

Asia: VN/1631/2020

Arviomuistio taksisääntelyn toimivuudesta

Taksipalvelujen turvallisuus - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

1. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen turvallisuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen turvallisuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE haluaa esittää huolensa taksipalveluiden turvallisuuden koetusta huonontumisesta.

On hyvä, että erityisryhmien kokema turvallisuutta on tarkasteltu myös erikseen. Koko arvioinnissa on huomioitava toimivien taksipalveluiden erilainen merkitys vammaisille ihmisille kuin koko väestölle keskimäärin. Taksipalveluiden merkitys vaikeavammaiselle kuljetuspalveluita tarvitsevalle ihmiselle on ehdoton edellytys päivittäisistä toiminnoista suoriutumisella ja itsenäiselle elämälle. Tästä näkökulmasta on pystyttävä pureutumaan tarkemmin niihin turvallisuuden tunnetta alentaneisiin tekijöihin, joita uuden tieliikennelain voimaantumisen jälkeen on ilmennyt. Tarkastelu väestötasolla tai edes erityisryhmätasolla ei anna riittävää kuvaa.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

VANEnkin saaman palautteen mukaan uusi lainsäädäntö ja sen myötä markkinoiden vapauttaminen taksiliikenteessä ovat aiheuttaneet turvallisuuden kokemuksen laskua. Nämä kokemukset tulee ottaa vakavasti. Pahimmassa tapauksessa turvattomuuden tunne voi aiheuttaa ihmiselle sen, että hän ei uskalla käyttää taksipalveluita ja jää esimerkiksi ilman tarvitsemaansa terveydenhoitoa tai kuntoutusta. Kuten edellä todettu, pelkät muutokset väestö- tai ryhmätasolla eivät riitä kuvaamaan tilannetta kokonaisuudessaan, vaikka antavatkin huolestuttavia merkkejä siitä, että turvallisuuden on koettu laskeneen.

3. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen turvallisuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?

VANE katsoo, että tilannetta olisi syytä selvittää tarkemmin varsinkin niiden ihmisten kohdalla, jotka ovat riippuvaisia sujuvista taksipalveluista. Kyselyä voisi kohdentaa esimerkiksi kunnallisten vammaisneuvostojen ja vammaisjärjestöjen kautta. Olisi hyvä nähdä yleiskuvan lisäksi, millaisia yksittäisiä turvallisuuden tunnetta heikentäneitä tilanteita asiakkailta on. Lainsäädännöllä pitäisi pystyä varmistamaan riittävä turvallisuustaso.

4. Onko LVM:n arvio turvallisuuden nykytilan ongelmista oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Arviomuistiossa käy selväksi, että kaikilta osin LVM:lle ei kerry riittävästi tietoa taksipalvelujen turvallisuudesta. Tähän on kiinnitettävä erityisesti huomiota, ja kehitettävä seurantajärjestelmiä niin, että tarvittava vertailukelpoinen tieto eri käyttäjäryhmien kokemasta turvallisuudesta saadaan, ja kertyneen tiedon avulla pystytään vastaavasti kohdentamaan toimenpiteitä.

5. Tulisiko taksinkuljettajille asettaa lisäkoulutusvaatimuksia? Mistä aiheista kouluttaminen vaikuttaisi parhaiten taksipalvelujen turvallisuuteen?

VANE katsoo, että on tärkeää, että kuljettajille säädetään koulutusvaatimuksia liittyen erityisesti turvallisuuden takaamiseen ja eri erityisryhmien tarpeiden huomioimiseen.

6. Tulisiko mahdolliset lisäkoulutusvaatimukset kohdistaa kaikkiin kuljettajiin vai pelkästään esteettömillä ajoneuvoilla operoiviin kuljettajiin? Onko muuta tapaa selkeästi erottaa erityisryhmien palveluita tarjoavat kuljettajat ja kaikki kuljettajat kuin kaluston esteettömyys?

VANE katsoo, että on tärkeää, että koulutusvaatimus koskee kaikkia taksinkuljettajia. Erityisryhmiä kohtaavat muutkin kuin esteettömien autojen kuljettajat.

