

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:

Vammaisfoorumi kiittää ministeriötä mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi. Olemme tyytyväisiä siihen, että ministeriö on katsonut aiheelliseksi pyytää myös vammaisjärjestöiltä näkemyksiä siitä, miten taksisääntelyn korjausta tulisi toteuttaa.

Vammaisfoorumi arvostaa, että nyt lausuttavana olevassa luonnoksessa oli huomioitu esille nostamiemme epäkohtia erityisryhmien taksipalveluissa. Näitä ovat mm. taksipalveluiden turvallisuus, saatavuus, lisäpalvelujen hinnoittelu sekä kuljettajakoulutuksen kehittäminen erityisryhmien tarpeisiin.

Henkilöliikennepalvelut tulee nähdä kokonaisuutena. Yk: n vammaissopimus on Suomessa laintasoisena voimassa 10.6.2016 lähtien. Haluamme muistuttaa sopimuksen artikloista, jotka liittyvät liikkumisoikeuteen.

YK:n vammaissopimuksen 20 artikla säättää valtion velvollisuudesta turvata henkilökohtainen liikkuminen:

Sopimuspuolet toteuttavat tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa: helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan;

Lisäksi on huomioitava 9 artikla, jossa säädetään vammaisten henkilöiden mahdollisuudesta osallistua täysimääräisesti elämän kaikilla osa-alueilla, huomioiden myös yhdenvertaisen pääsyn mm. fyysiseen ympäristöön ja kuljetuksiin. Liikennepalveluiden osalta huomioitavaksi tulee henkilöliikenteen kuljettajien osalta kyseisen artiklan kohta c: annetaan sidosryhmille koulutusta vammaisten ihmisten kohtaamista esteettömyyskysymyksistä.

Moni vammaisen ihminen tarvitsee toimivia taksipalveluita työ- ja opiskelumatkoihin, asiointiin, harrastuksiin, sosiaalisten kontaktien ylläpitämiseen ja yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen. Ilman taksipalveluita liikkumista koskeva perusoikeus ei toteudu.

Vastauksena kysymyksiinne esitämme seuraavaa:

Luvussa viitataan lakiuudistuksen jälkeen syntyneisiin epäkohtiin. Jäsenjärjestömme ovat omissa lausunnoissaan tuoneet esille sääntelyn purkamisesta aiheutuneita ongelmia edustamilleen vammaisille ihmisille. Jäsenemme raportoivat mm. neuvontaan tulleista viesteistä, jossa korostuvat vammaisten taksipalveluiden käyttäjien turvattomuuden tunteet, kuljettajien erityisryhmien kanssa toimimisen tiedon ja käytännön olennaisten taitojen puutteet, ml. pyörätuolin väärin kiinnittämisestä. Myös epävarmuus siitä tuleeko etukäteen tilattu taksi ajoissa tai tuleeko lainkaan heikentää asiakkaiden turvallisuuden kokemusta.

Taksinkuljettajien koulutusvaatimusten osalta todetaan, että markkinoilla olevaan koulutukseen sisältyy yleensä myös erityisryhmien kanssa toimimiseen kouluttavaa opetusta. Ongelmaksi silti jää, että välityskeskusten ja taksiyrittäjien koulutuksesta ei säädetä. Tämän vuoksi koulutusten opetussisältö ja taso vaihtelevat. Tämä on aiheuttanut erityisryhmien asiakasturvallisuudessa merkittäviä puutteita ja turvallisuusriskejä. Erityisryhmien turvallisuus on lakiuudistuksen jälkeen heikentynyt. Vastaava tulos on saatu myös Traficomien taksipalveluiden laatua koskevista kyselytutkimuksista. Havaittu erityisryhmiin kohdistunut turvallisuus- ja laatutekijöiden heikentyminen ei kuitenkaan ole johtunut täysin siitä, että alalle on tullut uusia kuljettajia. Merkitystä on myös sillä, että aiemmin voimassa olleet invataksien kuljettajan terveysvaatimukset kumottiin.

