkilöiden avustamista koskevat määräykset korostuvat 2.2 kohdassa liiaksi, eikä esimerkiksi näkymättömistä toimintarajoitteista kärsiviä asiakkaita ole huomioitu riittävästi.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevat määräykset liikennepalvelulakiin lisättävän 26 a §:n nojalla. Säännös asettaa kyseisen koulutuksen edellytykset, joita määräyksellä koulutuksen sisällön ja toteutuksen osalta tarkennetaan. Koulutus koskee säännöksen mukaan liikunta- ja toimintarajoitteisia ja erityisryhmiä. Soveltamisalan ja käsitteistön rajaaminen on lakitasolla määriteltävä asia. Terveys- ja hyvinvoinnin laitoksen määritelmän mukaan toimintarajoitteet on yläkäsite, joka kattaa ruumiin/kehon vajavuudet ja suoritus- sekä osallistumisrajoitteet. Liikenne- ja viestintävirasto on laatinut määräyksen tämän määritelmän mukaisesti, jolloin sen määräysten on tarkoitettu kattavan kaikenlaisten toimintarajoitteiden, mukaan lukien näkö- ja kuulovammaisuuden sekä esimerkiksi kognitiivisen ja muun näkymättömän vamman perusteella erityisryhmiin lukeutuviksi katsottavat taksiliikenteen asiakkaat. Määräyksellä ei katsota voitavan erikseen luetella kaikkia huomioitavia toimintarajoitteita. Määräyksen yksityiskohtaisia perusteluja on toimintarajoite-käsitteen kattavuuden määrittelyn osalta tarkennettu. Lausunnot on pyritty huomioimaan myös lisäämällä määräykseen lausuntojen perusteella uusi kohta 2.2.1, joka koskee asiakkaiden avustamista ajoneuvon luo pääsemisessä sekä ajoneuvoon ja siitä pois nousemisessa. Määräyksen 2.2.1 ja 2.2.2 kohtia on lisäksi tarkennettu viittaamalla "eri tavoin liikunta- ja toimintarajoitteisiin".

Määräyksen kohtaan 2.2 sisältyy muun muassa pyörätuolien ja muiden apuvälineiden käsittelyä ja kiinnittämistä sekä pyörätuolin ja muiden apuvälineiden käyttäjien avustamista koskevia määräyksiä, joita on 3.3 kohdan mukaisesti harjoiteltava käytännön opetusosiossa. Kynnys ry lausui, että kuljettajien on kyettävä kiinnittämään useita pyörätuoleja samaan ajoneuvoon. Määräyksen 2.2 kohdan perusteluihin on lisätty yhteiskuljetuksia tältä osin koskeva maininta, jonka mukaan useiden pyörätuolien käsittely on syytä huomioida. Hengitys- ja laitepotilaat ry lausui, että pyörätuolin lisäksi myös parit ja porraskiipijät olisi lueteltava apuvälineinä 2.2 kohdan luettelossa. Invalidiliitto ry lausui, että määräykseen voitaisiin sisällyttää opetuksessa käytettävien välineiden ja laitteiden vähimmäisvaatimukset: pyörätuoli, sähköpyörätuoli, rollaattori, esteetön ajoneuvo sekä porrassetolaite. Valmiin määräyksen 2 kohdan alakohdissa mainitaan usean otteeseen apuvälineet, joihin myös mainitut sisältyvät.

Kaikkia mahdollisia apuvälineitä on mahdotonta luetella määräyksessä, mistä syystä määräyksessä puhutaan apuvälineistä kattokäsitteenä. Tätä on selvennetty kyseisen kohdan yksityiskohtaisissa perusteluissa. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kulloinenkin tarkempi sisältö riippuu muun muassa kohderyhmästä, ja näin ollen myös välineistö vaihtelee. Määräyksen kohdassa 3.5 on määrätty, että laitteiden on täytettävä turvallisuus- ja muut vaatimukset. Tämän tarkemmalle määrittelylle ei ole nähty määräyshankkeessa tarvetta, vaan se nähdään liian hankalaksi ja rajaavaksi toteuttaa etenkin ottaen huomioon laitteiston kehityksen.

