

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:

Luvussa viitataan lakiuudistuksen jälkeen syntyneisiin epäkohtiin.

Taksikuljettajien koulutusvaatimusten osalta todetaan, että markkinoilla olevaan koulutukseen sisältyy yleensä myös erityisryhmien kanssa toimimiseen kouluttavaa opetusta. Ongelmana on kuitenkin, että välityskeskusten ja taksiryttäjien 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 invataksin 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. Näitä osioita ei voida mitata teoriakokeella.

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 myös 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 päivystysveloitteen 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.

Kannatamme 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 veloitteet yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi. Invalidiliitto pitää perusteltuna, ettei välttämättömästä apuvälineestä saa periä lisämaksua.

Taksipalvelujen laatu ja turvallisuus

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

Invalidiliitto kannattaa kuljettajakoulutusta, pidämme tätä välttämättömänä, jotta asiakasturvallisuus voidaan taata. Kuljettajakokeen yhteydessä voidaan mitata myös riittävää kielitaitoa. Invalidiliitto näkee 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 laintasaisen 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.

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

Invalidiliiton näkemyksen mukaan 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 määränpään. 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).

Erityisryhmien 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:

Invalidiliitto 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. Invalidiliitto ei näe ristiriitaa siinä, että kouluttajaorganisaatio järjestää erityisryhmien kuljettajakoulutuksen rinnalla taksialan yrittäjäkoulutusta.

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

Invalidiliitto pitää hyvänä, että koulutusta antavalta opettajalta edellytetään riittävien pedagogisten taitojen sekä taksialan säädöksiä koskevan tiedon lisäksi voimassa olevaa taksinkuljettajan ajolupaa, mutta mielestämme on riittämätöntä, että edellytetään ainoastaan vähintään yhden vuoden kokemusta päätoimisena taksinkuljettajana tai käytännön kokemusta alalta. Invalidiliiton mielestä vaatimuksena tulee olla, 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 heterogeisuus. Erityisryhmien kuljettajien opettajalla tulee olla laaja-alainen perehtyneisyys ja osaamistaito erityisryhmien kuljettamisesta.

Invalidiliitto näkee, että Liikenne- ja viestintävirastolle annetaan määräyksenantovaltuutus antaa tarkentavia määräyksiä ja päivittämään tarvittaessa opetushenkilöstöä ja opetusvälineitä koskevia vaatimuksia. Näin ollen koulutusorganisaatioille määritelty ilmoitusvelvoite tukisi Liikenne- ja viestintä virastolle annettua tehtävää koulutuksen seurannasta ja liikenneasioiden rekisterin ylläpitämistä.

Huomionne taksinkuljettajan ajoluvan myöntämiseen vaikuttavien sakkorekisteristä ilmenevien tekojen karensiajan 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:

Invalidiliitto pitää välttämättömänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutus sisältää laaja-alaisesti eri erityisryhmien tarpeista nousevia erityiskysymyksiä. Koulutuksen yhteydessä voidaan lisätä kielitaitoa. Invalidiliitto näkee 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.

Invalidiliitto näkee perusteltuna määräyksenantovaltuuden antamista Liikenne- ja viestintävirastolle ja sen laajentamista koskemaan myös kuljettajakoulutuksen toteutustapaa ja kokeeseen ilmoittautumista.

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

Erytisryhmien turvallinen liikkuminen taksilla perustuu kuljettajan ja asiakkaan väliseen luottamukseen. Erytisryhmät ovat useimmiten täysin riippuvaisia taksikuljettajasta esim. avustustilanteissa ja konkreettisesti esim. siitä, pääseekö taksista ulos. Tämä edellyttää taksikuljettajalta korostunutta luotettavuutta.

Invalidiliitto näkee, että vilpillisuus koesuorituksen ja osallisuuden osalta on arvioitava painavammin ja kysymys vilpillisyydestä tulee laajemmin arvioitavaksi erityiskuljettajan koulutuksen osalta kuin pelkästään tavallisen taksikuljettajakokeen osalta. Invalidiliitto esittää, että vapaaehtoisen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen kohdalla vilpillisuus 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 nykykäytännöin heikosti. Invalidiliitto pitää perusteltuna tämän tiedon luotettavaa kokoamista. Erityisryhmien osalta taksipalveluiden saatavuudesta ja riittävydestä ei ole riittävästi tietoa. Esitetty 179 § parantaisi tilannetta ja loisi mahdollisuuden jatkuvaan alan kehittymisen tarkasteluun ja siten mahdollisuuden puuttua havaittuihin ongelmiin tarvittavin korjausliikkein taksimarkkinoilla. ja tehdä korjausliikkeitä taksimarkkinoilla. Ko. pykälän tekstissä jää epäselväksi, kohdentuuko raportoitava tieto myös julkisesti rahoitettuja taksimatkoja ja niihin kytkeytyvää välityskeskustoimintaa? Julkisesti hankitut taksimatkat ovat 44 % taksimarkkinoista. Siksi on välttämätöntä, että tieto taksipalveluiden saatavuudesta koskee myös näitä, muuten arviointi vääristyy. Huomioitavaa on, että erityisryhmät ovat käyttäjäryhmänä niin julkisesti rahoitetuissa taksimatkoissa kuin kuluttaja-asiakkaina.