Ongelmana on, että lakiuudistuksen jälkeen taksikuljettajan koe on teoriakoe. Kokeesta puuttuu käytännön osio. Esteettömien taksien kohdalla työturvallisuus edellyttää kykyä asioida erilaisten vammaisten asiakkaiden kanssa, sekä valmiuden toimia heidän apuvälineittensä kanssa, hallita ajoneuvojen tekniset turvavälineet, sekä erilliset avustustoimet. Nämä kaikki edellyttävät henkistä ja fyysistä toimintakykyä kuljettajalta.

Esteettömien ajoneuvojen kuljettajien osalta korostuvat terveysvaatimukset, koska työ on fyysistä. Lisäksi työ edellyttää valmiutta ymmärtää eri vammaryhmien erityistarpeita. Nyt voimassa olevat kuljettajien terveysvaatimukset eivät ole riittävät, eivätkä ne vastaa kuljettajilta aiemmin edellytettyjä terveysvaatimuksia.

Esteettömien ajoneuvojen kuljettaminen on sekä fyysisesti että psyykkisesti raskaampaa, kuin henkilöauto taksin kuljettaminen. Näissä kuljetuksissa asiakas on usein täysin riippuvainen kuljettajasta. Tietoomme on tullut, että ajossa voi olla kuljettajia, jotka eivät täytä työn vaatimia fyysisiä tai psyykkisiä edellytyksiä. Tämä johtuu osittain siitä, että liikennepalvelulain voimaantumisen myötä kumoutui säädös invataksien kuljettajien erityisistä terveysvaatimuksista, joissa oli huomioitu tähän työhön kuuluvat erityisvaatimukset (esim. työskentely ahtaissa tiloissa sekä porrasvedot joko henkilövoimin tai porraskiipijän avulla). Ala houkuttelee paljon myös jo työelämästä pois siirtyneitä, mikä lisää riskiä sille, ettei kuljettaja täytä riittäviä terveysvaatimuksia.

Apuvälineitä käyttäville vammaisille ihmisille esteettömän ajoneuvokaluston saatavuuden merkitys korostuu. Nyt tiedossamme on, että erityisryhmillä on näiltä osin haasteita erityisesti iltaisin sekä viikonloppuisin. Asemapaikan ja päivystysvelvoitteen poistuttua esteettömien ajoneuvojen saatavuusongelmat etenkin haja-asutusalueilla korostuvat.

Nykytilan kuvauksessa on kiinnitetty huomiota myös välityskeskusten ja tilattujen kuljetusten toteutumiseen. Välityskeskusten toimivuuden kehittäminen osana toimivia taksipalveluita on välttämätöntä. Erityisryhmien erityistarpeet on tärkeää tiedostaa myös välityskeskustoiminnassa laadukkaan ja osaavan palvelun varmistamiseksi.

Kannattamme välityskeskusten säännöllistä valvontaa erityislainsäädännön avulla. Tämä yhtenäistäisi vaihtelevia toimintamalleja ja vahvistaisi välityskeskusten osaamista ja palvelun laatua asiakkaille. Toimiva välityskeskustyö tukee kuljettajien onnistumista työssään ja päinvastoin.