Invalidiliitto ry, Vammaisfoorumi ry ja Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf (SAMS) lausuvat, että määräysluonnoksen 2.2.5 ja 2.2.6 kohdissa käytetty avustavan koiran käsitettä olisi laajennettava koskemaan myös muun muassa opaskoirat. Hengityslaittepotilaat ry esitti käytettäväksi työkoira-termiä. Määräystä on lausuntojen perusteella muutettu niin, että avustavan koiran sijaan käytetään kattavampaa työkoira-termiä, jonka täsmennetään yksityiskohtaisissa perusteluissa viittaavan erilaisiin avustaviin koiriin ja opaskoiriin sekä kuulokoiriin. Edellä mainitun uuden 2.2.1 kohdan lisäämisen johdosta kyseinen seikka koskee lopullisessa määräyksessä 2.2.6 ja 2.2.7 kohtia.

Määräykseen toivottiin useiden vammaisjärjestöjen taholta sisällytettäväksi erillinen hidastajaa koskeva määräys. Hidastajan katsotaan sisältyvän määräyksellä edellytettävään turvalliseen ajotapaan, joten määräystä ei ole tältä osin muutettu, mutta asiaa on täsmennetty 2.1.7 kohtaa koskevissa yksityiskohtaisissa perusteluissa. Hengityslaittepotilaat ry esitti lausunnossaan 2.1.7 kohtaan tarkennettavan myös, että esimerkiksi kaarteiden ja hidastetöyssyjen oikeat ja rauhalliset ajotavat ovat turvallisuuden kannalta merkittäviä, ja auton oikeanlainen pysäköiminen hissien käytön ajaksi on hallittava. Määräyskohdan yksityiskohtaisia perusteluja on myös tältä osin tarkennettu.

Liikenneturva esitti lausunnossaan 2.3 kohdan osalta huomioitavaksi alkolukon tieliikenne-laissa pakollisena koulukuljetuksilta vaadittuna varusteena sekä ovien lukituksen erityisryhmiä kuljettaessa tietyissä tilanteissa tärkeänä turvallisuustekijänä. Liikenne- ja viestintävirasto katsoo alkolukon sisältyvän kohdan 2.3.2 mukaan käsiteltäviin turvalaitteisiin. Kyseisen kohdan yksityiskohtaisia perusteluja on tältä osin tarkennettu.

Määräyksen 2.3.4 kohdan mukaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa on koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvänä erityiskysymyksenä käsiteltävä matkustajaluettelon merkitystä ja käyttöä. Määräysluonnoksen perustelujen mukaan määräyksessä on huomioitu tieliikennelain 94 § ja 95 §:n säännökset sekä Liikenne- ja viestintäministeriön koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä antaman asetuksen (553/2006) vaatimukset. Suomen taksiliitto ry huomautti lausunnossaan, että mainittu asetus on kumottu 1.6.2020, eikä sen vaatimuksia näin ollen tulisi sisällyttää koulutusvaatimukseen, vaan määräys matkustajaluettelon merkityksestä ja käytöstä olisi poistettava, koska matkustajaluetteloa ei enää vaadita koulu- ja päivähoitokuljetuksissa. Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt edelleen sisällyttää matkustajaluetteloa koskevan kohdan määräykseen. Vaikka matkustajaluetteloa ei enää vaadita asetuksella, koulu- ja päivähoitokuljetuksia tilaava taho voi edellyttää vastaavan luettelon käyttöä. Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan kuljettajan on tarvittaessa osattava käyttää tällaista muun muassa matkustajien määrää ja kuljetusmääräyksiä sisältävää luetteloa varmistuakseen kuljetuspalvelun asianmukaisesta suoritustavasta. Kohdan yksityiskohtaisista perusteluista on poistettu viittaus kumottuun asetukseen 553/2006 ja perusteluihin on selvennetty edellä kuvattua.

