

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Vammaisfoorumin lausunto taksisääntelyn arviomuistiosta

Vastaanottaja: Liikenne- ja viestintäministeriö

Asia: VN/35525/2023/

Ajankohta: 20.6.2024

Vammaisfoorumi on 28 valtakunnallisen vammaisjärjestön yhteistyöjärjestö, jonka tarkoituksena on YK:n vammaisten ihmisten oikeuksia koskevan sopimuksen mukaisesti edistää vammaisten ihmisten tasa-arvoa ja yhdenvertaisen osallistumisen mahdollisuuksia yhteiskunnassa. Vammaisfoorumi edustaa jäsenjärjestöjensä kautta noin 223 000 vammaista ja pitkäaikaissairasta ihmistä.

Vammaisfoorumi kiittää lausuntopyyntöä ja lausuu seuraavaa:

Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Taksipalveluiden turvallisuus ja luotettavuus ovat olennaisen tärkeitä ja näiden vahvistamiseksi on merkityksellistä kiinnittää erityishuomiota ajoluvan haltijoiden taustoihin. Vammaisfoorumi kannattaa sitä, että tietyt aserikokset sekä maksuväline- ja petosrikokset estävät oikeuden saada ajolupa. Kun näistä muutoksista tiedotetaan, lisää se kansalaisten luottamusta nykytilan paranemiseen ja luottamus- ja turvallisuusvajeen pienenee.

Vammaisfoorumi näkee liikennepalvelulaissa määritellyn viiden vuoden aikarajan uuden taksikuljettajan ajoluvan myöntämiselle liian lyhyenä tilanteissa, joissa kuljettajan aiempi rikollinen toiminta voisi vaarantaa matkustajaturvallisuuden. Esimerkiksi törkeä seksuaalirikos tai henkeen ja

terveyden kohdistuva törkeä rikos ovat rikoksia, joilla on olennainen merkitys erityisesti erityisryhmiin kuuluvien matkustajien osalta, jotka ovat haavoittuvassa asemassa.

Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Vammaisfoorumi ehdottaa lakiin lisättäväksi ajoluvan peruuttamisen mahdollisuutta toistaiseksi vähintäänkin niissä tapauksissa, kun taksikuljettajan on todettu syyllistyneeksi törkeään seksuaalirikokseen, tarkoitettuun törkeään henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan taikka törkeään ryöstöön. Ajolupa tulisi voida peruuttaa myös pysyvästi, kun sille on painavat perusteet.

Taksinkuljettajan koulutus

Vammaisfoorumi pitää matkustajien turvallisuuden ja taksialan arvostuksen näkökulmasta perusteltuna taksinkuljettajan koulutuksen pakollisuutta. Näemme, ettei koulutus nostaisi kynnystä alalle tulemiseen, päinvastoin se lisäisi ammatin arvostusta ja sen houkuttelevuutta. Tällä hetkellä taksialalla kuljettajien vaihtuvuus on osin suurta. Koulutus vahvistaisi kuljettajan ammatillista statusta ja lisäisi pysyvyyttä alalla. Koulutuksen pakollisuus vahvistaisi myös kuljettajien kielitaitoa, joka tukee kuljettajaa onnistumisessa työssään. Koulutuksen sisällön tulisi antaa valmiudet selviytyä taksinkuljettajan kokeesta. Erityishuomiota tulisi kiinnittää kielitaitoa tukeviin elementteihin ja valmiuksiin paikallistuntemuksen haltuun ottamisessa. Taksinkuljettajilla tulee olla valmius eri asiakasryhmien kohtaamiseen, kuten eri tavoin vammaiset asiakkaat. Liikuntavammaisten asiakkaiden kohdalla korostuu tarve osata käyttää erilaisia välineitä ja laitteita esteettömän ajoneuvon osalta; turvalaitteet, takalaitanostin sekä porrasvetolaite. Näin huomioidaan asiakkaan turvallinen avustaminen sekä kuljettajan ergonomian toteutuminen.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen merkitys korostuu, koska vammaisten asiakkaiden ryhmä on laaja-alainen ja kuljettajalta vaaditaan taitoa kohdata eri tavoin vammaiset ihmiset sekä taitoa huomioida heidän erityistarpeensa. Koulutuksessa on tärkeää huomioida myös lapsiasiakkaiden ml. vammaisten lasten kanssa toimiminen. Vammaisfoorumi näkee, että pakollisella kuljettajakoulutuksella varmistettaisiin kuljettajan taito kohdata eri tavoin vammaisia ihmisiä ja kyky avustaa asiakas turvallisesti ajoneuvoon ja sieltä pois sekä tarvittaessa saattaa asiakas määränpäähän. Lisäksi pakollinen koulutus varmistaisi, että kuljettaja hallitsee yleisempien apuvälineiden (vähintään manuaali pyörätuoli, sähkökäyttöinen pyörätuoli, rollaattori) käsittelyn, hidasajon, porrasvedon sekä esteettömässä ajoneuvossa pyörätuolilla matkustavan asiakkaan asianmukaisen kiinnityksen sekä autossa olevien lisälaitteiden käytön (esim. takalaitanostin).

