

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?

Kuvausta tulee täsmentää ja ottaa huomioon erityisryhmien näkökulmat.

2. Vastaako kyselytutkimuksista muodostuva kuva taksipalvelujen turvallisuudesta käsitystänne?

Ei vastaa edustamiemme ryhmien kohdalta, koska epäkohtia on paljon.

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

Kyllä

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

Kyllä

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

Kyllä.

Eryteisesti erityisryhmille tarjottavissa palveluissa on ehdoton tarve edellyttää kuljettajilta nykyistä laajempaa osaamista. Tätä varten kuljettajille tarvitaan koulutusta ja ennen kaikkea nykyistä paremmin osaamista mittaava koe ajoluvan hakemisen yhteydessä. Kokeen on oltava riittävän laaja, että kuljettajat kykenevät huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Koulutuksen tarjoajat voivat hyödyntää esimerkiksi eri vammaisjärjestöjen kokemusta koulutuksissa.

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?

Lisäkoulutus tulee kohdentää erityisesti esteettömillä ajoneuvoilla toimiviin kuljettajiin, mutta soveltuvien osin muille kuljettajille myös. Esimerkiksi kävelevä cp-vammaisen (liikuntavammaisen) henkilö, jolla on puhevamma ja hahmottamisen vaikeus, tarvitsee yksilöllisempää palvelua jolloin kuljettajalla tulee olla erityistietoa vammasta.

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?

Mahdollisesti kyllä.

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?

Kyllä, kannatamme tätä, esimerkiksi arviomuistiossa esitetyillä tavoilla.

Myös satunnaiset pistokokeet esimerkiksi taksivarikoilla.

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?

Nykytilan kuvausta tulee täydentää nyt saamillanne lausunnoilla.

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

Kokemuksemme mukaan saatavuus on heikentynyt erityisryhmillä, koska tulee huomioida palveluiden toteutuminen valtakunnallisesti.

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

Kyllä.

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

Kyllä voisi edellyttää, säännöllinen seuranta toteutuneista palveluista jotta voidaan tehdä nopeammin korjaustoimia. Erityisesti välityskeskusten tulee toimittaa tietoja. Yrityksille ei tule kohdentaa suuria kustannuksia tästä.

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

Kyllä on muita ongelmia, joihin näiden lausuntojen pohjalta voi tehdä tarkennuksia.

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

-

17. Liittyisikö taksirytytysten 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 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?

Harmaan talouden torjunta on tärkeää, jotta kuljetuspalvelut ovat turvallisia.

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?

Selkeästi näkyvä ja tunnistettava, yhdenmukainen.

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. Pidättekö 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?

Kannattaa täydentää nykykuvaa näiden lausuntojen pohjalta.

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

Emme osaa sanoa.

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

Vaikea sanoa.

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

Emme näe suoraa hyötyä, koska vertailumatka on hyvin kuvitteellinen yksi esimerkki hinnasta jollekin matkalle.

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?

Yleisesti ottaen hinnoita neuvottelu edustamallemme kohderyhmälle on todella vaikea, koska monilla on liikuntavamman lisäksi hahmottamisen vaikeus tai puhevamma. Hinnoittelu tulee olla selkeä ja johdonmukainen sekä luotettava. Uudistuksen jälkeen hinnat ovat kallistuneet ja taksien käyttäminen on vaikeutunut monilla käyttäjillä, varsinkin omatoimimatkojen osalta. Esimerkkien mukaan sovitut hinnat eivät myöskään ole pitäneet, vaan kuljettaja on veloittanut enemmän matkasta.

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

Vaikea sanoa, ehkä voi olla vaikea hahmottaa mitkä hinnoittelumallit olisivat eri tavoilla taksia käytettäessä.

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?

Kuljetuspalvelut tulee saada luotettavaksi ja hinnoittelultaan yksinkertaiseksi.

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?

Nykytilan kuvausta tulee täydentää lausuntojen pohjalta.

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

Arviota tulee täsmentää.

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

Varmistettava, että erityisryhmien osalta oltava on riittävää koulutusta esimerkiksi apuvälineiden kuten pyörätuolin kiinnittämiseen ja nostolaitteiden käyttöön sekä tietoa eri tavoin kommunikoivien ihmisten palvelemisesta.

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

Kannatamme ehdotusta. Palkata testihenkilöitä asiakkaiksi koulutukseen, esimerkiksi henkilöitä joilla on pyörätuoli tai puhevamma.

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

Emme osaa sanoa.

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

Kyllä.

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

Emme osaa sanoa.

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

Laatu nousisi kilpailutekijäksi paremmin, kun osaaminen lisääntyy.

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

Selvittää ja hankkia tietoa erityisryhmien palvelutarpeista.

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?

Vaatii lisätäydennystä.

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

On myös muita ongelmia.

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?

Säännökset tulee olla selkeitä. Asiakkaan matkan ja palvelun turvaaminen tulee olla lähtökohtana ja asiakkaalla tulee olla mahdollisuus antaa palautetta ja reklamoida huonosta palvelusta.

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?