Taksipalveluiden hinnoittelussa tulee huomioitavaksi, ettei liian korkeiden lisäpalveluiden hintojen tule rajata vammaisia ihmisiä pois taksipalveluista. Lisäpalvelut eivät saa muodostua hinnaltaan kohtuuttoman korkeiksi. Hinnoittelussa on huomioitava yhdenvertaisuuslain velvoitteet yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi. Vammaisfoorumi pitää perusteltuna, ettei välttämättömästä apuvälineestä saa periä lisämaksua.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Vammaisfoorumi ja sen jäsenet, Invalidiliitto, Lihastautiliitto ja SAMS, ovat kaikki vahvasti kannattaneet kuljettajakoulutusta: se on välttämätön edellytys asiakasturvallisuuden takaamiseksi. Kuljettajakokeen yhteydessä voidaan mitata myös riittävää kielitaitoa. Vammaisfoorumin näkee Invalidiliiton tavoin välttämättömänä erityisryhmien näkökulmasta lisättäväksi kuljettajakoulutukseen käytännön harjoiteosioon; yleisempien apuvälineiden (vähintään manuaali pyörätuoli, sähkökäyttöinen pyörätuoli, rollaattori) käsittelyn, hidasajon, porrasvedon ja turvalaitteiden käytön harjoittelun. Asianmukaista olisi pitkäaikaisesti kuljettajan työssä työskennelleiden kuljettajien vapauttaminen teoriaopetuksesta.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus luo laintasoisen koulutusstandardin, jossa nykyinen vaihteleva koulutussisältö muuttuu sisällöltään vakiintuneeksi ja eri asiakasryhmien tarpeisiin vastaavaksi. Näin erityisryhmien kuljettajakoulutuksen hankkineen kuljettajan osalta voivat asiakkaat olla varmoja kuljettajan riittävästä osaamisesta avustamistilanteissa. Tämä auttaa lähemmäksi tavoitetta, asiakasturvallisuuden takaamista.

Toteamme lisäksi, että myös hankintayksiköiden näkökulmasta katsottuna on hyvä, että asiasta ja koulutuksen sisällöstä säädetään laintasolla. Tämä selkeyttää ja yhdenvertaistaa asiakasturvallisuutta ja palvelun laatua.

Pakollisesta kuljettajakoulutuksesta tulee saada riittävät perusteet erityisryhmien kanssa toimimiseen. Kuten mm. Kuluttajaliitto on huomauttanut, kaikki taksinkuljettajat ovat tekemisissä erityisryhmiin kuuluvien matkustajien kanssa, joten on perusteltua lisätä myös pakollista erityisryhmien huomioimista ja palvelua koskevaa koulutusta. Erityisryhmiin kuuluvat kulkevat myös omaehtoisesti takseilla kuluttaja-asiakkaina ja monet käyttävät tavanomaisia henkilöautoja matkoillaan.

Lisäksi erityisryhmien kuljettajakoulutuksella voisi saavuttaa laaja-alaisesti erilaisten erityisryhmien ja ihmisten yksilöllisten tarpeiden huomioimiseen liittyviä erityiskysymyksiä. Olennaista on huomioida, että kaikkien kuljettajien tulee osata kohdata ja avustaa eri tavoin vammaisia henkilöitä,

ml. näkövammaisia, kuulovammaisia, kuulonäkövammaisia, kehitysvammaisia henkilöitä, m autismi tai neurologiset vammat.

Eryteisesti esteettömiä ajoneuvoja käyttävät asiakkaat ovat usein hyvin riippuvaisia kuljettajan riittävästä osaamisesta.

Julkisesti kustannettujen taksipalvelujen kuljettajilla olisi syytä olla erityisryhmien kuljettamiseen tarkoituksenmukaiset tiedot ja taidot, vaikka erityisryhmien kuljettajakoulutus olisikin vapaaehtoinen. Tämä tulisi olla kilpailutuksen ehtona, joka kannustaisi tarpeenmukaiseen kouluttautumiseen. Suoritusmerkinnän rekisteröinnistä olisi silloin koulutuksen suorittaneille kuljettajille etua.

Koulutuksessa voitaisiin myös hyödyntää vammaisjärjestöjen kokemuskouluttajia.

Pakollisella kuljettajakoulutuksella tulee varmistaa, että kuljettajalla on taito kohdata eri tavoin vammaisia ihmisiä ja kyky avustaa asiakas turvallisesti ajoneuvoon ja sieltä pois sekä tarvittaessa saattaa asiakas määränpäähän. Lisäksi pakollisella koulutuksella tulee varmistaa, 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).

Eryteisryhmien taksinkuljettajakoe toimii parhaimmillaan monialaisen ja laadukkaan palvelutuotannon kantavana tekijänä, vahvistaa vammaisen asiakkaan turvallisuutta matkan aikana sekä lisää ammattialan arvostusta.