Erityisryhmien kuljettamisessa on usein tärkeää kuljettajan pysyvyys, joka lisää luottamusta taksipalveluun. Näkemyksemme mukaan erityisryhmien pakollinen kuljettajakoulutus vahvistaisi osaamista, sitouttaisi kuljettajia työhönsä, lisäisi työn arvostusta ja kokonaisuutena edistäisi taksimatkojen turvallisuutta sekä luotettavuutta.

Taksinkuljettajan koe

Näemme taksinkuljettajakokeen merkityksellisenä ja taksikuljettajan työn perustana. Tämä edellyttää, että koekysymyksiin varmistetaan keskeisten perusasioiden osaaminen, esim, palvelun laatu, turvallisuuden varmistaminen, maksut, paikallistuntemus. Kokeeseen olisi hyvä laittaa myös muutama liikennesääntöjä koskeva kysymys. Koe toimisi osittain myös kielitaidon mittarina. Muun muassa tästä syystä hylätyn koetuloksen jälkeisen karenssin osalta kannatamme ehdotusta 30 päivän karenssista.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen osalta Vammaisfoorumi näkee käytännön näyttökokeen välttämättömänä. Näin voidaan varmistaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käyneen kuljettajan kyky hallita ja käyttää turvallisesti erityisesti esteettömän ajoneuvon invavarusteisiin kuuluvia turvavälineitä sekä käsitellä erityyppisiä yleisempiä apuvälineitä sekä taito tunnistaa turvallinen ajotapa yksilökohtaisesti.

Kokeen suorittamisessa havaitun vilpin tulisi aina johtaa hyväksytyn koesuorituksen perumiseen ja sen lisäksi se on sanktioitava esimerkiksi arviomuistiossa esiin nostetulla 12 kuukautta kestäväällä karenssilla.

Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Vammaisfoorumi kannattaa, että hyvämaineisuuden arvioinnin yhteydessä esteenä pidetään henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita. Tämä lisää taksialan turvallisuutta ja oikein yleisölle informoituna edistää taksialan luottamuksen palauttamisen tavoitetta.

Yrittäjäkoe

Kannattamme yrittäjäkokeen järjestämisen siirtämisestä Traficomien vastuulle, jotta mahdolliset aiemmat vilppiin syylistymistiedot ja kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä olisi tiedossa ja sovellettavissa yrittäjäkokeen kohdalla. Traficomien vastuulle siirto myös varmistaisi toteutettavan koulutuksen sisällön samanlaisuuden ja yhdenvertaisuuden riippumatta siitä, missä koulutus käydään.

Koulutusorganisaatioiden valvonta

Liikennepalvelulain 36 a §:n mukaan koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajilla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Erityisryhmien kuljettajakoulutusta tarjoavan koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajalla tulisi olla lisäksi laaja-alaista kokemusta nimenomaan erityisryhmien kuljettamisesta. Kokemusta laskettaessa kerryttäväksi ajaksi tulisi lukea se aika, jonka opettaja on työskennellyt ja kartuttanut työkokemusta erityisryhmien kuljettamisessa. Ajaksi ei tulisi lukea pelkästään esimerkiksi koulukuljetuksiin liittyvä ajokokemus. Erityisryhmien asiakas- ja ajokokemuksen lisäksi kokemusta kerryttävään työhön tulee sisältyä eri tavoin apuvälineitä käyttävien asiakkaiden avustaminen kuljettamisen yhteydessä sekä kyseisen

kuljetustapahtuman toteuttaminen. Opettajilta tulee edellyttää, että he ovat itse suorittaneet em. erityisryhmien osuuden koulutuksesta.