7. Olisiko liikennepalvelulain 151 §:n taksiliikenneluvan haltijoiden kuljettajiin liittyvien velvoitteiden toteutuminen ja valvonta mahdollista toteuttaa toimialan sisäisellä koulutuksella sekä koulutussuunnitelmavaatimuksella? Mikä olisi tehokkaampi tapa varmistaa liikenneluvan haltijoille asetetun veloitteen toteutuminen?

VANE katsoo, että on tärkeää, että kaikki kuljettajat saavat koulutuksen, jossa käsitellään turvallisuusasiat ja annetaan tietoa erityisryhmien tarpeiden huomioimisesta.

8. Tulisiko viranomaisten kenttävalvontaa lisätä siten, että valvonta keskittyisi entistä tehokkaammin myös erityisryhmien kuljetuksiin? Mihin valvonnan tulisi erityisesti kohdistua etenkin esteettömissä kuljetuksissa? Missä valvontaa olisi tehokasta suorittaa?

Valvonnalle kaiken kaikkiaan tulisi taata riittävät resurssit.

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

VANE katsoo, että taksiliikenteen näin mittavaan vapauttamiseen sisältyi riskejä, jotka monin osin valitettavasti ovat toteutuneet. Turvallisuus on pystyttävä takaamaan ennakoivasti, ei vain jälkikäteisvalvonnalla. Keskeistä tässä on kuljettajien koulutus ja tietyn osaamisen edellyttäminen (kuljettajakokeen kehittäminen keskeisten ongelmien identifioinnin jälkeen).

Taksipalvelujen saatavuus- nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

10. Pidättekö kuvausta saatavuuden nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista aineistoa, jonka perusteella taksipalvelujen saatavuuden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

Saatavuudenkin osalta on todettava, että tarpeeksi tietoa esimerkiksi haja-asutusalueiden tilanteesta ei ole saatavissa. VANElle tulleen palautteen mukaisesti taksien saatavuudessa varsinkin kaupunkikeskusten ulkopuolella on ollut erityisiä ongelmia. On huomioitava, että keskiarvot eivät kerro koko totuutta, ja että ongelmat saatavuudessa voivat vaarantaa, ja ovat jossain tapauksissa vaarantaneet, ihmisten itsenäisen elämän toteutumisen ja pääsyn esimerkiksi välttämättömiin erikoissairaanhoidon palveluihin.

11. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen saatavuudesta käsitystänne palvelujen saatavuudesta?

Arviomuistiossa on viitteitä siitä, että haja-asutusalueilla saatavuus on heikentynyt. VANE katsoo, että tarkempi kokonaiskuva olisi tarpeen saada jatkotoimien kohdentamiseksi.

12. Olisiko viranomaisen syytä selvittää taksipalvelujen saatavuustilannetta nykyistä tarkemmalla tasolla?

VANE katsoo, että olisi tärkeää selvittää saatavuuden ongelmia tarkemmin.

13. Olisiko viranomaisen syytä edellyttää esimerkiksi taksiyrityksiä ja välitysyhtiöitä toimittamaan nykyistä laajemmin tietoa taksipalvelujen tarjonnasta? Miten tämä tulisi käytännössä toteuttaa? Millaisia kustannuksia tällaisesta velvoitteesta voisi yrityksille syntyä?

VANE katsoo, että tietoa saatavuudesta tulisi olla kattavammin.

14. Koetteko, että LVM:n arvio saatavuuden nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

VANE korostaa julkisen sektorin roolia sen takaamisessa, että myös haja-asutusalueilla on riittävä määrä taksipalveluita saatavilla.

15. Kannustaisiko KKV:n täsmällisempi ohjeistus siitä, missä tilanteissa ajovuoroista sopiminen olisi mahdollista hiljaisen ajan ajovuoroista sopimiseen, vai koettaisiinko ajovuoroista sopiminen tästä huolimatta riskialttiiksi (ottaen huomioon, että KKV voisi edelleen jälkikäteen katsoa yhteistyön kilpailulain vastaiseksi)?

