

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:

Suomen CP-liitto kiittää mahdollisuudesta osallistua kehittämään taksisääntelyn korjausta. On hyvä, että on nostettu esille etenkin epäkohtia erityisryhmien taksipalveluissa. Muistutamme, että YK:n vammaissopimuksen 20 artikla säättää henkilökohtaisen liikkumisen turvaamisesta ja valtion velvollisuudesta huolehtia liikkumisvapauden toteutumisesta mahdollisimman tehokkaasti. CP-liitto edustaa syntymästään saakka liikuntavammaisia ihmisiä, joiden toimintakyky vaihtelee suuresti vamman vaikeusasteesta johtuen. Moni on erittäin riippuvainen taksipalveluista, koska hän käyttää apuvälineitä, hänellä on hahmottamisen vaikeutta tai kommunikaatioon liittyviä haasteita kuten epäselvä puhe tai vaikeampi puhevamma.

Ilman kuljetuspalveluita ei ole mahdollista liikkua esteettömästi ja osallistua täysimääräisesti elämän eri alueilla, kuten työssä, opiskeluissa, vapaa-ajalla, yhteiskunnallisessa vaikuttamisessa eritoten sosiaalisessa kanssakäymisessä. Viittaamme YK:n vammaissopimuksen 9.artiklaan ja erityisesti sen kohtaan a. Artikla velvoittaa sopimuskumppaneita toteuttamaan asianmukaiset toimet ja varmistamaan vammaisten henkilöiden esteettömän pääsy erityisesti kuljetuksiin, joka on kaiken liikkumisen ja osallistumisen mahdollisuuksien lähtökohta.

Olemme saaneet kohderyhmältämme paljon palautetta eri puolilta Suomea taksiuudistuksen jälkeen, miten erityisesti palveluiden saatavuus on heikentynyt. Lisäksi on tullut huolia ja esimerkkejä asiakaspalvelun laadun tason laskusta, koska monilla kuljettajilla ei ole tietoa ja kokemusta erityisryhmien palveluista. Välityskeskusten toiminnasta on myös tullut palautetta ja sen tulee olla myös jatkossa seurannan, arvioinnin ja kehittämisen kohteena. Toivomme taksisääntelyn uudistuksen lisäävään vammaisten ihmisten oikeuksia liikkua yhteiskunnassa ja heidän yhdenvertaisten mahdollisuuksiensa toteutumista muiden kansalaisten tavoin.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Pidämme hyvänä vapaaehtoista erityisryhmien kanssa toimimista tukevaa kuljettajakoulutusta, mutta erityisryhmien kuljetuspalveluiden laadukkaan toteutumisen kannalta näemme pakollisen koulutuksen parempana vaihtoehtona. Myös yleisen kuljettajakoulutuksen tulee sisältää riittävästi käytännön harjoittelua erityisryhmien palvelussa. Sisällöllisesti tärkeitä asioita ovat esimerkiksi turvallisuuteen liittyvät asiat (apuvälineinen ja vastaavien käyttö) sekä asiakaspalvelutaidot esimerkiksi kommunikaatiotaidot puhevammaisten ihmisten kanssa. Monille ihmisille kommunikointi edellyttää vähintään riittävän hyvää suomenkielen taitoa. Koulutuksissa kannattaa hyödyntää esimerkiksi vammaisjärjestöjen ja kokemuskouluttajien osaamista eri vammaaryhmistä.

Lisäksi kannatamme VANE:n huomioita koulutuksen sisällöstä ja erityisesti kuljettajien paikallistuntemuksen riittävydestä.

Jotta päästään riittävän hyvään laatutasoon, myös kilpailutuksissa on huomioitava laatuvaatimuksissa erityisryhmien tarpeet. Koulutuksen suorittaminen tulisi olla yksi laatukriteeri erityisesti yhteiskunnan tukemissa kuljetuspalveluissa, kuten vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset tai sairausvakuutuslain mukaiset Kelan kustantamat kuntoutuksen ja terveydenhuollon kuljetukset. Näemme myös hyvänä taksinkuljettajan kokeen vaatimusten sekä koetta koskevan Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovallan tarkentamisen. Parhaimmillaan se voi tukea asiakaslähtöistä palvelua, jos kokeella pystytään arvioimaan entistä paremmin alalle tulevien kuljettajien perusosaamista ja kykyä toimia erilaisten asiakasryhmien kanssa. Koulutusten tarjoajilla ja opettajalla on oltava tiedossa selkeät kriteerit opetuksen järjestämiseen ja opetustehtävän suorittamiseen, esimerkiksi mitä tarkoitetaan pedagogisilla valmiuksilla. Mikäli kriteerit koetaan epäselvinä tai liian vaativina, voi olla vaikea saada koulutuksen järjestäjiä.