Mikäli koulutusorganisaatio on saanut liikennepalvelulain 245 §:n mukaisen varoituksen tai huomautuksen tulee määrittää vähintäänkin riittävän pitkä karenssi-aika ennen kuin uutta hyväksynnän hakemista tai myöntämistä voisi tapahtua.

Värilliset rekisterikilvet, ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan ja rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asioissa.

Julkiset tiedot taksitoimijoista

Vammaisfoorumi näkee julkisen rekisterin välillisesti turvallisuutta lisäävänä toimenä, jos esim. ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella voi helposti selvittää, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onko toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa. Tämä helpottaisi palautteen antamista oikean osoitteeseen.

Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Vammaisfoorumi kannattaa liikennevirhemaksun määrittämistä taksivalaisimen ja hinnaston puutteista. Vammaisfoorumi muistuttaa tässä yhteydessä, että hinnaston tulee täyttää saavutettavuuskriteerit. Saavutettavuuden puutteet tulee sisällyttää liikennevirhemaksun perusteisiin.

Vaihtoehtoiset toimenpiteet ja veloitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asioissa.

Ajovuoroista sopiminen

Päivystysvuoroista sopimisen mahdollisuus voisi edistää taksien saatavuutta etenkin haja-asutus alueilla ja viikonloppuisin. Sopimisen yhteydessä tulisi huomioida myös erilaisen kaluston saatavuus, joka mahdollistaisi myös eri tavoin liikkuvien ihmisten yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuden. Vammaisfoorumi näkee perusteltuna, että Kuluttaja- ja kilpailuvirasto laatisi nykyistä täsmällisemmän ohjeistuksen, jolla tuetaan taksipalveluiden joustavuutta ja taksien saatavuutta nykyistä paremmin.

Julkisesti tuettu päivystys

Vammaisten ihmisten kohdalla taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen erityisesti haja-asutusalueilla paranisi julkisesti tuetun päivystyksen avulla. Tässä taloudellisessa tilanteessa pelkona

on, ettei kunta/kaupunki, valtio tai hyvinvointialueet lähde rahoittamaan ko. toimintaa, vaikka kyseessä olisi lainsäädäntöön perustuvat liikkumisen palvelut. Vammaisfoorumi pitää hyvänä vaihtoehtona taksipalveluiden turvaamiseen julkisesti tuettua päivystystä.

Ajoluvan saamisen ja peruuttamisen ehdot sekä koulutuksen ja kokeiden merkitys korostuvat, kun taksipalveluita arvioidaan vammaisten ihmisten lähtökohdista. Taksipalveluissa vammaisen asiakas on useimmiten täysin riippuvainen kuljettajan antamasta avusta, siksi taksinkuljettajan ammattiosaamisen merkitys korostuu.

Keskeiset parantamistarpeet keskittyvät taksipalveluiden turvallisuuteen, luotettavuuteen sekä saatavuuteen. Turvallisuuteen voidaan vaikuttaa koulutuksen ja riittävän liikenteen valvonnan avulla. Koulutus edistää alalla pysymistä, joka lisää myös luotettavuutta. Taksien saatavuutta voisi parantaa esim. hyvinvointialueiden toimenpiteet päivystysvelvoitteen määrittämisestä mm. vastuullaan olevien kuljetuspalvelujen kohdalla yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Vammaisfoorumi edellyttää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen muuttamista pakolliseksi. Taksiliikenteen liikenteenvalvontaa on tehostettava huomioiden myös isojen esteettömien ajoneuvojen valvonta. Valvonnan yhteydessä voidaan haastatella myös matkustajia esimerkiksi turvalaitteiden käytöstä.

Vammaisfoorumi ry

Veera Florica Rajala

puheenjohtaja

Anni Kyröläinen

pääsihteeri

p. 045 217 4936

anni.kyrolainen@vammaisfoorumi.fi

2.2 Ajoluvan saamisen estävät rikokset

Olisiko tarpeen lisätä tuomioita tietyistä aserikoksista sekä maksuväline- ja petosrikoksista ajoluvan saamisen esteeksi? Mitkä olisivat suurimpia vaikutuksia, joita muutosehdotukset voisivat aiheuttaa? Olisiko muita rikostuomioita mitä pitäisi huomioida ajoluvan myöntämisen esteenä?

