

Ärende: 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?

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder anser att dokumentet inte ger en tillräcklig helhetsbild, eftersom en stor del av de gjorda taxiresorna omfattas inte av rapporten. Taxitjänsterna som används som HSL:s färdtjänster, skolskjutsar eller FPA-ersatta resor har inte beaktats i tillräcklig mån i rapporten. Det offentliga har skyldighet att främja likabehandling, tillgänglighet och lika möjligheter att delta i samhället. Taxisystemet spelar en viktig roll i det här sammanhanget.

Vi vill även uttrycka vår besvikelse över att så väl utlåtandebegäran, namnet på utlåtandet samt frågorna inte överhuvudtaget översätts till svenska, trots att problemen även gäller i allra högsta grad också den svenskspråkiga befolkningen. Finlands nationalspråk är finska och svenska och grundlagens 17 § förutsätter att både den finsk- och svenskspråkiga samhälleliga behov tillgodoses på lika grunder. SAMS anser att den här grundlagsbaserade kravet inte förverkligats i det här sammanhanget.

För övrigt välkomnar SAMS en utvärdering av nuvarande reglering av taxiverksamheten, men sporrar trafik- och kommunikationsministeriet att i större mån främja lika möjligheter till deltagande i samhället för olika befolkningsgrupper.

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder är en samarbetsorganisation inom funktionshinderområdet i Svenskfinland. Våra medlemsorganisationer är: Förbundet Finlandssvenska Synskadade, FDUV, Psykosociala förbundet, Svenska hörsselförbundet samt Funktionsrätt med ansvar.

Enligt WHO beräknar man att omkring 15% av den totala befolkningen har någon grad av funktionsnedsättning. Om man dessutom beaktar personer med långvarig psykisk ohälsa finns de ca 45 000 personer som behöver någon form av service för personer med funktionsnedsättning på svenska i Finland.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

-

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

-

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

-

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

Alla bolag som deltar i upphandlingar borde förbinda sig att utbilda sina chaufförer. Utöver offentligt finansierade skjutsar så skulle ett synligt certifieringssystem som bevis för att personalen är utbildad kunde vara ett bra tillägg. Det kunde vara lagstadgat att den här informationen ska framgå någonstans i bilen och i beställningstjänsterna.

Bland annat bemötande och lokalkännedom är väldigt väsentliga färdigheter. Eftersom personer med funktionsnedsättningar kan också använda andra bilar en s.k. invautrustade bilar, borde samtliga chaufförer utbildas.

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?

-

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 velvoitteen toteutuminen?

-

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?

SAMS uppmanar myndigheterna att fästa uppmärksamhet inte endast till aktörernas verksamhet på fältet, utan även hur tjänsterna anordnas. De borde anordnas på ett sådant sätt att det är lämpliga och trygga för användaren. Det här berör särskilt offentliga färdtjänster så som skolskjutsar och Handikappservicelagens skjutsar samt FPA-skjutsar. Trots att kommunerna och andra aktörer kan själv välja anordningssätt bör sättet inte underminera användningen av tjänsten.

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.

SAMS anser således att det mest effektiva sättet vore att styra anordningen och möjliga upphandlingen av tjänsterna på ett konstruktivt sätt. I användarnas intressen är att så många seriösa tjänsteproducenter som möjligt kan erbjuda tjänster också för personer med funktionsnedsättningar.

Utöver offentligt finansierade skjutsar så skulle också i det här fallet ett synligt certifieringssystem som bevis för att personalen är utbildad kunde vara ett bra tillägg. Det kunde vara lagstadgat att den här informationen ska framgå någonstans i bilen och i beställningstjänsterna.

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

-

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?

-

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

-

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

-

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

-

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

-

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 taksiryöstä)? Liittykö johonkin määrittelyvaihtoehtoon erityisiä huolia valvonnan toteuttamisen kannalta?

-

17. Liittyisikö taksiryösten 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?

-

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

19. Pidättekö kuvausta harmaan talouden torjunnan nykytilasta oikeasuuntaisena 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. Liittykö 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?

-

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?

-

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 taksirytysten 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 taksirytyksen 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?

-

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

SAMS förespråkar att tilläggstjänsterna så som assistenstillägg kunde med fördel regleras i lagen. Nu har taxiresornas kostnader ökat mera för den här användargruppen, vilket på längre sikt kan påverka negativt till möjligheterna att röra på sig och delta i samhället. Om maximipriser inte kan regleras, kunde en principiell kompromiss vara att avgiften kan högst motsvara den reella merkostnaden för tjänsteproducenten.

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?

-

Taksipalvelujen laatu - nykytilan kuvaus, ongelmat ja toimenpide-ehdotukset

36. Pidättekö kuvausta taksipalvelujen laadun nykytilasta oikeansuuntaisena 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?

-

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

-

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

Både en bas- och en tilläggsutbildning i att bemöta olika slags människor med funktionsnedsättningar skulle vara ett välkommet tillägg.

Det vore viktigt att ge en basutbildning i det här för alla chaufförer. Samtidigt kunde det vara värdefullt att också utveckla och erbjuda tilläggsutbildningar i att bemöta olika kundgrupper, eftersom det här kunde göra både chaufförerna och tjänsteproducenterna mera nischade och således ge dem en positiv konkurrensfördel. Om dessa utbildningar skulle ännu finnas synligt certifierade, så kunde både kunderna och tjänsteproducenterna dra en stor nytta av den ovan föreslagna reformen.

