

Asia: VN/1631/2020-LVM-117

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta (taksisääntelyn korjaus)

Nykytilan arviointi

Huomionne esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2:

Näkövammaisten liiton näkövammaisilta ihmisiltä saaman palautteen perusteella on havaittavissa, että näkövammaisilla ja kuulonäkövammaisilla on ongelmia taksiliikenteen kanssa ja monet kokemukset ovat negatiivisia. Taksinkuljettajilla on puutteita osaamisessa ottaa huomioon näkövammaisten asiakkaiden erityistarpeet. Taksinkuljettajien kielitaidossa sekä paikallistuntemuksessa ja ajoreittien osaamisessa on puutteita, jotka ovat pahimmillaan aiheuttaneet vaaratilanteita. Tämä on heikentänyt näkövammaisten luottamusta taksiliikenteeseen sekä heidän kokemaansa turvallisuuden tunnetta ja taksipalvelun laatua.

Näkövammaisten liikkuminen on pitkälti taksipalvelujen varassa. Toimivat taksipalvelut merkitsevät näkövammaisille aivan eri asiaa kuin keskimäärin koko väestölle. Taksipalvelujen merkitys näkövammaisille vammaispalvelulain (380/1987) mukaisten kuljetuspalvelujen käyttäjille on ehdoton edellytys tavallisen arjen sujumiselle ja itsenäiselle elämälle. Taksipalvelujen sujuvuus, toimivuus ja turvallisuus ovat välttämättömiä reunaehtoja asioinnin, työssäkäynnin, opiskelun ja yleensä yhteiskuntaan osallistumisen toteutumiseksi.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus on esityksen mukaan vapaaehtoinen. Näkövammaisten liitto suhtautuu vapaaehtoisuuteen kriittisesti. Vapaaehtoinen koulutus ei ole riittävä keino varmistaa taksinkuljettajien osaaminen. Tosiasiassa kuka tahansa taksinkuljettaja voi saada asiakkaaksi näkövammaisen, jolloin kyse ei ole vain tietyistä takseista ja taksinkuljettajista. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen säätämistä pakolliseksi on aiheellista harkita uudelleen.

Mikäli erityisryhmien kuljettajakoulutusta ei säädetä pakolliseksi, on välttämätöntä seurata, miten laajasti (esim. maantieteellisesti) koulutusta käydään ja millä tavoin taksiryttäjät ja taksinkuljettajat koulutukseen osallistuvat.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa tulee olla sisältöä näkövammaisuudesta, näkövammaisen ja kuulonäkövammaisen asiakkaan kohtaamisesta, näkövammaisen opastamisesta sekä opaskoirien kanssa toimimisesta. Käytännön harjoituksissa tulee olla kokemuksellisuutta, jossa koulutukseen osallistuvat esimerkiksi tekevät asioita mustat laput silmillä, harjoittelevat opastusotteessa kulkemista ja opastamista sekä ovat taksin kyydissä siten, että eivät näe ympäristöä. Tällä tavoin koulutukseen osallistuvilla on mahdollisuus tarjota pieni pala käytännön kokemusta näkövammaisena toimimisesta. Pelkkä teoreettinen osuus ei anna samaa tietämystä ja kokemusta.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa tulee olla kouluttajina itse näkövammaisia ihmisiä silloin, kun käsitellään näkövammaisuuteen liittyviä asioita. Näkövammaisten liitto on aiemmin järjestänyt kuljettajakoulutusta yhteistyössä Helsingin Taksiautoilijat ry:n kanssa. Kyseiset koulutukset lakkautettiin, kun liikennepalvelulaki tuli voimaan 1.7.2018. Lakkautuksen perusteluna oli, ettei uudistunut laki enää sisältänyt koulutusvaatimuksia. Näkövammaisten kokemuksen mukaan taksipalvelujen laatu ja turvallisuus sekä taksinkuljettajien osaaminen on heikentynyt lakiuudistuksen jälkeen. Tarve koulutukselle on ilmeinen.