Taksipalveluiden turvallisuus ja luotettavuus ovat olennaisen tärkeitä ja näiden vahvistamiseksi on merkityksellistä kiinnittää erityishuomiota ajoluvan haltijoiden taustoihin. Vammaisfoorumi kannattaa sitä, että tietyt aserikokset sekä maksuväline- ja petosrikokset estävät oikeuden saada ajolupa. Kun näistä muutoksista tiedotetaan, lisää se kansalaisten luottamusta nykytilan paranemiseen ja luottamus- ja turvallisuusvajeen pienenee.

Vammaisfoorumi näkee liikennepalvelulaissa määritellyn viiden vuoden aikarajan uuden taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle liian lyhyenä tilanteissa, joissa kuljettajan aiempi rikollinen toiminta voisi vaarantaa matkustajaturvallisuuden. Esimerkiksi törkeä seksuaalirikos tai henkeen ja terveyden kohdistuva törkeä rikos ovat rikoksia, joilla on olennainen merkitys erityisesti erityisryhmiin kuuluvien matkustajien osalta, jotka ovat haavoittuvassa asemassa.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Vammaisfoorumi ehdottaa lakiin lisättäväksi ajoluvan peruuttamisen mahdollisuutta toistaiseksi vähintäänkin niissä tapauksissa, kun taksikuljettajan on todettu syyllistyneeksi törkeään seksuaalirikokseen, tarkoitettuun törkeään henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan taikka törkeään ryöstöön. Ajolupa tulisi voida peruuttaa myös pysyvästi, kun sille on painavat perusteet.

2.4 Taksinkuljettajan koulutus

Mitä hyötyjä tai haittoja sekä vaikutuksia pakollisesta koulutuksesta olisi? Nostaisiko pakollinen koulutus alalle tulon kynnystä? Lisäisikö koulutus luotettavuutta? Vaikuttaisiko taksinkuljettajien koulutus työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Jos koulutus säädettäisiin pakolliseksi, niin miten koulutuksen sisältö ja kesto tulisi rakentaa? Olisiko tällä hetkellä voimassa oleva erityisryhmien kuljettajakoulutus syytä lisätä osaksi pakollista koulutusta vai jättää erilleen joko vapaaehtoiseksi tai pakolliseksi?

Kenelle koulutus säädettäisiin pakolliseksi? Vain uusille alalle tuleville kuljettajille? Alalle vuoden 2018 jälkeen tulleeille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Vammaisfoorumi pitää matkustajien turvallisuuden ja taksialan arvostuksen näkökulmasta perusteltuna taksinkuljettajan koulutuksen pakollisuutta. Näemme, ettei koulutus nostaisi kynnystä alalle tulemiseen, päinvastoin se lisäisi ammatin arvostusta ja sen houkuttelevuutta. Tällä hetkellä taksialalla kuljettajien vaihtuvuus on osin suurta. Koulutus vahvistaisi kuljettajan ammatillista statusta ja lisäisi pysyvyyttä alalla. Koulutuksen pakollisuus vahvistaisi myös kuljettajien kielitaitoa, joka tukee kuljettajaa onnistumisessa työssään. Koulutuksen sisällön tulisi antaa valmiudet selviytyä taksinkuljettajan kokeesta. Erityishuomiota tulisi kiinnittää kielitaitoa tukeviin elementteihin ja valmiuksiin paikallistuntemuksen haltuun ottamisessa. Taksinkuljettajilla tulee olla valmius eri asiakasryhmien kohtaamiseen, kuten eri tavoin vammaiset asiakkaat. Liikuntavammaisten asiakkaiden kohdalla korostuu tarve osata käyttää erilaisia välineitä ja laitteita esteettömän ajoneuvon osalta; turvalaitteet, takalaitanostin sekä porrassetolaite. Näin huomioidaan asiakkaan turvallinen avustaminen sekä kuljettajan ergonomian toteutuminen.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen merkitys korostuu, koska vammaisten asiakkaiden ryhmä on laaja-alainen ja kuljettajalta vaaditaan taitoa kohdata eri tavoin vammaiset ihmiset sekä taitoa