-

16. Jos liikennepalvelulakiin lisättäisiin säännös, jossa määritellään, milloin ajovuoroista sopiminen olisi sallittua, niin millainen säännöksen tulisi olla konkreettisesti? Pitäisikö siinä määritellä tietyt alueet tai ajankohdat, vai esimerkiksi tietynlainen taksitarjonnan tilanne (esim. alueella ei toimi yhtään aktiivista taksiyritystä)? Liittyykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiyritysten väliseen ajovuoroista sopimiseen riskejä kilpailun vähenemisestä?

-

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

Ennen liikennepalvelulakia voimassa olleessa taksiliikennelaissa (217/2007) oli saatavuuteen vaikuttavia säännöksiä, joiden palauttamista ainakin osittain olisi syytä harkita ongelman korjaamiseksi.

Harmaan talouden torjunta – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista aineistoa, jonka perusteella taksialan harmaan talouden tosiasiallista tilannetta voitaisiin arvioida kattavammin? Onko tällaista tietoa olemassa myös lakimuutosta edeltäneeltä ajalta?

-

20. Koetteko, että LVM:n arvio harmaaseen talouteen liittyvistä nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneeet muita harmaaseen talouteen liittyviä ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

21. Liittyykö toimenpiteissä ehdotetun tietosisällön keräämiseen ja säilyttämiseen erityisiä ongelmia?

-

22. Miten verovalvonnassa tarvittavien tietojen keräämis-, säilyttämisen- ja toimitusvelvollisuuksia tulisi kohdistaa eri taksialan toimijoihin? Mitä asioita sääntelyssä pitäisi erityisesti huomioida?

-

23. Onko sovelluksilla mahdollista kerätä, säilyttää ja raportoida kaikkia tietoja, joita Verohallinto on esittänyt kerättäväksi ja toimitettavaksi? Mihin tietoihin mahdolliset haasteet liittyvät?

-

24. Millaisia kustannuksia toimijoille syntyisi esitettyjen harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden toteuttamisesta?

-

25. Miten arvioitte eri harmaan talouden torjunnan toimenpiteiden vaikutuksia kilpailun toimivuuteen?

-

26. Jos lainsäädännössä asetettaisiin velvollisuus käyttää ulkoista taksitunnusta taksiajoneuvossa, millainen ulkoisen tunnuksen tulisi olla?

VANE toteaa, että näkövammaisten henkilöidenkin kannalta olisi tärkeää, että taksit käyttäisivät selkeästi näkyvää tunnusta.

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

-

Taksipalvelujen hinnoittelu – nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

28. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen hinnoittelun nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen hintoihin ja hintakehitykseen aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

VANE katsoo, että taksiliikenteen hinnoitteluun liittyviä ongelmia on kuvattu oikeansuuntaisesti.

29. Koetteko, että LVM:n arvio hinnoittelun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

-

30. Koetteko, että taksiyritysten nykyistä laajempi mahdollisuus sopia hinnoista lisäksi hintatietojen vertailtavuutta? Pitäisikö tällainen mahdollisuus rajata vain joihinkin tiettyihin tilanteisiin?

-

31. Koetteko, että Ruotsissa käytössä oleva tapa edellyttää takseilta tyyppimatkan vertailuhinnan ilmoittamista lisäksi hintojen vertailtavuutta ja ymmärrystä kokonaishinnasta? Hyödynnettäisiinkö vertailuhintaa taksiyrityksen valinnassa?

-

32. Jos taksimatkojen hinnoittelurakenne säänneltäisiin tietynlaiseksi, millainen sen tulisi olla käytännössä? Pitäisikö hinnoittelussa sallia tällöin useita hinnoittelutekijöitä? Jos sallittuja hinnoittelutekijöitä olisi vain yksi, mikä sen pitäisi olla?