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:

Kuten Invalidiliitto Vammaisfoorumi näkee erittäin tärkeänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen järjestämisen koulutusorganisaation hyväksyminen kirjataan lakiin. Näin määriteltäisiin vähimmäisehdot koulutukselle, joka puolestaan yhdenmukaistaisi koulutuksen sisältöä ja toimisi riittävän laadun mittarina. Liikenne- ja viestintäviraston rooli koulutusorganisaatioiden hyväksyjänä ja valvojana on perusteltua. Emme näe ristiriitaa siinä, että kouluttajaorganisaatio järjestää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen rinnalla taksialan yrittäjäkoulutusta.

On syytä kiinnittää erityisesti huomiota erityisryhmien kuljettajakoulutuksessa opetushenkilöstön teorian- ja käytännön opetuksen osaamiseen. Eryteisesti käytännön opetuksessa koulutuksessa opetuskaluston (iso esteetön ajoneuvo, apuvälineet) laajuudella on merkitystä sille, miten kuljettaja työssään hallitsee eri tavoin toimintarajoitteisten ihmisten avustamisen ja turvallisuuden varmistamisen.

Vammaisfoorumi pitää hyvänä, että koulutusta antavalta opettajalta edellytetään riittävien pedagogisten taitojen sekä taksialan säädöksiä koskevan tiedon lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa. On riittämätöntä, että edellytetään ainoastaan vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana tai käytännön kokemusta alalta. Kannatamme Invalidiliiton esitystä siitä, että kouluttajalta/opettajalta edellytetään laaja-alaista työkokemusta

erityisryhmien kuljettamistyöstä ja riittävän pitää työkokemusta, joka voisi olla vähintään viisi vuotta yhden vuoden sijaan. Esimerkiksi erityisryhmien kuljettaminen on voinut kohdentua esim. koululaiskuljetuksiin, joten tätä kautta työkokemus yhdeltä vuodelta pelkästään voi jäädä hyvinkin suppeaksi huomioiden erityisryhmien heterogeenisuus. Erityisryhmien kuljettajien opettajalla tulee olla laaja-alainen perehtyneisyys ja osaamistaito erityisryhmien kuljettamisesta.

Luonnoksessa esitetty ratkaisu on kannatettava. Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan määräyksenantovaltuutus antaa tarkentavia määräyksiä ja päivittämään tarvittaessa opetushenkilöstöä ja opetusvälineitä koskevia vaatimuksia.

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

-

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

-

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

-

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

Vammaisfoorumi pitää jäsentensä tavoin välttämättömänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutus sisältää laaja-alaisesti eri erityisryhmien tarpeista nousevia erityiskysymyksiä. Koulutuksen yhteydessä voidaan lisätä kielitaitoa. Näemme välttämättömänä erityisryhmien kuljettajan koulutuksen opetussisältöön lisättäväksi yleisempien apuvälineiden (vähintään manuaalisen ja sähkökäyttöisen pyörätuolin, sekä rollaattorin käsittelyn), hidasajon, porrasvedon ja turvalaitteiden käytön harjoittelu. Liikenneturvallisuuden merkityksen laajentamisen tulee olla osa erityisryhmien kuljettajakoulutusta (esimerkiksi miksi osa matkustajista tarvitsee hidasajoa tai saattamista kohteessa). Koulutuksen yhteydessä pitäisi hyödyntää kokemuskouluttajia eri potilas- ja vammaisjärjestöistä.

Näemme perusteltuna määräyksenantovaltuuden antamisen Liikenne- ja viestintävirastolle ja sen laajentamista koskemaan myös kuljettajakoulutuksen toteutustapaa ja kokeeseen ilmoittautumista.

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

Erityisryhmien turvallinen liikkuminen taksilla perustuu kuljettajan ja asiakkaan väliseen luottamukseen. Erityisryhmät ovat useimmiten täysin riippuvaisia taksinkuljettajasta esim. avustustilanteissa ja konkreettisesti esim. siitä, pääseekö taksista ulos. Tämä edellyttää taksinkuljettajalta korostunutta luotettavuutta.