5 Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista

Taksiliikenteen toimijoille tarjottava erityisryhmien kuljettajakoulutus on uusi koulutusmuoto, jollaisesta ei ole aiemmin annettu sääntelyä. Tällaisen koulutuksen sisällöstä ja käytännön toteuttamisesta ei näin ollen myöskään ole aiemmin annettu tarkempia määräyksiä.

Erityisryhmien kuljettajakoulutukseen määräyksen mukaan sisällytettävillä aiheilla pyritään varmistamaan erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden entistä huomaavaisempi ja ammattitaitoisempi kohtelu. Määräyksessä määritettävillä koulutussisällöillä lisätään tietoisuutta erityisryhmiin kuuluvista asiakkaista, ryhmien kirjosta sekä asiakkaiden tunnistamisesta ja hyväksymisestä, minkä voidaan ajatella osaltaan lisäävän yhdenvertaisuutta yhteiskunnan palveluissa sekä vähentävän syrjintää ja eriarvoisuutta. Määräyksellä oletetaan olevan myös koulu- ja päivähoitokuljetuksia käyttävien lasten asemaa sekä taksipalveluja käyttävien ikääntyneiden ikäryhmien asiakkaiden kohtelua parantavia vaikutuksia.

Määräyksellä odotetaan olevan vaikutuksia kuljetuspalvelujen hankintaan, kun hankkijana on julkinen taho. Lakiesityksen HE 176/2020 vp mukaan erityisryhmien koulutusta voidaan käyttää kuntien ja Kelan kilpailuttamien kuljetuspalvelujen julkisten hankintojen kriteerinä. Tässä määräyksessä tarkemmin määritettävillä sisältökriteereillä odotetaan olevan kilpailutuksilla hankittavien taksikuljetuspalveluiden laatua nostava ja yhdenmukaistava vaikutus. Samalla julkisten hankintojen kriteeristö tulee läpinäkyvämmäksi, mikä edistää hallinnon avoimuusperiaatetta.

Taksipalveluja koskevan lainsäädännön uudistuksilla on mahdollisia, muun muassa asiakasihintoihin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia. Koska erityisryhmien kuljettajakoulutus on vapaaehtoinen, eikä määräyksellä lain suoman määräysvaltuuden puitteissa määritetä koulutuksen hinnoittelua, tällä määräyksellä ei ole suoria vaikutuksia asiakasihintoihin. Koska määräyksellä määritellään koulutuksen vähimmäistaso sekä sen puitteissa suoritettavissa käytännön harjoitteissa ainakin käytettävä opetusvälineistö, määräyksellä voi olla välillisiä, kuljetusyriyten kustannuksiin kohdistuvia taloudellisia vaikutuksia.

Koulutus nostaa kuljetusyriyten osaamistasoa. Se parantaa paitsi erityistä apua tarvitsevien, myös laajemmin kaikkien matkustajaryhmien turvallisuutta ja lisäksi kuljettajien työturvallisuutta. Määräyksellä lisätään näin taksipalveluiden luotettavuutta ja alan arvostusta.

Määräyksellä ei rajoiteta henkilöpiiriä, joka voi hakeutua suorittamaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen. Koulutuksen voi halutessaan hakeutua suorittamaan sellainenkin taho, joka harjoittaa kuljetuksia vain osana muun alan työtään, tai vastaavasti esimerkiksi kuljetuspalveluja hankkiva taho. Näin ollen määräyksen voidaan katsoa lisäävän kuljetusten turvallisuutta laajemminkin.

Määräyksellä ei rajoiteta koulutuksen suorittavia tahoja. Määräyksellä ei ole tasa-arvoa heikentäviä vaikutuksia.

Määräyksen koulutukselta edellyttämään vähimmäissisältöön on sisällytetty maininnat ajotapa ja muusta kuljettajan toiminnasta, johon on kiinnitettävä huomiota erityisryhmien turvallisuudentunteen lisäämiseksi ja matkustusmukavuuden takaamiseksi. Ajotapa vaikuttaa liikenne- ja matkustajaturvallisuuteen sekä ympäristöön.