-

33. Olisiko hinnoista sopimisen edellyttäminen ennen taksimatkaa toimiva tapa vähentää hintoihin liittyvää epävarmuutta? Olisiko tällainen järjestely mahdollista toteuttaa käytännössä?

VANE pitää kannattavana, että tätä vaihtoehtoa selvitetään tarkemmin.

34. Jos taksipalveluille säädettäisiin kiinteät hinnat tai enimmäishinnat, tulisiko ne asettaa vain tietyille markkinasegmentille (esim. kadulta tai taksiasemilta otettavat kyydit), vai kaikille taksipalveluille?

VANE pitää lähtökotaisesti kannatettavana, että mahdollinen sääntely koskisi kaikkia taksipalveluja.

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

VANE kiinnittää huomiota hintojen nousuun uudistuksen jälkeen, ja pitää tarkoituksenmukaisena säätää vähintäänkin enimmäishinnoista.

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidätkö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeasuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko lausunnonantajien tiedossa sellaista taksipalvelujen laatuun liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

Erytisryhmille tehdyssä selvityksessä ilmenneet ongelmat ovat sellaisia, joista myös VANElle on tullut palautetta.

37. Koetteko, että LVM:n arvio palvelujen laadun nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Ihmiset ovat kyselyjen perusteella kokeneet sääntelymuutosten heikentäneen palvelujen laatua. Muistiossa nousee esiin erityisryhmien kannalta keskeisiä ongelmia, joita on noussut esiin uuden lain myötä. Ongelmia arvioitaessa on huomioitava, että esimerkiksi kuljettajan paikallistuntemuksen puute voi olla merkittävä ongelma erityisesti silloin, kun taksin käyttäjä on esimerkiksi vaikeavammaisen lapsi. Asiaa on tarkasteltava haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten näkökulmasta.

On huolestuttavaa, että LVM:n tietojen mukaan valvontaviranomaisillakaan ei ole tällä hetkellä selvää käsitystä siitä, miten laatusäännöksiä noudatetaan, kuten muistiossa todetaan.

VANE katsoo laadun osalta olevan keskeistä, että sääntelyllä on pystyttävä turvaamaan kuljettajien riittävä osaaminen. Erytisryhmien osalta korostuu usein tarve paikallistuntemukselle, vuorovaikutus-taidoille, kyky avustaa matkustajia ja huomioida erityistarpeet. VANE katsoo, että näiden laatutekijöiden turvaaminen tulee olla prioriteetti, vaikka se vaatisi sääntelyn tiukentamista. Keinoja tähän on esim. vaadittava koulutus ja ajolupa myöntämiseen edellyttävän kokeen kehittäminen. Myös seurannan ja valvonnan edellytyksiä ja resursseja on pohdittava tästä näkökulmasta.

38. Tulisiko taksinkuljettajien kokeeseen sisällyttää joitain uusia elementtejä nykyisten lisäksi?

VANE katsoo, kuten edellä mainittu, että koetta tulisi kehittää em. näkökulmista ja pohtia tietyn koulutuksen edellyttämistä.

39. Tulisiko taksinkuljettajan kokeessa mitata kuljettajien osaamista kirjallisten kysymysten lisäksi myös käytännössä? Miten käytännön testaus tulisi toteuttaa?

-

40. Vaikuttaisiko taksinkuljettajien kokeen vaatimusten kiristäminen työvoiman saatavuuteen taksialalla? Kohdistuisivatko vaikutukset erityisesti jollekin alueelle tai joihinkin palveluihin?

-

41. Koetteko, että liikenneluvan haltijoihin kohdistuva velvoite kuljettajien koulutussuunnitelmasta ja koulutuksen järjestämisestä voisi parantaa palvelujen laatua?

VANE kannattaa velvoitetta koulutuksen järjestämiseen.

-

42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellytettäisiin huolehtimaan kuljettajien koulutuksesta esimerkiksi vastaavan sisältöisenä kuin taksinkuljettajien koulutus oli ennen liikennepalvelulain voimaantuloa?