Näkövammaisten liitolla on mahdollisuus ja vahvaa osaamista järjestää näkövammaisuuteen ja näkövammaisten asiakkaiden kohtaamiseen liittyvää koulutusta. Kouluttajan tulee olla ammattihenkilö, jolla on laaja-alaista tietoa näkövammaisuudesta ja osaamista ohjata käytännönharjoituksia. Ammattihenkilön antamaan koulutukseen kokemuskouluttajan antama koulutus on hyvä lisä, mutta kokemuskouluttajan antama koulutus ei ole yksinään riittävä.

Näkövammaisten liitto pitää hyvänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen voi suorittaa jo ennen ajoluvan hakemista. Samoin on hyvä, että suoritettu koulutus merkitään rekisteriin ja siitä tulee merkintä ajolupa.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen yhteydessä on tärkeää testata taksinkuljettajan kielitaidon riittävyys. Tällä hetkellä kielitaidon puutteet ovat selkeä ongelma ja aiheuttavat merkittäviä kommunikaatiovaikeuksia tilanteissa, joissa taksinkuljettaja ja näkövammaisen asiakas eivät kykene kommunikoimaan sanallisesti taksinkuljettajan puutteellisen kielitaidon vuoksi.

Lisäksi riittävät resurssit ja keinot on kohdennettava taksien valvontaan. Koulutuksen ohella valvonta on oleellinen osa taksipalvelujen laadun säilyttämistä.

Huomionne erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen koulutusorganisaation hyväksymistä, velvollisuuksia ja valvontaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 35 a §, 35 b §, 36 a §, 36 b §, 193 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto pitää välttämättömänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämisen koulutusorganisaation hyväksyminen kirjataan lakiin. Siten määritellään vähimmäisehdot koulutukselle, joka todennäköisesti yhdenmukaistaa koulutuksen sisältöä ja toimii riittävän laadun mittarina. Liikenne- ja viestintäviraston rooli koulutusorganisaatioiden hyväksyjänä ja valvojana on perusteltua.

Koulutusohjelmassa on perusteltua eritellä, millä tavoin erityisryhmien kuljettajakoulutus käytännössä toteutetaan. Näkövammaisuuteen liittyvässä koulutussisällössä on tärkeää olla kouluttajana ihminen, jolla on vahva osaaminen ja mielellään omakohtainen kokemus näkövammaisuudesta. Koulutuksen tulee sisältää sekä teoreettista tietoa näkövammaisten asiakkaiden kohtaamisesta että käytännön harjoituksia näkövammaisena toimimisesta.

Näkövammaisten liitto pitää hyvänä, että koulutusohjelmaa on arvioitava ja päivitettävä. Viiden vuoden päivitysväli on riittävä. Koulutusohjelman arvioinnin tulee olla todellista arviointia ja siinä on paneuduttava koulutuksen sisällön ja taksinkuljettajan tarvitseman osaamisen tarpeisiin.

Esityksessä todetaan, että koulutusohjelman voi laatia myös muu taho kuten etujärjestö. Näkövammaisuuteen liittyvän koulutusosuuden osalta Näkövammaisten liitossa on kattava asiantuntemus ja se on mielellään apuna koulutusohjelman laatimisessa. Kustannusten korvaamisesta tulee sopia, sillä koulutuksen järjestäjälle kyse on liiketoiminnasta.

Näkövammaisten liitto ei pidä riittävänä, että koulutusta antavalta opettajalta edellytetään riittävien pedagogisten taitojen ja taksialan säädösten tuntemuksen lisäksi vain voimassaolevaa taksinkuljettajan ajolupaa ja yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana tai käytännön kokemusta alalta. On tärkeää, että opettajalla on laaja-alaisempi osaaminen ja esimerkiksi vähintään kolmen vuoden työkokemus taksinkuljettajan tehtävästä.

Huomionne taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karensiajan muutosta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 3 mom.) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto ei ota kantaa tähän kysymykseen.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan väliaikaista todistusta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 § 5 mom.) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto ei ota kantaa tähän kysymykseen.