Määräys mahdollistaa koulutuksen antamisen osittain etäopetuksena tietoliikenneyhteyksiä käyttämällä ja laajentaa näin osaltaan tietoyhteiskuntaa. Tämä vaikuttaa myös koulutuksen saatavuuteen muun muassa fyysisistä etäisyyksistä ja kielirajoitteista huolimatta. Tietoliikenneyhteyksien avulla toteutettava koulutus voi näin osaltaan myös koulutusten fyysisestä järjestämisestä aiheutuvaa liikkumistarvetta vähentämällä pienentää haitallisia ympäristövaikutuksia.

6 Yksityiskohtaiset perustelut

Määräyksen säädösperusta käy ilmi **1 kohdasta**. Määräys perustuu liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017; liikennepalvelulaki) lailla 299/2021 lisättävään 26 a §:n 4 momenttiin, jonka mukaisesti Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen sisällöstä ja käytännön toteutuksesta. Lisäksi määräyksellä annetaan liikennepalvelulain 35 §:n 5 momentin mukaisia tarkempia määräyksiä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen koulutussuunnitelman valvonnan kannalta

tarpeellisista opetuksen käytännön järjestämisestä, opetustiloista, opetuskalustosta, opetusvälineistä ja oppilasryhmäkoosta.

Kohdassa 1 on avattu määräyksen tarkoitus ja suhde muihin määräyksiin. Kohdasta 1.2 käy nimenomaisesti ilmi, että määräyksen tarkoituksena on määrittää koulutukselta edellytettävä vähimmäisisältö. Lisäksi annetaan määräyksiä käytännön toteuttamisesta koskien juuri erityisryhmien koulutuksen antamista. Kohdassa 1.3 todetaan, että koulutuksen on sisällön osalta katettava ainakin 2 kohdan mukaiset aihekokonaisuudet, joissa luetelluista aiheista ja seikoista koulutettaville on annettava osaamista synnyttävää opetusta. Kohdassa 1.4 todetaan, että tätä määräystä sovelletaan koulutuksen käytännön järjestämisedellytysten osalta rinnakkain Liikenne- ja viestintäviraston yhtä aikaa antaman taksiliikenteen *Taksiliikenteen koulutusorganisaatiot* -määräyksen (TRAFICOM/391024/03.04.03.00/2020) kanssa. Tämän erityisryhmien kuljettajakoulutusmääräyksen 1.4 kohdassa viitataan mainittuun määräykseen. Koulutusorganisaatiomääräyksellä määrätään yleisesti taksiliikenteen koulutuksen antamisen ja järjestämisen edellytyksistä, joita sovelletaan myös erityisryhmien koulutusta antaviin tahoihin.

Määräyksen seuraavien kohtien rakenne on jaoteltu liikennepalvelulain 26 a §:n säädösperustan mukaisesti siten, että 2 kohta sisältää koulutuksen sisältöä koskevat määräykset ja 3 kohta koulutuksen käytännön toteutusta ja suorittamista koskevat määräykset. **Kohta 2** on jaettu kolmeen alakohtaan sisällöltä vähintään edellytettävien aihealueiden mukaan: 2.1 kohdassa määrätään erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden kohtaamisesta, 2.2 kohdassa liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden avustamisesta ja 2.3 kohdassa koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. Koulutettavien halutaan saavan käsitys luotettavan ja ammattitaitoisen avun tarpeesta ja vaatimuksista sekä tulevan tietoisiksi siitä, että erilaisilla tavoilla toimintarajoitteiset matkustajat saattavat tuntea olonsa haavoittuvaksi matkan aikana, koska he ovat riippuvaisia annetusta avusta.