-

43. Koetteko, että koulutussuunnitelmaan ja koulutuksen järjestämiseen liittyvällä velvoitteella olisi vaikutuksia toimialan kilpailutilanteeseen?

-

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

-

Välityskeskusten rooli ja toiminta – nykytilan kuvaus ja ongelmat

45. Pidättekö kuvausta välityskeskusten roolin ja toiminnan nykytilasta oikeansuuntaisena ja riittävän kattavana? Olisiko nykytilan kuvausta syytä täydentää joillain näkökulmilla? Onko tiedossanne sellaista taksipalvelujen välityskeskusten toimintaan liittyvää aineistoa, jota nykytilan kuvauksessa ei ole vielä esitetty?

VANE toteaa, että kuten muistiossakin käy ilmi, asialla on kytkös oikeusministeriössä käynnissä olevaan kuluttajansuojalain muutoshankkeeseen. Asiaa on syytä tarkastella suhteessa ko. työhön.

46. Koetteko, että LVM:n arvio välityskeskusten nykytilan ongelmista on oikean suuntainen? Oletteko tunnistaneet muita ongelmia, joita olisi tarpeen ratkaista julkisen sektorin toimenpiteillä?

Ongelmallista on, että välityskeskuksilla ei muistion mukaan ole yhtenäistä käsitystä kuluttajaoikeudellisesta vastuustaan tai roolistaan reklamaatioiden hoitamisessa. Näyttää siltä, että välitystoimijat katsovat, että heidän vastuunsa ei ulotu kyydin toteutumiseen tai palvelujen virhetilanteisiin. On oleellista, että vähintäänkin vastuut olisivat eri toimijoille ja toimijoilla selkeät.

47. Koetteko, että kilpailulain täytäntöönpanotoimet ovat riittäviä korjaamaan arviomuistiossa kuvatut kilpailun toimivuuteen ja välityskeskuksiin liittyvät nykytilan ongelmat?

VANE toteaa, että tätä on vaikea tässä vaiheessa arvioida.

48. Onko taksipalvelujen välitystoimintaan liittyviä virhe- ja vahingonkorvaussäännöksiä syytä selkeyttää lainsäädännön tasolla? Liittyykö vastuun jakautumisen käytännön toteuttamiseen näkökohtia, jotka pitäisi sääntelyä mietittäessä huomioida? Miten kuluttajan sopimuskumppanin tunnistamiseen liittyvät haasteet voitaisiin ratkaista niin, että välityskeskukseen on edelleen mahdollista erottautua markkinoilla ja antaa palvelulupauksia? Mitä hyötyjä tai haittoja lisäsääntelyyn liittyisi?

VANE toteaa, että eri toimijoilla tulisi vähintään olla selkeä käsitys vastuista. Sääntelyn tarkentaminen tältä osin voisi olla perusteltua.

49. Tulisiko useaan taksien tilausvälityskeskukseen kuulumisen (multihoming) varmistaa erityislainsäädännön avulla? Tulisiko velvoite rajoittaa vain joihinkin välityskeskuksiin? Miten velvoitteen piiriin kuuluvat välityskeskukset olisi mahdollista rajata? Mitä hyötyjä ja haittoja kyseiseen sääntelyyn liittyisi?

-

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

-

Muita kommentteja ja tietoja

Onko teillä muita kommentteja tai lisätietoja taksisääntelyn tarkistamiseen liittyvän säädöshankkeen jatkotyössä huomioitavaksi?

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus ja sen velvoitteet

Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE korostaa vammaisten henkilöiden oikeutta vapaaseen liikkumiseen. Suomen ratifioiman ja laintasoisena voimassa olevan YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen artikla 20 käsittelee henkilökohtaista liikkumista. Se velvoittaa sopimuspuolten toteuttamaan tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

Yleissopimukseen on kirjattu esteettömyys ja saavutettavuus edellytyksenä vammaisten henkilöiden itsenäiselle elämälle ja täysimääräiselle osallistumiselle kaikilla elämäntilanteilla. Sopimus velvoittaa sopimuspuolet toteuttamaan asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille 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.