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:

Kannatamme Vammaisfoorumin lausuntoa koulutusorganisaatioiden toiminnasta.

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:

Kannatamme Vammaisfoorumin ja Invalidiliiton lausuntoja. Kokeen tulee olla riittävän kattava sisältäen teoretietoa ja käytännön harjoittelua erityisryhmien asiakkaiden parissa. Olennaista on huomioida, että kaikkien kuljettajien tulee osata kohdata ja avustaa eri tavoin vammaisia ihmisiä. Pidämme myös paikallistuntemuksen sisällyttämistä tärkeänä.

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

Kannatamme Vammaisfoorumin ja Invalidiliiton lausuntoa ja muistutamme erityisryhmien asiakkaat ovat usein erittäin riippuvaisia kuljettajasta esimerkiksi taksiin sisään- ja poispääsyyn. Tässä korostuu erityisesti kuljettajan ja asiakkaan välinen luottamusta.

Taksipalvelujen saatavuus

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

Etenkin erityisryhmien taksipalveluiden saatavuus ja riittävyys ovat ymmärryksemme mukaan tällä hetkellä valtakunnallisesti huonosti todettavissa. Virallista tietoa ei ole kerätty riittävästi. Esityksen myötä tilannekuva paranisi ja voitaisiin ryhtyä tarpeen mukaan korjaaviin toimenpiteisiin jo aikaisemmin. Myös julkisesti rahoitettujen taksimatkojen sekä välityskeskusten toiminnan tulee olla seurannan ja arvioinnin kohteena.

Taksipalvelujen saatavuuden osalta pidämme hyvänä esityksen tavoitetta, että viranomaisilla olisi uudistuksen myötä nykyistä tarkempi tilannekuva siitä, miten taksipalveluja on saatavilla eri puolilla Suomea ja eri vuorokaudenaikoina. Taksipalvelujen tarjonnasta taksiyrityksiltä tarvittavia tietoja olisivat muun muassa tiedot ajossa olevien autojen määrästä, ajossa oloajoista ja alueista. Välityskeskukset tarvittavia tietoja olisivat puolestaan tiedot tilausten ja välitettyjen kyytien määrästä, puhelujen ja kyytien vastaanottamisen vasteajoista ja välittämättä jääneiden kyytien määrästä alueellisesti ja ajallisesti jaoteltuja. Ehdotamme tiedon keräämistä ja laajan kyselyn tekemistä valtakunnallisesti palveluiden käyttäjille säännöllisesti.

Tuomme esille myös valitusten tekemiseen liittyvät hankaluudet ja kokemukset sen hyödyttömyydestä. Näemme, että vähäinen valitusten määrä ei anna todellista kuvaa palvelun laadusta, riittävydestä ja toteutumisesta. Viittaamme mm. Traficomien kyselyyn.

Saamamme palautteen mukaan yhdenvertainen mahdollisuus ja oikeus osallistua ja toimia normaalisti yhteiskunnassa on vaarantunut, kun kuljetukset myöhästyvät tai eivät tule lainkaan.

Esimerkiksi sovittu lääkäri- tai kuntoutusaika, työmeno, vapaa-ajan harrastus tai vierailu vaatii täsmällisen kuljetuksen toteutumisen sekä saapuessa että poislähdössä ja nämä matkat tilataan yleensä ennakoon.

Esimerkkejä palautteista: 1) Työhön liittyvät taksimatkat: Henkilölle ehdotettiin kotiinlähtöä työstä yli tuntia ennen työajan päättymistä, koska se sopi kuljetusaikatauluihin paremmin. 2) Vapaa-ajan taksimatkat: Saatavuusongelmia erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin. Esimerkiksi kyläpaikkaan ennakoon tilattu paluumatkan taksi saapui puoli tuntia myöhässä. Oli jo myöhäinen ilta, kuljettaja ei saanut taksin hissiä toimimaan ja kesti aikansa ennen kuin päästiin liikenteeseen. 3) Kuntoutus: Tunnin pituiseen fysioterapiaan taksi saapui ennakkotilauksesta huolimatta puoli tuntia myöhässä. Näin ollen kuntoutus ei voinut toteutua tavoitteen mukaisesti. Tämä on varojen haaskausta, sillä esimerkiksi kuntoutuksen ollessa kyseessä molemmat saattavat olla saman maksajan vastuulla, kuten Kelan. On tärkeää tarkastella kokonaisuutta, eikä osaoptimoida kilpailutusten kautta kustannuksia tai siirretä kustannuksia toiselle yhteiskunnan taholle toiselle osastolle.