Siksi yhdyimme Invalidiliiton näkemykseen, että vilpillisyys koesuorituksen ja osallisuuden osalta on arvioitava painavammin ja kysymys vilpillisyydestä tulee laajemmin arvioitavaksi erityiskuljettajan koulutuksen osalta. Samoin kannatamme Invalidiliiton esitystä, että vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kohdalla vilpillisyys johtaisi vähintään vuoden kestävään kieltoon kolmen kuukauden sijaan.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Taksipalveluiden riittävyys ja saatavuus on todennettavissa heikosti. Tätä koskevaa tietoa on perustelua koota luotettavasi. Erityisryhmien osalta taksipalveluiden saatavuudesta ja riittävydestä ei ole saatavilla riittävästi tietoa. Esitetty 179 § parantaisi tilannetta ja loisi mahdollisuuden jatkuvaan alan kehittymisen tarkasteluun ja siten mahdollisuuden puuttua havaittuihin ongelmiin ja tehdä tarvittavia korjausliikkeitä taksimarkkinoilla. Tekstissä jää epäselväksi, kohdentuuko raportoitava tieto myös julkisesti rahoitettuihin taksimatkoihin ja välityskeskustoimintaan? Julkisesti hankitut taksimatkat ovat huomattava osa, 44 %, taksimarkkinoista. Siksi on välttämätöntä, että tieto taksipalveluiden saatavuudesta koskee myös julkisin varoin hankittuja taksimatkoja, jottei markkinan arviointi vääristy. Huomioitavaa on, että erityisryhmät ovat käyttäjäryhmänä niin julkisesti rahoitetuissa taksimatkoissa kuin myös kuluttaja-asiakkaina.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Vammaisfoorumi kannattaa, että tallennettaviin vähimmäistietoihin sisältyvät erityisryhmien osalta tallennettavat hintatiedot, joissa ovat mukana mahdolliset avustamislisät.

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

-

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

-

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

Taksipalveluiden luotettavuuden vahvistamiseksi on perusteltua, että henkilöliikennettä harjoittava luvanhaltija varmistaa, että taksissa on aina taksiliikenteessä oltaessa mukana taksiliikennelupa tai sen jäljennös.

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:

Kannatamme ehdotuksen mukaisesti, että kuljettaja vastaisi ja huolehtisi luvanhaltijan ohella, että matkustajan nähtävillä ovat luvanhaltijan nimi ja yhteystiedot sekä kuljettajan nimi.

Taksiliikennelupa tulee olla näkyvillä, tai tarvittaessa se on voitava näyttää esim. pyörätuolilla matkustavalla asiakkaalla voi olla muutoin vaikeuksia sitä nähdä.

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

Taksipalvelujen luotettavuuden lisäämiseksi Vammaisfoorumi pitää tärkeänä, että taksin tulee olla tunnistettava.

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

-

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Yhdenvertaisuuden näkökulmasta Vammaisfoorumi pitää perusteltuna sitä, että henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija sekä välityskeskus pystyvät ilmoittamaan matkan kokonaishinnan myös erityisryhmiin kuuluville sasiakkaille. Pidämme tärkeänä, että matkasta aiheutuvat lisämaksut ovat matkustajalla tiedossa etukäteen ja ettei hinnan määräytymisperusteet muutu taksimatkan aikana.

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

Huomioitavaksi antamamme kommentit lisäpalveluiden hinnoittelusta.

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

Vammaisfoorumi on jo aiemmin esittänyt enimmäishintojen määrittämistä esteettömille ajoneuvoille ja pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee määrittää enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille. Tässä on syytä huomioida YK:n vammaissopimuksen 20 artiklan a kohta, jonka mukaan sopimusosapuolten toimien tulee helpottaa vammaisten henkilöiden liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan. Näin myös näiden hintojen ohella lisäpalvelujen kehittymisen seuranta on tärkeää.