Huomionne taksikuljettajan ajoluvan uusimisen ajankohtaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 26 § 2 mom.) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Huomionne taksikuljettajan kokeen sisältöä ja Liikenne- ja viestintäviraston roolia kokeen järjestäjänä koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 25 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

On välttämätöntä, että koulutuksen yhteydessä selvitetään taksikuljettajan kielitaitoa ja sen riittävyyttä. ee

Huomionne taksikuljettajan kokeen koesuorituksen hylkäämistä ja osallistumiskieltoa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 246 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Esitettävä kolmen kuukauden kielto ei välttämättä ole riittävä. Näkövammaisten liitto esittää, että kielto olisi kuusi kuukautta, jolloin vilpillisyyden seuraukset tuntuisivat konkreettisemmin.

Taksipalvelujen saatavuus

Huomionne liikkumispalvelun tarjoajan tietojen toimitusvelvollisuutta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 179 §) ja sen perusteluista:

Tällä hetkellä on huonosti saatavilla tietoja taksipalvelujen saatavuudesta ja riittävyydestä. Raportoinnin uudistaminen ja parantaminen on kannatettavaa. Raportoinnin tulee olla laaja-alaista ja vaikutuksia on tarkasteltava useista näkökulmista.

Esityksessä jää epäselväksi, kohdentuuko raportointi myös julkisesti rahoitettavien taksipalvelujen ja niiden välityskeskusten toimintaan.

Julkisesti rahoitettavat taksipalvelut ovat yli 40 % taksimarkkinoista. Tämän vuoksi on välttämätöntä, että raportointi koskee myös näitä taksipalveluja, sillä muussa tapauksessa raportointi ei ole luotettavaa vaan tiedot ovat hyvin puutteellisia.

Näkövammaisten liitto huomauttaa, että julkisen sektorin rooli taksipalvelujen saatavuudesta haja-asutusalueilla huolehtimisesta on merkittävä. Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa taksiliikennelaissa (217/2007) oli saatavuuteen vaikuttavia säännöksiä, joiden palauttamista ainakin

osittain olisi perusteltua harkita ongelman korjaamiseksi. Esitettävät muutokset auttavat kartoittamaan taksipalvelujen saatavuuden haasteita. Niiden lisäksi olisi säädettävä säädökset, joilla voidaan puuttua saatavuudessa havaittuihin ja olemassa oleviin ongelmiin.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

Huomionne taksikyydeistä kerättäviä ja tallennettavia vähimmäistietoja koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 15 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Huomionne taksamittareiden sekä muiden laitteiden ja järjestelmien käyttämistä koskevasta ehdotuksesta (ajoneuvolain 25 § 2 mom. ja 27 a § 2 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Huomionne ehdotuksesta koskien yritys- ja yhteisötunnuksen asettamista taksiliikenneluvan myöntämisen edellytykseksi (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 9 kohta) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Voimaantulosäädöksissä esitetty siirtymäaika ei saa olla esitettyä pidempi.

Huomionne taksiliikennelupa-asiakirjan ajoneuvossa mukana pitämistä koskevasta ehdotuksesta ja siihen liittyvästä taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) sekä niiden perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Huomionne taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta liittyen ajoneuvossa matkustajan nähtävillä pidettäviin tietoihin (liikennepalvelulain 151 § 2 mom. 2 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Näkövammaisten asiakkaiden kohdalla on tiedot tarvittaessa kerrottava suullisesti. Suullisen informaation antamisesta ei saa kieltäytyä.

Huomionne taksivalaisimen käyttövelvollisuutta ja siihen liittyviä poikkeuksia koskevasta ehdotuksesta (tieliikennelain 155 §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä. Taksin tunnistettavuus on ensiarvoisen tärkeää.

Huomionne yrittäjäkoulutusta ja yrittäjäkoetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 6 § 1 mom. 10 kohta ja 2 mom. 8 kohta, 6 a §) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto kannattaa esitystä.

Pakollisessa koulutuksessa on tärkeää olla osuus myös näkövammaisten asiakkaiden kohtaamisesta.

Taksipalveluiden hinnoittelu

Huomionne taksipalvelujen hinnoittelurakennetta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 2 mom.) ja sen perusteluista:

Taksipalvelujen hinnat ovat nousseet liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen. Tämän vuoksi enimmäishintojen määrittely on tarpeellista.

