

Lausunto

30.06.2020

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:

Avregleringen och de efterföljande upphandlingarna har haft negativa följder. Särskilt inom kommunernas färdtjänster har möjligheten att använda bekanta chaufförer ofta kringkurits, vilket äventyrat så väl säkerheten, förtroendet och förutsättningarna att överhuvudtaget använda tjänsterna. Det här borde korrigeras så att de som behöver använda en bekant chaufför har möjlighet till det.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Förslaget är bra, men även praktiska färdigheter borde förutsättas och utvecklas. Bemötande och yrkeskunskap är viktigt.

Personer med olika slags funktionsnedsättningar behöver beaktas i utbildning av chaufförer. Åtminstone grundläggande kunskaper bör ges till alla och erfarenhetsexperter borde användas. SAMS vill notera att även chaufförer som inte kör sk. invalidtaxi behöver kunna bemöta och betjäna personer med olika slags funktionsnedsättningar (t.ex. synnedsättning, autism, hörselnedsättning eller annan funktionsnedsättning).

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:

-

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

-

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

-

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

Taksipalvelujen saatavuus

-

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

Harmaan talouden torjunta taksialalla

-

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

-

Huomionne taksamittareiden 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:

-

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

-

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

-

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:

-

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

-

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

Personer med funktionsnedsättningar får inte utsättas för mera kostnader än andra i samhället. Om kostnader uppstår bör dessa högst motsvara merkostnaden för arbetet.

Vaikutusten arviointi

Huomionne esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2:

-

Voimaantulo ja siirtymäsäännökset

Huomionne esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9:

-

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomionne muista mahdollisista asioista:

Så väl grundlagen som FN:s funktionshinderskonvention förutsätter att vi som svenskspråkig minoritet och representanter för funktionshindersfältet blir hörda i ärenden som berör oss – som

den här till exempel det här. Det är viktigt att informationen även finns på det andra nationalspråket.

Vi omfattar Handikappforums och Invalidförbundets samtliga kommentarer.

Användningen av bekanta chaufförer ska vara möjligt också i samband med resor som bekostas av social- och hälsovården. Enligt Invalidförbundets utredningar är användare ofta mera nöjda med FPA-resor än med färdtjänstresor på basis av handikappservicelagen. Det här beror sannolikt på att FPA i betydligt högre grad möjliggör användningen av s.k. bekanta chaufförer. Innan taxireformen var det vanligt att klienter kunde använda sig av bekant chaufför men den här möjligheten har begränsats kraftigt efter att prissättningen frigjordes och kommunerna började upphandla färdtjänster mera centraliserat. En bekant chaufför är särskilt viktig för personer med olika funktionsnedsättningar, som är i mera sårbar ställning. Det är speciellt viktigt för personer med svenska som modersmål att använda en bekant chaufför. När en bekant chaufför inte kan användas, äventyras resenärens säkerhet och möjlighet att kommunicera. Vi uppmanar regeringen att i samband med den här reformen förnya instruktionerna för möjligheterna att använda bekanta chaufförer för att trygga delaktighet. Det skulle sannolikt vara en kostnadsneutral reform som bidrar till att chaufförer kan fortsätta sin verksamhet även på mindre orter. Reformen skulle även bidra till att chaufförer fortsätter längre i yrket och kan erbjuda högklassiga tjänster under en längre tid.

Fungerande transportmöjligheter bidrar till att personer med funktionsnedsättning kan delta i arbetslivet. I dagsläget är sysselsättningsgraden för personer med funktionsnedsättningar endast omkring 20 % (jmf med över 60 % i Sverige). Alla medel bör vidtas för att förbättra sysselsättning inom den här befolkningsgruppen. Tillgången till fungerande taxitjänster och andra transportalternativ samt bekanta chaufförer som behärskar klientens modersmål är medel som förbättrar möjligheten att ha ett lönearbete. Detta kan åtgärdas genom en förordning om färdtjänster inom handikappservicelagen.

SAMS anser att den beredda reformen är välkommen. SAMS uppskattar också att funktionshindersfältet kommentarer på många håll noterats i beredningen.

Det nya förslaget tar ändå inte hand om alla problem som avregleringen medförde. Trots att taxiverksamheten överlag förbättras kräver även offentligt upphandlade eller finansierade resor särskilda insatser. Det offentliga har skyldighet att främja likabehandling, tillgänglighet och lika möjligheter att delta i samhället. Taxisystemet spelar en viktig roll i det här sammanhanget.

SAMS har med stor oro följt en utveckling i samhället där aktörer genom upphandling har börjat begränsa möjligheterna att använda sig av en bekant chaufför. För många kan det här betyda att tidigare fungerande transportalternativ blir oberäkneliga och kan uppfattas som både otrygga och osäkra. Det här påverkar negativt möjligheterna att på lika villkor delta i samhället, vilket kan också ha verkliga följder för möjligheterna att t.ex. delta i utbildningen och arbetslivet.

Förutom ovannämnda aspekter kan användningen av bekanta chaufförer både minska smittorisken och underlätta kartläggningen av smittokedjor.

SAMS motsätter sig inte en digitalisering av tjänsterna, men även målgrupper som inte använder digitala tjänster bör beaktas. Nu finns det en överhängande risk att grupper som inte har tillgång till digitala tjänster och applikationer faktiskt sett kommer att betala högre priser än andra i samhället. Det här således potentiellt indirekt diskriminerande och bör följas upp på olika sätt.

Nordman Marica

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf