

Asia: VN/35525/2023/

Lausuntopyyntö taksisääntelyn arviomuistio

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Invalidiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua jäsenistölleen tärkeistä taksiliikenteen kehittämistä edistävästä toimista. Korostamme taksipalveluiden turvallisuuden ja laadun merkitystä fyysisesti vammaisille ja toimintaesteisille henkilöille. Invalidiliitto nostaa esiin, että taksipalveluiden turvallisuus ja toimivuus on suoraan riippuvainen taksinkuljettajan osaamisesta ja luotettavuudesta.

Muistutamme YK:n vammaisyleissopimuksen Artikla 9 (Esteettömyys ja saavutettavuus); ”Jotta vammaiset henkilöt voisivat elää itsenäisesti ja osallistua täysimääräisesti kaikilla elämänalueilla, sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.”

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 tärkeitä ja näiden vahvistamiseksi on merkityksellistä kiinnittää erityishuomio ajoluvan haltijoiden taustoihin. Tästä johtuen Invalidiliitto pitää perusteltuna tiettyjen aserikoksien sekä maksuväline- ja petosrikosten estävän oikeuden ajolupaun. Kun näistä muutoksista tiedotetaan, parantaa se kansalaisten luottamusta taksipalveluiden turvallisuuteen.

Taksipalveluissa vammaisen asiakas on useimmiten täysin riippuvainen kuljettajan toiminnasta. Tästä syystä Invalidiliitto näkee liikennepalvelulaissa määritellyn viiden vuoden aikarajan uuden taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiselle liian lyhyenä niissä tilanteissa, joissa henkilö on tuomittu

sen laatusesta rikollisesta toiminnasta, joka voisi vaarantaa matkustajaturvallisuuden. Näitä ovat esimerkiksi törkeä seksuaalirikos tai henkeen ja terveyteen kohdistuva törkeä rikos.

2.3 Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen

Tulisiko ajoluvan peruuttamisen ehtoja ja keinoja muuttaa joltain osin?

Invalidiliitto ehdottaa lakiin lisättäväksi ajoluvan peruuttamisen mahdollisuuden toistaiseksi vähintäänkin niissä tapauksissa, kun taksikuljettajan on todettu syyllistyneeksi törkeään seksuaalirikokseen, henkeen tai terveyteen kohdistuvaan rikokseen, ihmiskauppaan taikka törkeään ryöstöön.

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 tulleille kevennettynä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi? Olisiko tarpeen säätää myös erillisestä jatkokoulutuksesta?

Invalidiliitto pitää matkustajien turvallisuuden ja taksialan arvostuksen näkökulmasta perusteltuna taksinkuljettajan koulutuksen pakollisuutta. Näemme, ettei koulutus nostaisi kynnystä alalle tulemiseen, päinvastoin olisi oletettavaa, että se lisää taksinkuljettajan ammatin arvostusta ja lisää alalla pysyvyyttä. Tällä hetkellä taksialalla kuljettajien vaihtuvuus on yleistä. Koulutuksen pakollisuus vahvistaisi myös kuljettajien kielitaitoa, joka tukee kuljettajaa työssä onnistumisessa. Koulutuksen sisällön tulisi antaa valmiudet selviytyä taksinkuljettajan kokeesta. Erytishuomiota tulisi kiinnittää kielitaitoa tukeviin elementteihin ja valmiuksiin paikallistuntemuksen haltuun ottamisessa, erityisesti sillä alueella, jossa kuljettaja tulisi todennäköisemmin toimimaan.

Taksinkuljettajilla tulee olla valmius eri asiakasryhmien kohtaamiseen, kuten esimerkiksi eri tavoin vammaiset asiakkaat. Liikuntavammaisten asiakkaiden kohdalla korostuu kuljettajan tarve osata käyttää erilaisia välineitä ja laitteita esteettömän ajoneuvon kohdalla kuten turvalaitteet, takalaitanostin sekä porrassetolaite. Näin huomioidaan asiakkaan turvallinen avustaminen sekä kuljettajan ergonomia. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota ennakoivan ajon tärkeyteen, asiakkaan tilanteen niin vaatiessa hidasaajaan.

Erytisryhmien kohdalla kuljettajakoulutuksen merkitys korostuu, koska vammaisten asiakkaiden ryhmä on moninainen ja kuljettajalta vaaditaan taitoa kohdata eri tavoin vammaiset ihmiset sekä

taitoa huomioida heidän erityistarpeensa. Koulutus lisää kuljettajien tietoisuutta työn vaativuudesta ja erityispiirteistä ja vammaiset asiakkaat ovat suuri taksien käyttäjäryhmä. Invalidiliiton näkemyksen mukaan pakollisella erityisryhmien kuljettajakoulutuksella varmistettaisiin, että kuljettajalla on aina 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 manuaalipyörätuoli, sähkökäyttöinen pyörätuoli, rollaattori) käsittelyn, ennakoiva-ajo, hidasajon, porrasvedon sekä esteettömässä ajoneuvossa pyörätuolilla matkustavan asiakkaan asianmukaisen kiinnityksen sekä autossa olevien lisälaitteiden käytön (esim. takalaitanostin).

Näkemyksemme mukaan erityisryhmien pakollinen kuljettajakoulutus vahvistaisi osaamista, sitouttaisi kuljettajia työhönsä, lisäisi työn arvostusta ja kokonaisuutena edistäisi taksimatkojen turvallisuutta sekä luotettavuutta. Koulutus tulisi edellyttää uusille alalle tuleville kuljettajille sekä vuoden 2018 jälkeen tulleille kevennettyinä koulutuksena joko siirtymäajalla tai ajoluvan uusimisen edellytykseksi.

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?

Invalidiliitto näkee taksinkuljettajakokeen merkityksellisenä, onnistuvan taksikuljettajan työn perustana. Tämä edellyttää, että koekysymyksiin varmistetaan keskeisten perusasioiden osaaminen; esim. palvelun laatu, turvallisuuden varmistaminen, maksut, kielitaito, paikallistuntemus. Kokeeseen olisi hyvä laittaa myös muutama liikennesääntöjä koskeva kysymys, jotka muistuttavat liikennesääntöjen merkityksestä. Koe toimii osittain myös kielitaidon mittarina. Muun muassa tästä syystä hylätyn koetuloksen jälkeisen karenssin osalta kannatamme ehdotusta 30 päivän karenssista.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen osalta Invalidiliitto näkee käytännön näyttökokeen välttämättömänä. Näin voidaan varmistaa erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käyneen kuljettajan kyvykkyys hallita ja käyttää turvallisesti erityisesti esteettömän ajoneuvon invavarusteisiin kuuluvia turvavälineitä sekä käsitellä erityyppisiä yleisempiä apuvälineitä.

Kokeessa havaitun vilpin osalta sekä jälkikäteen havaittu vilppi kokeen suorittamisessa tulisi hyväksytyyn koesuorituksen perumisen lisäksi sanktioida 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?

Invalidiliitto kannattaa, että hyvämaineisuuden arvioinnin yhteydessä esteenä pidetään henkeen ja terveyteen sekä maksuvälinerikoksiin ja petoksiin liittyviä rikostuomioita. Tämä lisää taksialan turvallisuutta sekä laaja-alaisesti informoituna edistää taksialan luottamuksen palauttamisen tavoitetta.

3.3 Yrittäjäkoe

Tulisiko kokeen järjestäminen siirtää Traficomien vastuulle? Mitä vaikutuksia sillä olisi nyt kokeita järjestäville tahoille ja kokeen suorittajille?

Invalidiliitto kannattaa yrittäjäkokeen järjestämisen siirtämistä Traficomien vastuulle, jotta mahdolliset aiemmat vilppiin syylistymistiedot ja kuljettajan ajolupakokeeseen liittyvästä määräaikaaisesta kieltopäätöksestä olisivat tiedossa ja sovellettavissa yrittäjäkokeen kohdalla. Lisäksi yrittäjäkokeen siirtäminen yhden toimijan, Traficomien vastuulle, varmistaisi toteutettavan koulutuksen yhdenmukaisuuden.

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 em ohella 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 liittyvää ajokokemusta. Lisäksi erityisryhmien kuljettajakoulutusta tarjoavan koulutusorganisaation koulutuksesta vastaavalla henkilöllä ja opettajalla tulisi olla kokemusta eri tavoin apuvälineitä käyttävien asiakkaiden avustamisesta kuljettamisen yhteydessä osana kuljetustapahtumaa.