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

VANE korostaa, että nämä velvoitteet on huomioitava läpileikkaavasti myös liikennepalvelulaissa. Esityksen kannalta keskeistä on velvollisuus tarjota mahdollisuus esteettömään ja mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen kohtuulliseen hintaan. Esteettömyysvaatimus koskee liikenteessä kaluston lisäksi ympäristöä ja tietoa. Aiheen kannalta oleellista on myös palveluiden yhdenvertainen saatavuus kaupunki- ja maaseutualueilla.

Yleisiä huomioita arviomuistiosta

On huomioitava, että osa aiemmasta, uudella liikennepalvelulailla korvatussa, sääntelystä oli nimenomaan tarkoitettu turvaamaan taksipalvelut myös vammaisille ja toimintarajoitteisille henkilöille sekä alueellisesti yhdenvertaisesti. Monien yhteiskunnan tukemia kuljetuksia käyttävien henkilöiden liikkuminen on täysin näiden palvelujen toimivuuden ja saatavuuden varassa.

VANE katsoo, että on välttämätöntä säädellä edellytyksistä, joilla turvataan esteetön liikenne, riittävä esteetön kalusto ja vammaisten henkilöiden tarpeisiin vastaavasti alueellisesti kattavista liikennepalveluista, mukaan lukien taksipalvelut. Markkinaehtoisessa tarjonnassa riskinä on, että tarjonta keskittyy palvelemaan suuria massoja kasvukeskuksiin. Markkinavoimat eivät riitä takaamaan katta-vaa esteetöntä ja vammaisille henkilöille turvallista liikenneverkkoa ilman erillistä sääntelyä.

VANE haluaa myös huomauttaa, että ylipäättään liikenteen kehittämisen lähtökohtana tulee olla esteetön, toimiva ja alueellisesti kattava julkinen joukkoliikenne. Se vähentää erityispalveluiden tarvetta ja yhteiskunnalle syntyviä kustannuksia. On kuitenkin myös huomioitava tarve erityispalveluille, kuten henkilökohtaisille kuljetuspalveluille, siltä osin kun joukkoliikenne ei pysty vastaamaan henkilöiden yksilölliseen tarpeeseen.

VANE katsoo, että taksisäätelyn toimivuutta arvioitaessa on kohdistettava tarkastelua erityisen haavoittuvassa asemassa oleviin käyttäjiin, kuten vammaisiin henkilöihin. Taksipalvelujen merkitys vaikeavammaiselle kuljetuspalveluita tarvitsevalle henkilölle on täysin eri kuin satunnaisesti taksipalveluita käyttävälle henkilöille. Väestötason selvitykset eivät kerro riittävästi tämän erityisryhmän tarpeista.

Kuten edellä olevissa vastauksissa on useaan otteeseen todettu, arviomuistion perusteella tulee sellainen kuva, että kaikilta osin riittävää tietopohjaa taksiliikenteen osalta ei ole. Myöskään valvonnassa ei kerry kattavaa tietoa esimerkiksi laatuongelmista.

VANE katsoo, että YK:n vammaisyleissopimuksen velvoitteiden mukaisesti on tehtävä riittävät toimet sen varmistamiseksi, että vammaisten henkilöiden oikeus liikkumiseen toteutuu. Oikeus liikkumiseen on edellytys myös monien muiden oikeuksien toteutumiseksi. Taksiliikenteen sääntelyä on tarkasteltava tästä näkökulmasta ja tehtävä siihen tarvittavat laintasoiset muutokset. Erityistä huomiota on kiinnitettävä koettuun turvallisuuteen ja sen heikentymiseen liittyviin laatutekijöihin, kuten kuljettajien riittävän osaamisen varmistamiseen ja taksipalvelujen alueelliseen saatavuuteen. VANE katsoo, että edellä mainittujen asioiden turvaaminen tulee olla prioriteetti, vaikka se vaatisi sääntelyn tiukentamista.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

-

Järvinen Johanna
Sosiaali- ja terveysministeriö - STM/VANE Hoffren Tea