Terveyden- ja hyvinvoinnin laitoksen määritelmän mukaan toimintarajoitteet on yläkäsite, joka kattaa ruumiin/kehon vajavuudet ja suoritus- sekä osallistumisrajoitteet. Näin ollen määräyksen kohdan 2.2 avustamista koskevat määräykset kattavat fyysisten liikunta- ja toimintarajoitteiden lisäksi muun muassa näkö- ja kuulovammaisuuden sekä esimerkiksi kognitiivisen ja muun näkymättömän vamman vuoksi toimintarajoitteiset taksiliikenteen asiakkaat. Tähän ryhmään luetaan myös ikääntyneet asiakkaat, joiden toimintakyky voi olla iän vuoksi alentunut. Kohdan 2.1 mukaiseen erityisryhmien käsitteeseen ajatellaan lukeutuvat edellä mainittujen lisäksi myös 2.3 kohdassa erikseen mainitut koulu- ja päivähoitokuljetuksia käyttävät lapset. Määräyksen soveltamisalan on siis tarkoitus kattaa kaikki toimintarajoitteet ja erityisryhmät, eikä olla minkäänlaisen vamman osalta poissulkeva. Koulutuksen sisällöllisenä kokonaistavoitteena on synnyttää koulutettaville kuljettajille käsitys liikunta- ja toimintarajoitteiden ja muiden erityistarpeiden vaikutuksista taksipalvelujen käyttämiseen sekä kyky vastata näihin erityistarpeisiin taksikuljetuspalveluja toteutettaessa.

Kohdassa 2.1 määrätään erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden kohtaamisesta asiakaspalvelutapahtumassa. Kohtaamisella käsitetään luetelluista alakohtista ilmi käyväällä tavalla taksipalveluja käyttävien erityisten asiakasryhmien sekä näihin ryhmiiin lukeutuvien henkilöasiakkaiden tiedostaminen, tunnistaminen, ymmärtäminen ja hienotunteinen huomioiminen. Asiakaspalvelutapahtumalla tarkoitetaan kuljetuspalvelun tilaamisen ja alkamisen, kuljetuksen koko keston ja asiakkaan asianmukaisesti perille määränpään kuljettamisen sekä perillä avustamisen käsittävää tapahtumaa. Kohdan 2.1 alakohtien mukaisten aiheiden käsittelyllä koulutuksessa halutaan varmistaa, että koulutettaville kuljettajille syntyy ymmärrys laadukaasta ja osaavan asiakaspalvelun merkityksestä erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden turvallisuudentunteen muodostumisessa ja edistämisessä, erityisryhmien kirjosta sekä erityisen avuntarpeen yksilöllisyydestä.

Kohdan 2.1.2 mukaisella erilaisten kommunikaatiokeinojen ja -menetelmien ymmärtämisellä ja hallinnalla viitataan kuljettajan tietoisuuteen siitä, että erityisryhmiin voi kuulua asiak-

kaita, joiden ymmärtäminen ja joiden kanssa ymmärrettävästi kommunikointi vaatii erityis- huomiota ja -taitoja. Osa kommunikaatiota voivat olla muun muassa kirjalliset kuljetusoh- jeet, joissa ohjeistetaan tarkemmin esimerkiksi sopivista avustamistavoista. Kuljettajan on oltava tietoinen tällaisista ja osattava tarvittaessa tiedustella ja lukea ohjeita. Lisäksi esimer- kiksi kuulovammaisten asiakkaiden kanssa kommunikointi edellyttää erityishuomiota ja eri- tyisosaamista. Myös muun muassa näkövammat sekä erilaiset kognitioon vaikuttavat ja muut näkymättömät vammat on osattava huomioida.