152 § 5 momentissa lisäpalvelun kustannusten perusteeksi oli ehdotettu lisäpalveluun kulunut aika ja lisäpalvelua varten hankittujen varusteiden kustannukset. Vammaisfoorumi yhtyy Invalidiliiton kielteiseen kantaan ja perusteluun: emme hyväksy lisäpalvelun kustannuksen perustaksi varusteiden kustannuksia. Ne ovat yritystoimintaan kuuluvia investointikuluja.

Hintasäätelystä luopuminen asetti kuluttaja-asemassa olevat itse maksavat esteettömän ajoneuvon palveluita välttämättä tarvitsevat vammaiset henkilöt eriarvoiseen asemaan hinnan määräytymisen osalta suhteessa muihin kuluttajiin, jotka eivät tarvitse lisäpalveluita. Lähtökohtaisesti vammaisella erityispalveluita tarvitsevalla matkustajalla ei ole samankaltaista valinnanvapauden, kilpailuttamisen ja neuvotteluun tähtäävää asemaa kuin henkilöllä, jonka tarpeet taksipalveluun lähtevät mieltymyksistä, joista voi tarvittaessa myös joustaa. Esteettömästä ajoneuvosta, turvallisesta ja riittävästä kuljettajan antamasta avusta, ei lähtökohtaisesti voi neuvotella. jättää valitsematta tai joustaa. Nämä ovat välttämättömiä edellytyksiä sille, että vammaisen henkilö voi palvelua käyttää.

Nyt esitysluonnoksessa esitetään, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee seurata erityisryhmille suunnatulle taksiliikenteen lisäpalveluille enimmäishintoja. Tämä on hyvä suuntaus, mutta ei riittävä. Vammaisfoorumi kannattaa Invalidiliiton esitystä siitä, että esteettömillä ajoneuvoilla suoritettujen matkojen kokonaishinnasta annetaan erillinen määräys. Vamman ja pysyvän toimintarajoitteen johdosta tarvittavalle välttämättömälle avustamiselle ja saattamiselle niin kuljetuksen aikana, kyytiin noustessa ja poistuttaessa sekä lähietäisyydellä olevissa portaissa, jotka liittyvät matkaketjuun tulee määrätä oma kokonaishinta. Nämä tilanteet liittyvät kuljetuksen välttämättömään onnistumisen edellyttämään kuljettajan antamaan apuun ja esteettömän ajoneuvon turvalaitteiden käyttöön.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Taloudelliset vaikutukset: Pidämme tärkeänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutus ei nosta kuljettajille tai liikkeenharjoittajille aiheutuvia kuluja niin, että se rajoittaa alalle hakeutumista. Pidämme hyvänä myös uusien toimijoiden mahdollisuutta suorittaa erityisryhmien kuljettajakoulutus ennen ajoluvan hakemista, jolloin tulisi suoritusmerkintä ensimmäiselle ajoluvulle, ilman ylimääräistä ajoluvan uusimiskustannusta. Hallituksen esityksessä arvioituja kustannuksia voidaan pitää kohtuullisina. Ne mahdollistavat kuljettajalle tai liikkeenharjoittajalle profiloitumisen erityisryhmien kuljettamiseen ja mahdollisuuden tuottaa erityispalveluita.

Vaikutukset turvallisuuteen: Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen merkittävin tavoite tulee olla turvallisuuden lisääminen ja turvallisuutta vaarantavien tekijöiden vähentäminen matkan eri vaiheissa; ajoneuvon siirtyminen, ajomatka, ajoneuvosta pois siirtyminen. Erityisryhmien turvallinen liikkuminen taksilla perustuu luottamukseen. Erityisryhmät ovat usein täysin riippuvaisia taksinkuljettajasta esim. avustustilanteissa. Tämä edellyttää taksinkuljettajalta erityistä luotettavuutta. Julkisten hankintayksiköiden tulisi huomioida kuljettajakoulutuksen merkitys hankintojen valmistelussa ja toteutuksessa.