huomioida heidän erityistarpeensa. Koulutuksessa on tärkeää huomioida myös lapsiasiakkaiden ml. vammaisten lasten kanssa toimiminen. Vammaisfoorumi näkee, että pakollisella kuljettajakoulutuksella varmistettaisiin kuljettajan taito kohdata eri tavoin vammaisia ihmisiä ja kyky avustaa asiakas turvallisesti ajoneuvoon ja sieltä pois sekä tarvittaessa saattaa asiakas määränpäähän. Lisäksi pakollinen koulutus varmistaisi, että kuljettaja hallitsee yleisempien apuvälineiden (vähintään manuaali pyörätuoli, sähkökäyttöinen pyörätuoli, rollaattori) käsittelyyn, hidasajon, porrasvedon sekä esteettömässä ajoneuvossa pyörätuolilla matkustavan asiakkaan asianmukaisen kiinnityksen sekä autossa olevien lisälaitteiden käytön (esim. takalaitanostin).

Erityisryhmien kuljettamisessa on usein tärkeää kuljettajan pysyvyys, joka lisää luottamusta taksipalveluun. Näkemyksemme mukaan erityisryhmien pakollinen kuljettajakoulutus vahvistaisi osaamista, sitouttaisi kuljettajia työhönsä, lisäisi työn arvostusta ja kokonaisuutena edistäisi taksimatkojen turvallisuutta sekä luotettavuutta.

2.5 Taksinkuljettajan koe

Miten koetta tulisi kehittää? Tulisiko kokeen suorituskertojen määrää rajata ja asettaa karenssi esimerkiksi kolmen hylätyn koekerran jälkeen? Tulisiko vilpin jälkeistä karenssiaikaa pidentää? Näkemyksenne karenssiajoista? Tulisiko myös jälkikäteen havaitusta vilpistä voida asettaa seuraamuksia?

Näemme taksinkuljettajakokeen merkityksellisenä ja taksikuljettajan työn perustana. Tämä edellyttää, että koekysymyksiin varmistetaan keskeisten perusasioiden osaaminen, esim, palvelun laatu, turvallisuuden varmistaminen, maksut, paikallistuntemus. Kokeeseen olisi hyvä laittaa myös muutama liikennesääntöjä koskeva kysymys. Koe toimisi osittain myös kielitaidon mittarina. Muun muassa tästä syystä hylätyn koetuloksen jälkeisen karenssin osalta kannattamme ehdotusta 30 päivän karenssista.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen osalta Vammaisfoorumi näkee käytännön näyttökokeen välttämättömänä. Näin voidaan varmistaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käyneen kuljettajan kyky hallita ja käyttää turvallisesti erityisesti esteettömän ajoneuvon invavarusteisiin kuuluvia turvavälineitä sekä käsitellä erityyppisiä yleisempiä apuvälineitä sekä taito tunnistaa turvallinen ajotapa yksilökohtaisesti.

Kokeen suorittamisessa havaitun vilpin tulisi aina johtaa hyväksytyyn koesuorituksen perumiseen ja sen lisäksi se on sanktioitava esimerkiksi arviomuistiossa esiin nostetulla 12 kuukautta kestäväällä karenssilla.

3.2 Hyvämaineisuuden estävät rikokset

Tulisiko hyvämaineisuuden arviointiin lisätä esteeksi myös henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita? Mitä vaikutuksia näillä muutoksilla olisi taksialalle, sekä laajemmin tavara- ja henkilöliikenneluvan hakijoihin ja haltijoihin?

Vammaisfoorumi kannattaa, että hyvämaineisuuden arvioinnin yhteydessä esteenä pidetään henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita. Tämä lisää taksialan turvallisuutta ja oikein yleisölle informoituna edistää taksialan luottamuksen palauttamisen tavoitetta.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomın vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestävälle taholle ja kokeen suorittajille?

Kannattamme yrittäjäkokeen järjestämisen siirtämisestä Traficomın vastuulle, jotta mahdolliset aiemmat vilppiin syylistymistiedot ja kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaisesta kieltopäätöksestä olisi tiedossa ja sovellettavissa yrittäjäkokeen kohdalla. Traficomın vastuulle siirto myös varmistaisi toteutettavan koulutuksen sisällön samanlaisuuden ja yhdenvertaisuuden riippumatta siitä, missä koulutus käydään.