Mikäli koulutusorganisaatio on saanut liikennepalvelulain 245 §:n mukaisen varoituksen tai huomautuksen ja jos koulutusorganisaatio ei ole tehnyt tarvittavaa korjausta toimintaansa, tulee määrittää 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?

Ei lausuttavaa.

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?

Ei lausuttavaa.

4.4 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikennelupaan

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

Ei lausuttavaa.

4.5 Julkiset tiedot taksitoimijoista

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

Invalidiliitto 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?

Invalidiliitto kannattaa liikennevirhemaksun määräämistä taksivalaisimen ja hinnaston puutteista.

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?

Ei lausuttavaa.

5.3 Velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentaminen

Huomioita velvoitteiden hoidon henkilöpiirin laajentamisesta?

Ei lausuttavaa.

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 edistäisi taksien saatavuutta etenkin haja-asutusalueilla ja viikonloppuisin. Sopimisen yhteydessä tulisi huomioida myös erilaisen kaluston saatavuus, joka mahdollistaisi myös eri tavoin liikkuvien ihmisten yhdenvertaisesti. Invalidiliitto näkee perusteltuna, että Kuluttaja- ja kilpailuvirasto laatisi nykyistä täsmällisemmän ohjeistuksen, jolla tuetaan taksipalveluiden joustavuutta ja taksien saatavuutta nykyistä paremmin, paikallisesti voitaneen sopia käytännön alueellinen toteuttamistapa.

6.3 Julkisesti tuettu päivystys

Huomioita tai kokemuksia julkisesti tuetusta päivystyksestä?

Invalidiliitto pitää hyvänä vaihtoehtona taksipalveluiden turvaamiseen julkisesti tuettua päivystystä. Vammaisten ihmisten kohdalla taksipalveluiden saatavuuden turvaaminen erityisesti haja-asutusalueilla paranisi julkisesti tuetun päivystyksen avulla. Tässä taloudellisessa tilanteessa pelkona on, etteivät kunta, valtio tai hyvinvointialueet lähde rahoittamaan ko. toimintaa, vaikka kyseessä olisi lainsäädäntöön perustuvat liikkumisen palvelut. Tämä korostaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston ohjeistuksen merkitystä.

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 tunnistanee 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 eri tavoin vammaisten ihmisten lähtökohdista. Taksipalveluissa vammaisen asiakas on useimmiten täysin riippuvainen kuljettajan antamasta avusta, mikä tekee tilanteesta vielä kohtuuttomamman, jos palvelu ei vastaa asiakkaan tarpeisiin.

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

- Arviomuistiossa esitetyn kuluttajakyselyn tulokset vastaavat pääosin sitä käsitystä, mikä Invalidiliittoon on välittynyt eri puolelta Suomea. Kuluttajakyselyssä esiin tullut paikallistuntemuksen puute on usein taustalla esimerkiksi silloin kun taksit myöhästyvät. Tähän kytkeytyy osittain myös kielitaidon puute.

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

- Muistiossa esiin nostetut haasteet vastaavat sitä kuvaa, mikä Invalidiliitossa on taksialan tämänhetkisestä tilasta syntynyt saamiemme yhteydenottojen perusteella. Keskeiset parantamistarpeet keskittyvät taksipalveluiden turvallisuuteen, luotettavuuteen sekä saatavuuteen. Turvallisuuteen voidaan vaikuttaa koulutuksen ja riittävän liikenteen valvonnan avulla. Koulutus edistää alalla pysymistä, joka edellyttää myös luotettavuutta. Taksien saatavuutta voisi parantaa esim. hyvinvointialueiden toimenpiteet päivystysvelvoitteen määrittämisestä mm. vastuullaan olevien kuljetuspalvelujen kohdalla yhdenvertaisten liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi.

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

- Liikenteenvalvonta taksiliikenteen osalta tehostettava huomioiden myös isojen esteettömien ajoneuvojen valvonta. Valvonnan yhteydessä voi haastatella myös matkustajaa esimerkiksi turvalaitteiden käytöstä.

Saksanen Riitta
Invalidiliitto ry