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

Om praktiska färdigheter testas, så kunde funktionshinderorganisationernas expertis användas.

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?

-

42. Millaisia kustannuksia arvioisitte yrityksille syntyvän, jos yrityksiä edellyttäisiin 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?

-

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

-

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

-

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?

-

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?

Funktionshindersfältet och språkliga minoriteter borde bättre beaktas.

Ett stort problem idag är att människors möjligheter att användas sig av en bekant chaufför har begränsats. Eftersom det här kan göra taxiresan oberäknelig och skrämmande kan det leda till att människor inte längre vågar överhuvudtaget använda sig av tjänsterna.

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

SAMS utlåtande om utvärderingen av nuvarande taxireglering

Fungerande och trygga taxitjänster är ofta en förutsättning för deltagande i samhället

SAMS uppmanar myndigheterna att fästa uppmärksamhet inte endast till aktörernas verksamhet på fältet, utan även hur tjänsterna anordnas. De borde anordnas på ett sådant sätt att det är lämpliga och trygga för användaren. Det här berör särskilt offentliga färdtjänster så som skolskjutsar och Handikappservicelagens skjutsar samt FPA-skjutsar. Trots att kommunerna och andra aktörer kan själv välja anordningssätt bör sättet inte underminera användningen av tjänsten.

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.

SAMS anser således att det mest effektiva sättet vore att styra anordningen och möjliga upphandlingen av tjänsterna på ett konstruktivt sätt. I användarnas intressen är att så många seriösa

tjänsteproducenter som möjligt kan erbjuda tjänster också för personer med funktionsnedsättningar.

SAMS förespråkar en delvis prisreglering. I klarspråk skulle det här handla om att vissa tilläggstjänster så som assistenttillägg kunde med fördel regleras i lagen. Nu har taxiresornas kostnader ökat mera för den här användargruppen, vilket på längre sikt kan påverka negativt till möjligheterna att röra på sig och delta i samhället. Om maximipriser inte kan regleras, kunde en principiell kompromiss vara att avgiften kan högst motsvara den reella merkostnaden för tjänsteproducenten.

Utbildning och synliga certifieringssystem

Ett synligt certifieringssystem som bevis för att personalen är utbildad kunde vara ett bra tillägg. Det kunde vara lagstadgat att den här informationen ska framgå någonstans i bilen och i beställningstjänsterna. Både en bas- och en tilläggsutbildning i att bemöta olika slags människor med funktionsnedsättningar skulle vara ett välkommet tillägg. Det vore viktigt att ge en basutbildning i det här för alla chaufförer. Samtidigt kunde det vara värdefullt att också utveckla och erbjuda tilläggsutbildningar i att bemöta olika kundgrupper, eftersom det här kunde göra både chaufförerna och tjänsteproducenterna mera nischade och således ge dem en positiv konkurrensfördel. Om dessa utbildningar skulle ännu finnas synligt certifierade, så kunde både kunderna och tjänsteproducenterna dra en stor nytta av den ovan föreslagna reformen. Om praktiska färdigheter börjar testas kunde även funktionshinderorganisationernas expertis med fördel användas.

Rapporten bristfällig med tanke på funktionshindersfältets behov och problem

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder anser att det nu beredda dokumentet inte ger en tillräcklig helhetsbild, eftersom en stor del av de gjorda taxiresorna omfattas inte av rapporten. Taxitjänsterna som används som HSL:s färdtjänster, skolskjutsar eller FPA-ersatta resor har inte beaktats i tillräcklig mån i rapporten. Det offentliga har skyldighet att främja likabehandling, tillgänglighet och lika möjligheter att delta i samhället. Taxisystemet spelar en viktig roll i det här sammanhanget.

Vi vill även uttrycka vår besvikelse över att så väl utlåtandebegäran, namnet på utlåtandet samt frågorna inte överhuvudtaget översatts till svenska, trots att problemen även gäller i allra högsta grad också den svenskspråkiga befolkningen. Finlands nationalspråk är finska och svenska och grundlagens 17 § förutsätter att både den finsk- och svenskspråkiga samhälleliga behov tillgodoses på lika grunder. SAMS anser att den här grundlagsbaserade kravet inte förverkligats i det här sammanhanget.

För övrigt välkomnar SAMS en utvärdering av nuvarande reglering av taxiverksamheten, men sporrar trafik- och kommunikationsministeriet att i större mån främja lika möjligheter till deltagande i samhället för olika befolkningsgrupper.

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder är en samarbetsorganisation inom funktionshinderområdet i Svenskfinland. Våra medlemsorganisationer är: Förbundet

Finlandssvenska Synskadade, FDUV, Psykosociala förbundet, Svenska hörsselförbundet samt Funktionsrätt med ansvar.

Enligt WHO beräknar man att omkring 15% av den totala befolkningen har någon grad av funktionsnedsättning. Om man dessutom beaktar personer med långvarig psykisk ohälsa finns de ca 45 000 personer som behöver någon form av service för personer med funktionsnedsättning på svenska i Finland.

Vartio Elias

SAMS - Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf - Verksamheten
juridiskt ombud