Kohdassa 2.1.7 määrätään asiakkaan turvallisuuden huomioivasta ajotavasta. Esimerkiksi pyörätuolin tai muiden apuvälineiden tai työkoiran ajoneuvossa olo sekä erilaiset fyysiset vammat asettavat asianmukaiselle ajotavalle erityisvaatimuksia. Turvalliseen ajotapaan si- sältyvät myös muun muassa asianmukaisen hidasaajon hallinta sekä kaarteiden ja hidaste- töyssiä huomioiva oikeanlainen ja rauhallinen ajotapa. Myös auton oikeanlainen pysäköi- minen hissien käytön ajaksi on hallittava asiakasta kyytiin otettaessa. Kohdan 2.1.8 mukai- sella asiakkaan arvokkuuden säilyttämisellä tarkoitetaan paitsi asiakkaan ihmisarvon kunnii- oittamista, myös esimerkiksi avustamista nimenomaan asiakkaan toivomissa rajoissa. Koulu- tukseen on näiden kohtien näkökulmista sisällytettävä myös asianmukaisen ajotavan opetta- minen erityisesti erityisryhmien tarpeet huomioiden. Määräykseen ei ole sisällytetty tarkem- pia taksikuljetusten turvallisuutta yleisesti koskevia määräyksiä, koska tällaisista on ole- massa erillisiä, myös erityisryhmien kuljettamiseen sovellettavia säädöksiä ja määräyksiä.

Kohdassa 2.2 määritellään sellaiset erityisryhmiin kuuluvien liikunta- ja toimintarajoitteisten henkilöiden avustamistaidot, jotka koulutuksessa on ainakin käsiteltävä. Avustamista koske- vien määräysten luetteloa ei ole tarkoitettu tyhjentyväksi. On tärkeää, että koulutuksessa annetaan asiantuntevaa ja ajantasaista opetusta muun muassa alati kehittyvistä ja moni- muotoistuvista apuvälineistä sekä erityisryhmiä koskevasta lisääntyvästä tiedosta. Toiminta- rajoitteina on huomioitava kaikki niin fyysisten kuin kognitiivisten vammojen tuomat rajoit- teet.

Määräykseen lausuntokierroksen jälkeen lisätty 2.2.1 kohta koskee asiakkaiden avustamista ajoneuvon luo pääsemisessä sekä ajoneuvon ja siitä pois nousemisessa. Kohdan soveltami- nen ei rajaudu ainoastaan ajoneuvon välittömässä läheisyydessä avustamiseen, vaan erityi- sesti näkymättömien vammojen vuoksi toimintarajoitteiset mukaan lukien näkö- ja kuulo- vammaiset voivat tarvita apua kotoaan ajoneuvolle pääsemisessä ja määränpäässä kohtee- seen turvallisesti saapumisessa. Kohdissa 2–5 ja 8 on huomioitu matkustajien avustami- ssa käytettävät välineet, kuten pyörätuoli, sekä niiden kiinnittäminen ajoneuvon. Apuvä- lineinä on huomioitava pyörätuolin ja sen käyttöön liittyvien välineiden lisäksi kaikki muutkin liikunta- ja toimintarajoitteisten käyttämät apuvälineet. Kuljettajalle on opetettava myös eri- tyisiin asiakasryhmiin lukeutuviksi katsottavia ikääntyneitä asiakkaita koskevat erityiset avustamistaidot, ja myös ikääntyneiden apuvälineet on huomioitava. Lisäksi edellytetään kuljettajien käytössä olevien varusteiden kuten pyörätuolin nostimen, kulkuluiskan tai vas- taavien käytön opettamista. Kuljettajien on oltava tietoisia siitä, millaisia apuvälineitä eri- tyisryhmiin kuuluvat henkilöt käyttävät, sekä miten niitä käytetään henkilöiden avustami- ssa ja käsitellään oikeaoppisesti vahingoittamatta asiakasta tai laitetta. Yhteiskuljetuksissa on huomioitava kyky avustaa useita asiakkaita ja esimerkiksi hallita kahden tai useamman pyörätuolin kiinnitys samassa ajoneuvossa.

Kohtien 2.2.6 ja 2.2.7 mukaisesti koulutuksessa vaaditaan huomioimaan liikunta- ja toimin- tarajoitteisten henkilöiden avustamistehtävää suorittavat työkoirat ja niiden käsittelyssä tar- vittavat taidot. Tällaisia työkoiria ovat esimerkiksi näkövammaisten opaskoirat, liikuntavam- maisten avustavat koirat, kuulovammaisten kuulukoirat ja muut erilaiset toimintarajoitteisen tukena tai apuna toimivat koirat. Työkoirien käsittelytaidoilla tarkoitetaan muun muassa koi- ran oikeaoppista ajoneuvon sijoittamista ja kiinnittämistä.