Vaikutukset saatavuuteen: Vammaisfoorumi pitää merkityksellisenä taksipalveluiden saatavuuden seuranta. Siinä on perusteltua korostaa erityisesti isojen esteettömien ajoneuvojen saatavuuden seuranta, jotta vammaisten, apuvälineitä käyttävien ihmisten perusoikeus liikkumiseen voidaan nykyistä paremmin turvata. Invalidiliitto pitää tärkeänä, että isossa esteettömässä ajoneuvossa on vähintään kaksi pyörätuolipaikkaa. Tällä hetkellä asiakas ei voi tietää pyörätuolipaikkojen määrää tilatessaan ison esteettömän ajoneuvon välityskeskuksesta. Julkisesti hankitut taksimatkat ovat 44 % taksimarkkinoista. Tästä syystä on välttämätöntä, että taksipalveluiden saatavuuden tietopohja koskee myös näitä. Muussa tapauksessa arviointi vääristyy. Huomioitavaa on, että erityisryhmät ovat käyttäjäryhmänä niin julkisesti rahoitetuissa taksimatkoissa kuin kuluttaja-asiakkaina.

Vaikutukset yhdenvertaisuuteen erityisryhmille suunnattujen lisäpalveluiden hinnoittelussa: Vammaisfoorumin miestä on välttämätöntä varmistaa, etteivät lisäpalveluista aiheutuvat kustannukset rajaa vammaisia ihmisiä pois taksipalveluista liian korkeiden lisäpalveluiden hintojen vuoksi. Lisäpalveluiden hinnoittelussa on huomioitava, ettei niistä synny hintatasoltaan kohtuuttoman korkeita. Hinnoittelua arvioitaessa on huomioitava yhdenvertaisuuslain veloitteet yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi. Erityslaitteista syntyviä kuluja ei saa valuttaa erityisryhmille suunnattujen lisäpalveluiden maksuihin, vaan ne on nähtävä normaaleina liiketoiminnan kuluina.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

SAMS on lausunnossaan tuonut esille tarpeen tämän uudistuksen yhteydessä vahvistaa nk. vakiotaksikäytäntöä. Ennen taksiuudistusta vammaisten asiakkaiden oli mahdollista saada oikeus käyttää vakiotaksia, tututaksia, mutta tätä on voimakkaasti rajoitettu hinnoittelun vapautumisen ja keskitettyjen hankintamenettelyjen yleistymisen myötä. Tuttu taksikuljettaja on olennaisen tärkeä erityisen haavoittuvassa asemassa oleville vammaisille henkilöille. Heillä, joilla on ongelmia vuorovaikutuksen suhteen, jatkuvasti vaihtuva tai uusi kuljettajakontakti voi laukaista haastavaa käyttäytymistä. Kun kuljettaja on vieras henkilö, voi se vaarantaa matkustajan turvallisuuden ja mahdollisuuden kommunikointiin. SAMS on esittänyt, että uudistuksen yhteydessä voitaisiin uudistaa myös vakiotaksin käyttöä koskevat ohjeistukset.

Toimivilla liikennepalveluilla on keskeinen merkitys vammaisten henkilöiden oikeuksien toteutumiselle arjessa, yhdenvertaisuudelle ja osallisuudelle koulutukseen työelämään ja vapaa-aikaan.

Vammaisfoorumin mielestä esitetty uudistus on tärkeä korjaus vakavaan tilanteeseen. Arvostamme sitä että aiemmin esittämiämme huomioita on sisällytetty ja huomioitu monissa kohdin valmistelun kestäessä. Edustamillamme ryhmille on ensisijaisen tärkeää että myös julkisin varoin hankittuja tai rahoitettuja matkoja – merkittävä osa markkinaa – tuetaan myös taloudellisesti. Kyse on yhdenvertaisen kohtelun, esteettömän liikkumisen ja yhdenvertaisten osallistumismahdollisuuksien turvaamisesta, missä taksiliikennejärjestelmällä on merkittävä osansa.

Mahlamäki Pirkko
Vammaisfoorumi ry