Harmaan talouden torjunta taksialalla

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

Invalidiliitto kannattaa, että huomioitavaksi tulee erityisryhmien osalta tallennettavat hintatiedot, joissa mukana mahdolliset avustamislisät.

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 taksinkuljettajan vastuuta koskevasta ehdotuksesta (liikennepalvelulain 151 § 1 mom. 8 kohta ja 2 mom. 1 kohta, 268 § 1 mom. 2 kohta) sekä niiden perusteluista:

Invalidiliitto näkee taksipalveluiden luotettavuuden vahvistamiseksi perusteltuna, 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:

Invalidiliitto kannattaa 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:

Invalidiliitto 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:

Invalidiliitto pitää yhdenvertaisuus huomioiden perusteltuna, että henkilöliikennettä tarjoava luvan haltija sekä välityskeskus pystyvät ilmoittamaan matkan kokonaishinnan myös erityisryhmiä edustaville asiakkaille. 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:

Invalidiliitto on jo aiemmin vaatinut enimmäishintojen määrittämistä esteettömille ajoneuvoille ja pitää tärkeänä, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee määrittää enimmäishinnat erityisryhmille suunnatuille lisäpalveluille. Tässä nostamme esiin YK:n vammaissopimuksen 20 artiklan a kohdan, 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. Invalidiliitto ei hyväksy lisäpalvelun kustannuksen perustaksi varusteiden kustannuksia. Ne ovat yritystoimintaan kuuluvia investointikuluja.

Invalidiliitto muistuttaa, että hintasäätelystä luopuminen asetti erityispalveluita kuluttaja-asemassa olevat itse maksavat esteettömän ajoneuvon palveluita välttämättä tarvitsevat vammaiset henkilöt eriarvoiseen asemaan hinnan määräytymisen osalta suhteessa muihin kuluttajiin, jotka eivät tarvitse lisäpalveluita taksimatkaansa. Lähtökohtaisesti vammaisella erityispalveluita tarvitsevalla matkustajalla ei ole samankaltaista valinnanvapauden, kilpailuttamisen ja neuvotteluun tähtäävää asemaa kuin henkilöllä, jonka tarpeet taksipalveluun lähtee omasta mieltymyksestä, joista voi tarvittaessa myös joustaa. Esteettömästä ajoneuvosta, turvallisesta ja riittävästä kuljettajan antamasta avusta, ei lähtökohtaisesti voi neuvotella. jättää valitsematta tai joustaa. Kyse on tällöin välttämättömistä edellytyksistä käyttää palvelua.

Nyt esitysluonnoksessa esitetään, että Liikenne- ja viestintäviraston tulee seurata erityisryhmille suunnatulle taksiliikenteen lisäpalveluille enimmäishintoja. Tämä on hyvä suuntaus, mutta ei riittävä. Invalidiliitto edellyttää, 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: Invalidiliitto pitää tärkeänä, että erityisryhmien kuljettajakoulutus ei nosta kuljettajille tai liikkeenharjoittajille aiheutuvia kuluja niin, että se rajoittaa alalle hakeutumista. Hyvänä pidetään uusien toimijoiden mahdollisuutta suorittaa erityisryhmien kuljettajakoulutus ennen ajoluvan hakemista, jolloin tulisi suoritusmerkintä ensimmäiselle ajoluvalle, 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: Invalidiliitto näkee, että 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: Invalidiliitto pitää merkityksellisenä taksipalveluiden saatavuuden seurantaan, korostaen erityisesti isojen esteettömien ajoneuvojen saatavuuden seurantaan, jotta fyysisesti 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: Invalidiliitto pitää välttämättömänä 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 velvoitteet yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi. Erityislaitteista 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:

-

Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä

[Invalidiliiton lausunto LVM 20200630.docx](#)

Saksanen Riitta
Invalidiliitto ry