Kohdassa 2.3 luetellaan sellaiset koulu- ja päivähoitokuljetuksissa huomioitavat erityiskysy- mykset, jotka koulutuksessa ainakin tulee huomioida ja käsitellä. Listaa laadittaessa on huo- mioitu tieliikennelain (729/2018) 94 ja 95 §:n vaatimukset lasten turvalaitteista ja niiden

käytön edellytyksistä. Kohdassa 2.3.2 mainittuihin ajoneuvon turvalaitteisiin kuuluvat muun muassa tilaajan toimesta kuljetuksissa mahdollisesti edellytettävä alkolukko. Lisäksi turvalaitteilla tarkoitetaan tässä yhteydessä turvavöitä ja kuljetettavien lasten iästä riippuen mahdollisesti vaadittavia turvaistuimia sekä ovien lukitusta. Turvallisuusvaatimus korostuu erityisesti tässä asiakasryhmässä, ja kuljettajan rooli on erityisen korostuneesti tavallista selvästi laajempi. Kuljettajan merkitys liikenneturvallisuuskasvattajana on määräyksen tarkoituksen mukaan huomioitava muun muassa siten, että kuljettaja itse käyttää turvalaitteita kuten turvavyötä asianmukaisesti ja näyttää näin tiedostavaa esimerkkiä lapsille. Määräysten tarkoituksena on varmistaa, että kuljettajat ovat tietoisia vastuustaan koulu- ja päivähoitokuljetusten toteuttamisesta ennalta sovitulla tavalla muun muassa kuljetettavien lasten kyytiin ottaminen ja mukanaolosta huolehtiminen, aikataulu, reitti ja turvallinen perillepääsy taaten.

Määräyksen 2.3.4 kohdan mukaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa on koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvänä erityiskysymyksenä käsiteltävä matkustajaluettelon merkitystä ja käyttöä. Matkustajaluetteloa ei enää ole asetustasolla säädetty vaatimus, mutta koulu- ja päivähoitokuljetuksia tilaava taho voi edellyttää vastaavan luettelon käyttöä. Kuljettajan on tarvittaessa osattava käyttää tällaista muun muassa matkustajien määrää ja kuljetusmääräyksiä sisältävää luetteloa varmistuakseen kuljetuspalvelun asianmukaisesta suoritustavasta.

Määräyksen **3 kohdassa** määrätään koulutuksen käytännön toteutustavoista ja vaatimuksista siltä osin kuin erityisesti erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestettäessä vaaditaan. Kohdassa 3.1 viitataan selvyiden vuoksi uudelleen viraston antamaan taksiliikenteen koulutusorganisaatiomääräykseen, jonka mukaisesti myös erityisryhmien kuljettajakoulutusta antavan kouluttajatahon on hyväksyttävä koulutusorganisaatio ja tämän määräyksen sisältövaatimusten mukainen koulutusohjelma.

Kohdassa 3.2 määrätään, että koulutus voi koostua lähiopetuksen lisäksi haluttaessa myös etäopetuksesta. Tässä viitataan edellä mainittuun koulutusorganisaatiomääräykseen etäopetukseen ja lähiopetukseen sovellettavien tarkempien määrittelyjen osalta. Näitä määritelmiä sovelletaan yhdenmukaisesti kaikessa koulutusorganisaatioiden kyseisen määräyksen nojalla antamassa koulutuksessa. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen lain mukainen seitsemän tunnin laajuinen käytännön opetuksen osuus on toteutettava kokonaisuudessaan lähiopetuksena. Näin halutaan taata laadukas opetus muun muassa kuljetettavien avustamisessa. Avustamisen hallitsemisen katsotaan edellyttävän konkreettista osallistumista. Jokaisen kuljettajan on suoritettava käytännön harjoitteet omien toimintamahdollisuuksiensa rajoissa, jotta oppiminen voidaan taata. Koulutuksen järjestäjän on huomioitava jokaisen koulutettavan mahdollisuudet suorittaa harjoitukset muun muassa ryhmän koossa ja lisäksi riittävin resurssein sekä sopivin tiloin, laittein ja varustein määräyksen 3.3 kohdan mukaisesti. Ryhmäkoko ei ole haluttu määräyksellä tämän tarkemmin rajata, koska koulutusorganisaatioille halutaan jättää liikkumavaraa koulutettavan kohderyhmän tarpeisiin räätälöitävän koulutuksen järjestämiseksi.