3.4 Koulutusorganisaatioiden valvonta

Tulisiko koulutusorganisaatiolle ja/tai koulutuksesta vastaavalle henkilölle asettaa tarkempia kelpoisuusvaatimuksia ja/tai esteitä hyväksynnälle? Jos vaatimuksia asetettaisiin, millaisia vaatimusten tulisi olla?

Liikennepalvelulain 36 a §:n mukaan koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajilla on oltava opetustehtävän edellyttämät pedagogiset valmiudet, perehtyneisyys oppimiseen ja ohjaukseen sekä opetustehtävän edellyttämät tiedot ja ammattitaito mukaan lukien perehtyneisyys taksialan säädöksiin, määräyksiin ja käytäntöihin. Erityisryhmien kuljettajakoulutusta tarjoavan koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajalla tulisi olla lisäksi laaja-alaista kokemusta nimenomaan erityisryhmien kuljettamisesta. Kokemusta laskettaessa kerryttäväksi ajaksi tulisi lukea se aika, jonka opettaja on työskennellyt ja kartuttanut työkokemusta erityisryhmien kuljettamisessa. Ajaksi ei tulisi lukea pelkästään esimerkiksi koulukuljetuksiin liittyvä ajokokemus. Erityisryhmien asiakas- ja ajokokemuksen lisäksi kokemusta kerryttävään työhön tulee sisältyä eri tavoin apuvälineitä käyttävien asiakkaiden avustaminen kuljettamisen yhteydessä sekä kyseisen kuljetustapahtuman toteuttaminen. Opettajilta tulee edellyttää, että he ovat itse suorittaneet em. erityisryhmien osuuden koulutuksesta.

Mikäli koulutusorganisaatio on saanut liikennepalvelulain 245 §:n mukaisen varoituksen tai huomautuksen tulee määrittää vähintäänkin riittävän pitkä karenssiaika ennen kuin uutta hyväksynnän hakemista tai myöntämistä voisi tapahtua.

4.2. Värilliset rekisterikilvet

Mitä hyötyjä/haittoja ja vaikutuksia värillisistä rekisterikilvistä olisi? Miten värillisiä rekisterikilpiä tulisi valvoa?

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asiassa.

4.3 Ajoneuvon rekisteröiminen liikenneluvan haltijan yksinomaiseen hallintaan

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella rekisteröidä ajoneuvo liikenneluvan yksinomaiseen hallintaan? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille? Vaikuttaisiko ajoneuvon rekisteröiminen saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asiassa.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupa

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi vaatimuksella kytkeä rekisteritunnus liikennelupa? Mitä vaikutuksia sillä olisi alalle (taksinkuljettajille ja taksirytyksille) ja toimivaltaisille viranomaisille?

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asiassa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

Mitä hyötyjä ja haittoja olisi julkisesta rekisteristä? Mitä tulisi huomioida valmistelussa?

Vammaisfoorumi näkee julkisen rekisterin välillisesti turvallisuutta lisäävänä toimenä, jos esim. ajoneuvon rekisteritunnuksen perusteella voi helposti selvittää, onko kyseinen ajoneuvo ilmoitettu käytettäväksi taksiliikenteessä, mikä yritys kyseisellä ajoneuvolla taksiliikennettä harjoittaa ja onko toimijalla voimassa oleva taksiliikennelupa. Tämä helpottaisi palautteen antamista oikean osoitteeseen.

4.6 Valvonnan tehostaminen: seuraamukset taksivalaisimen ja hinnaston puutteista

Mitä seikkoja tulisi huomioida liikennevirhemaksun määräämisessä? Olisiko muita liikennepalvelulain säännöksiä, joiden noudattamatta jättämisestä tulisi määrätä seuraamus osana taksialan valvontaa?

Vammaisfoorumi kannattaa liikennevirhemaksun määräämistä taksivalaisimen ja hinnaston puutteista. Vammaisfoorumi muistuttaa tässä yhteydessä, että hinnaston tulee täyttää saavutettavuuskriteerit. Saavutettavuuden puutteet tulee sisällyttää liikennevirhemaksun perusteisiin.

5.2 Vaihtoehtoiset toimenpiteet

Tulisiko taksamittari säätää pakolliseksi useampiin ajoihin kuin mitä laki nyt edellyttää? Saako käytössä olevista lain mukaisista muista laitteista ja järjestelmistä yhtä kattavat tiedot kuin taksamittarista? Mitä ovat taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän kustannukset kuljettajalle tai yritykselle? Olisiko erillinen pilvipohjainen tiedonvaihtojärjestelmä hyödyllinen?

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asiassa.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Vammaisfoorumilla ei ole lausuttavaa asiassa.

6.2 Ajovuoroista sopiminen

Kannustaisiko Kilpailu- ja kuluttajaviraston täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista, sopimaan ajovuoroista ja päivystyksistä vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi? Mitä koette olevan suurimpia epäselvyyksiä ajovurojen sopimisessa?

Päivystysvuoroista sopimisen mahdollisuus voisi edistää taksien saatavuutta etenkin haja-asutus alueilla ja viikonloppuisin. Sopimisen yhteydessä tulisi huomioida myös erilaisen kaluston saatavuus, joka mahdollistaisi myös eri tavoin liikkuvien ihmisten yhdenvertaisen liikkumisen mahdollisuuden. Vammaisfoorumi näkee perusteltuna, että Kuluttaja- ja kilpailuvirasto laatisi nykyistä täsmällisemmän ohjeistuksen, jolla tuetaan taksipalveluiden joustavuutta ja taksien saatavuutta nykyistä paremmin.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Vammaisten ihmisten kohdalla taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen erityisesti haja-asutusalueilla paranisi julkisesti tuetun päivystyksen avulla. Tässä taloudellisessa tilanteessa pelkona on, ettei kunta/kaupunki, valtio tai hyvinvointialueet lähde rahoittamaan ko. toimintaa, vaikka kyseessä olisi lainsäädäntöön perustuvat liikkumisen palvelut. Vammaisfoorumi pitää hyvänä vaihtoehtona taksipalveluiden turvaamiseen julkisesti tuettua päivystystä.

Loppuun yleisiä kysymyksiä

Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyyn liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?

Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?

Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?

Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Onko arviomuistioissa nostetut mahdolliset vaikutukset muutosehdotuksiin oikeansuuntaisia? Kun jatkovalmistelussa arvioidaan vaikutuksia tarkemmin, olisiko vaikutuksia syytä täydentää joillain näkökulmilla?

Ajoluvan saamisen ja peruuttamisen ehdot sekä koulutuksen ja kokeiden merkitys korostuvat, kun taksipalveluita arvioidaan vammaisten ihmisten lähtökohdista. Taksipalveluissa vammaisen asiakas on useimmiten täysin riippuvainen kuljettajan antamasta avusta, siksi taksinkuljettajan ammattiosaamisen merkitys korostuu.

Onko arviomuistion nykytilan kuvausta koskevat osiot oikeansuuntaisia ja riittävän kattavia? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla tai tarpeellisilla tiedoilla?

Arviomuistion kuvaus nykytilasta vastaa Vammaisfoorumin jäsenjärjestöihin tullutta palautetta.

Koetteko, että muistiossa esitetty arvio alalla nykyisin esiintyvistä haasteista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Keskeiset parantamistarpeet keskittyvät taksipalveluiden turvallisuuteen, luotettavuuteen sekä saatavuuteen. Turvallisuuteen voidaan vaikuttaa koulutuksen ja riittävän liikenteen valvonnan avulla. Koulutus edistää alalla pysymistä, joka lisää myös luotettavuutta. Taksien saatavuutta voisi parantaa esim. hyvinvointialueiden toimenpiteet päivystysveloitteen määrittämisestä mm. vastuullaan olevien kuljetuspalvelujen kohdalla yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Vammaisfoorumi edellyttää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen muuttamista pakolliseksi.

Onko tiedossanne muita toimenpiteitä, joilla tiedossa olevia ongelmia voitaisiin ratkaista? Onko näistä toimenpiteistä kokemuksia esimerkiksi joistain muista maista tai joltain muulta toimialalta?

Taksiliikenteen liikenteenvalvontaa on tehostettava huomioiden myös isojen esteettömien ajoneuvojen valvonta. Valvonnan yhteydessä voidaan haastatella myös matkustajia esimerkiksi turvalaitteiden käytöstä.

Ignatius Katri
Vammaisfoorumi ry