Eryteisesti pienemmällä paikkakunnilla on ongelmia ylipäättään saada esteetön kuljetuspalvelu taksilain uudistuksen ja sen myötä poistuneen asemapaikkavelvoitteen vuoksi. Näemme, että YK:n vammaissopimuksen 20.artiklan mukainen oikeus henkilökohtaiseen liikkumiseen ei ole toteutunut.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Kannatamme esitystä ja pidämme tärkeänä, että erityisryhmien osalta tallennettavat hintatiedot sisältävät myös mahdolliset lisäpalvelut ja avustamislisät.

Hintatiedot tulee ilmoittaa selkeästi, jotta myös henkilöllä jolla on näönkäytön ongelmia tai hahmottamisen vaikeutta, on mahdollisuus saada tietoa.

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

Matkan hinnan tulee perustua luotettaviin ja helposti todennettaviin järjestelmiin oli kyseessä maksajana yksityinen ihminen tai yhteiskunta.

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

Kannatamme esitystä.

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:

Kannatamme 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:

Kannatamme esitystä ja Näkövammaisten liiton esitystä tietojen saamisesta tarvittaessa myös suullisesti.

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

Kannatamme esitystä, taksin tulee olla helposti tunnistettava.

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

Palvelun luotettavuuden, laadun varmistamisen ja sen kehittämisen kannalta on hyvä, että taksiryttäjien liiketoimintataitoja parannetaan lisäämällä velvoite osallistua yrittäjäkoulutukseen ja läpäistä yrittäjäkoe. Alalla toimivien ja sinne tulevien uusien yrittäjien on tärkeää tiedostaa, että kuljetuspalvelulla on erityinen YK:n vammaissopimuksen 20.artiklan mukaisen liikkumisvapauden toteuttamisen merkitys etenkin erityisryhmille, kuten ihmisille joilla on jokin vamma, sairaus tai liikuntarajoite. Toiminnan on täytettävä matkustaja- ja liikenneturvallisuuteen liittyvät vaatimukset. Jos lupaehdot eivät täyty, sen tulee olla hyväksyttävä peruste elinkeinovapautteen puuttumiseen.

Taksipalveluiden hinnoittelu

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

Ymmärryksemme mukaan taksipalveluiden hinnat ovat nousseet uuden lain voimaantulon myötä. Enimmäishintojen määrittely olisi tarkoituksenmukaista erityisesti erityisryhmien taksimatkoille sekä lisäpalveluille.

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

Hintojen tulee olla läpinäkyvät. Hintojen määräytyminen tulee ilmoittaa selkeästi etukäteen myös erityisryhmiä edustaville asiakkaille mahdollisine lisämaksuineen, ja hinnan määräytymisperusteet eivät saa muuttua matkan aikana.

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

Kannatamme Vammaisfoorumin lausuntoa asiassa.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

Esitämme, että kaikkia esitettyjä muutoksia arvioidaan myös vammaisten ihmisten kannalta. Kannatamme Vammaisfoorumin ja Invalidiliiton näkemyksiä asiassa.

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

Kannatamme esitystä.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Kannatamme erityisesti VANE:n ja Vammaisfoorumin lausuntoja asiassa.

Kannatamme myös SAMS:in lausunnossa ehdotettua vakiotaksikäytäntöjen ja ohjeistusten vahvistamista. Tätä kautta voidaan turvata asiakasturvallisuus ja täysimääräinen oikeus liikkumiseen YK:n vammaisopimuksen mukaisesti kun käytetään taksipalveluita. Tuttu taksinkuljettaja on erittäin tärkeä erityisen haavoittuvassa asemassa olevien ihmisten kohdalla.

Ehdotamme myös arvioita välityskeskusten toiminnan tehokkuudesta ja hyödystä erityisryhmien, kuten vammaisten ihmisten, taksipalveluiden kohdalla, jotta voidaan tietää onko tämä toimintatapa paras vai toteuttaisiko esimerkiksi taksia tilatessa suorasoitto-oikeus taksinkuljettajalle paremmin vammaisten henkilöiden oikeudet?

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee huolehtia Suomen ratifioiman ja laintasoisen voimassa olevan YK:n vammaisopimuksen velvoitteista muutoksia säädettäessä. Vammaisopimuksen 20. artiklan mukaan sopimusosapuolten tulee toteuttaa tehokkaat toimet henkilökohtaisen liikkumisen turvaamiseksi vammaisille henkilöille, jotta itsenäinen henkilökohtainen liikkuminen mahdollistuu, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun vammaiset ihmiset itse haluavat sekä kohtuulliseen hintaan. Olemme samaa mieltä kuin VANE:n, että taksipalvelujen merkitys vammaiselle kuljetuspalveluita tarvitsevalle henkilölle on täysin eri kuin satunnaisesti taksipalveluita käyttävälle henkilöille ja että oikeus liikkumiseen on edellytys myös monien muiden oikeuksien toteutumiseksi.

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Suomen_CP_liiton lausunto_VN_1631_2020-LVM-117.docx](#)

Silander Marju
Suomen CP-liitto ry