Taksipalvelujen hintatietojen tulee olla myös näkövammaisten saatavilla. Tarvittaessa ne on saatava suullisesti. Taksinkuljettajan on oltava itse aktiivinen hintatietojen ilmoittamisessa suullisesti näkövammaiselle asiakkaalle.

Hintatiedot ilmoittavien tarrojen tai vastaavien tulee olla kontrasteiltaan sekä kirjasinkooltaan - ja tyypiltään selkeitä sekä riittävän suuria, jotta ne näkövammaiset, jotka näkevät lukea tekstin, voivat sen havaita.

Mikäli hintatiedot ovat esimerkiksi verkkosivuilla tai sovelluksessa, niiden tulee olla saavutettavia. On muistettava, että monet näkövammaiset ovat digitaalisten palvelujen ulkopuolella, joten tämä ei ole ratkaisu kaikille.

Huomionne esimerkkimatkan hinnan ilmoittamista ja hinnasta sopimista koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 3 ja 4 mom.) ja sen perusteluista:

Taksipalvelujen hintatietojen tulee olla myös näkövammaisten saatavilla. Tarvittaessa ne on saatava suullisesti. Taksinkuljettajan on oltava itse aktiivinen hintatietojen ilmoittamisessa suullisesti näkövammaiselle asiakkaalle.

Hintatiedot ilmoittavien tarrojen tai vastaavien tulee olla kontrasteiltaan sekä kirjasinkooltaan ja -tyypiltään selkeitä sekä riittävän suuria, jotta ne näkövammaiset, jotka näkevät lukea tekstin, voivat sen havaita.

Huomionne erityisryhmille suunnattujen lisäpalvelujen enimmäishintaa koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 152 § 5 mom.) ja sen perusteluista:

Näkövammaisten liitto pitää tärkeänä, että liikenne- ja viestintävirasto määrittelee enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Näkövammaisten liitto pitää välttämättömänä, että kaikkien esitettyjen muutosten vaikutuksia arvioidaan myös vammaisten ihmisten kannalta. Tällä hetkellä tätä arviointia ei ole tehty riittävän kattavasti. Koska yksi esitettyjen lakimuutosten tavoite on erityisryhmien kokeman turvallisuuden parantaminen, on vammaisten ihmisten näkökulmasta tehtävä vaikutusarviointi välttämätöntä.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Näkövammaisten liitto kannattaa voimaantulosäännöksissä esitettyjä siirtymäaikoja. Ne eivät saa olla nyt esitettyjä pidempiä.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Näkövammaisten liitto kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä mahdollisuudesta esittää näkemyksensä hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 §:n sekä ajoneuvolain 25 ja 27 a §:n muuttamisesta. Näkövammaisten liitto on näkövammaistyötä tekevien yhdistysten yhteistyöjärjestö, joka on näkövammaisuuden ja näkemisen asiantuntija. Suomessa näkövammaisia on 50 000 - 60 000, ja heistä sokeita on noin 9 000.

Näkövammaisten liitto muistuttaa liikenne- ja viestintäministeriötä Suomen ratifioiman ja lainsäätämisen voimassa olevan YK:n vammaissopimuksen velvoitteista. Vammaissopimus on otettava huomioon läpileikkaavasti liikennepalvelulain muutoksia säädettäessä.

Vammaissopimuksen artikla 20 käsittelee henkilökohtaista liikkumista. Se velvoittaa sopimuspuolten toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaa vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

Esteettömyys ja saavutettavuus ovat edellytyksiä vammaisten ihmisten itsenäiselle elämälle ja täysimääräiselle osallistumiselle kaikilla elämänoilla. Vammaissopimus velvoittaa sopimuspuolet toteuttamaan asianmukaiset toimet varmistaa vammaisille ihmisille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisöille avoimiin ja tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.

Vammaissopimuksen artikla 21 velvoittaa sopimuspuolet antamaan suurelle yleisölle tarkoitettua tietoa vammaisille ihmisille oikea-aikaisesti ja ilman lisäkuluja saavutettavassa muodossa ja saavutettavaa teknologiaa käyttäen.

Kokko Sari
Näkövammaisten liitto ry