Määräyksillä ei haluta liiaksi rajoittaa koulutuksen järjestämisen teknisiä vaatimuksia, jotta toimijat voivat kehittää koulutuksen järjestämisen tapoja ja hyödyntää erilaisia digitaalisia työkaluja. Monimuotoinen opetuksen järjestäminen edistää myös koulutukseen hakeutumista ja nostaa sitä kautta taksialan laatua. Digitalisaation edistäminen on Liikenne- ja viestintäviraston keskeinen tavoite, joka myös on huomioitu määräyksiä laadittaessa.

Määräyksen 3.4 kohdan mukaan opetuksen suorittaminen kokonaisuudessaan merkitsee sitä, että koulutettava on suorittanut sisällön koko laajuudessaan. Opetussuunnitelman mukainen opetus on oltava suoritettu kokonaisuudessaan.

Koulutuksessa käytettävien laitteiden on 3.5 kohdan mukaisesti täytettävä turvallisuus- ja muut vaatimukset. Tällä pyritään takaamaan koulutettavien turvallisuus koulutusta suoritettaessa sekä palvelujen laatu. Turvallisuusvaatimuksista on säädetty laajalti eri säädöksissä ja määräyksissä.

Kohdan 3.6 mukaan koulutukseen voidaan mahdollisesti sisällyttää testi tai muu suoritusta ja osaamista mittaava osio tai osioita koulutuksen järjestäjän harkinnan mukaan. Tällainen testaaminen on vapaaehtoista, eikä mahdollisen testin tai testien läpäiseminen saa olla edellytys koulutuksen suorittamiselle ja suoritusmerkinnän saamiselle. Myöskään testin tai testien tekemättä jättäminen ei saa johtaa koulutuksen suoritusmerkinnän antamatta jättämiseen. Hallituksen esityksen perustelujen mukaan erityisryhmien koulutukseen ei sisälly erillistä koetta. Testillä tarkoitetaan tässä yhteydessä vapaaehtoisena opetusmetodina mahdollisesti käytettävää osaamisen mittaamista koulutuksen kuluessa. Vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suoritusedellytykseksi ei saa asettaa koetta lain tarkoituksen mukaisesti, mutta oppimisen mittaamiseksi käytettävillä koetilannetta muistuttavilla testaa- misen muodoilla voidaan haluttaessa toteuttaa laadukasta ja tasokasta opetusta. Testi voi erota koulutusorganisaatiomääräyksen 5.3.3.3 kohdan mukaisesti etäopetuksen oppitun- neilta edellytettävästä tehtävästä siten, että testiä tehtäessä opettaja ei avusta oppilasta. Koulutusorganisaatiomääräyksen 5.3.3.3 kohdassa tarkoitettu etäoppitunnin tehtävä takaa vuorovaikutuksen koulutuksessa ja tukee oppimista.

7 Määräyksen aikataulu

Laki liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta (299/2021) on vahvistettu 9.4.2021 ja tulee voimaan 1.5.2021. Tämä ja muut samassa yhteydessä valmistellut määräykset an- netaan 16.4.2021 ja ne tulevat voimaan 1.5.2021. Valmiit määräykset julkaistaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja Finlex-verkkopalvelun viranomaisten määräyskokoel- massa. Määräyksen antamisesta tiedotetaan Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivuilla ja erikseen sidosryhmille.

LIITE: Kommenttikooste