On syytä pohtia, onko välityskeskustoiminta paras järjestämistapa? Erityisesti maakunnissa on tullut kokemuksia palvelun heikkenemisestä ja tähän on usein liittynyt myös vakiotaksin käyttöoikeuden peruutus. Tällöin asiakkaiden liikkumisen oikeus ei ole enää turvattu, koska välityskeskuksista ei ole taattu palvelua. Esimerkiksi Pohjois-Suomesta on kokemuksia, että inva-taksit ovat usein turistiajossa ja asiakas on saanut taksin vasta usean tilausyrityksen jälkeen. Myös viestien kulussa on ollut ongelmia, tilauksesta on tullut vahvistus mutta taksi ei ole tullut tai tilauksesta ei ole tullut vahvistusta, mutta taksi on tullut. Näistä on myös saatettu veloittaa matka asiakkaalta vaikka hän ei ole matkaa tehnyt lainkaan.

Muita kommentteja ja tietoja

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

-

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriö

Suomen CP-liitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistiosta taksisääntelyn toimivuudesta. Alla nostamme muutaman keskeisen asian edustamiemme vammaisten ihmisen näkökulmasta.

1 Yleistä

Suomea sitoo YK:n yleissopimus vammaisten henkilöiden oikeuksista. Sen 20 artikla. Henkilökohtainen liikkuminen varmistaa vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen muun muassa helpottamalla vammaisten henkilöiden henkilökohtaista liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin, kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan. Viittaamme myös artiklaan 4.3. yleiset velvoitteet

Erityisryhmiin kuuluvat ovat pääsääntöisesti heikommassa neuvotteluasemassa kuin normaalit kuluttajat, jolloin tarve erityisryhmien turvallisuuden turvaamiseen pätevien kuljettajien ja oikeanlaisen kaluston kautta korostuu.

Erityisryhmien taksimatkoista valtaosa on julkisesti tuettuja ns. sote- ja Kela-kyytejä.

Vammaisuuden perusteella järjestettävistä palveluista ja tukitoimista annetun lain (380/1987) eli vammaispalvelulain mukaan kunnan on järjestettävä vaikeavammaiselle henkilölle kohtuulliset kuljetuspalvelut, jos henkilö vammansa tai sairautensa takia välttämättä tarvitsee palvelua suoriutuakseen tavanomaisista elämän toiminnoista (työssäkäynti, opiskelu, asioiminen, yhteiskunnallinen osallistuminen, virkistys, yms.). Työhön ja opiskeluun liittyvien matkojen lisäksi henkilö on kuukaudessa oikeutettu vähintään 18 yhdensuuntaiseen matkaan. Kuljetuksia järjestetään lähtökohtaisesti asuinkuntaan tai lähikuntiin. Kunnat ovat usein järjestäneet kuljetukset hankkimalla palvelut taksirytyksiltä ja/tai korvaamalla taksinkäytöstä aiheutuneita kustannuksia.

Sairausvakuutuslain (1224/2004) mukaan sairauden hoitoon liittyvistä matkoista on mahdollista saada korvausta. Taksipalveluista on oikeus saada korvausta, jos muut kulkuvälineet eivät ole esimerkiksi vammasta, sairaudesta tai liikenneolosuhteista johtuen mahdollisia. Kela on hankkinut tätä tarkoitusta varten taksipalveluja koko maassa.

Sosiaalihuoltolain (1301/2014) mukaan kunnan on järjestettävä liikkumista tukevia palveluja henkilöille, jotka eivät kykene itsenäisesti käyttämään julkisia liikennevälineitä sairauden, vamman tai muun vastaavanlaisen toimintakykyä alentavan syyn takia ja jotka tarvitsevat palvelua asioimisen tai muun jokapäiväiseen elämäänsä kuuluvan tarpeen vuoksi. Liikkumista tukevaksi palveluksi voidaan katsoa esim. taksilla, invataksilla tai muulla vastaavalla ajoneuvolla tapahtuvasta kuljetuksesta aiheutuvien kohtuullisten kustannusten korvaaminen.

2 Taksipalvelujen turvallisuus

Taksipalvelujen turvallisuus on ehdottoman tärkeää ja varsinkin erityisryhmien kuljetuksessa. Kaikissa olosuhteissa kuljetusturvallisuus on tärkein prioriteetti.

3 Kuljettajien kielitaito

Kuljettajilla on oltava riittävä suomen tai ruotsin kielen taito. Kielitaidon merkitys korostuu tilanteissa, joissa asiakkaalla on jokin toiminnallinen rajoite tai erityistarve, kuten puhevamma, eikä hän pysty kommunikoimaan kuljettajalle.

4 Kuljettajien käyttäytyminen

Kuljettajien käyttäytyminen asiakasta kohtaan ja pätevyys huomioida asiakkaan erityistarpeita pitää saada kuntoon varsinkin erityisryhmien kuljetuksissa. Kuljettajan pitää pystyä huolehtimaan matkustajan turvallisesta ajoneuvoon tulosta ja siitä poistumisesta. Lisäksi kuljettajan on tarjottava

matkustajalle tämän tarvitsemaa apua. Asiakkaalla ei myöskään saa olla pelkoa huijatuksi tulemisesta eikä minkäänlaisesta väkivallasta.

5 Ajoneuvojen turvallisuusvarusteet

Kaikkien ajoneuvojen asianmukainen turvallisuus on ehdoton edellytys erityisryhmien kuljettamiseen.

Turvallisuusvarusteiden on oltava ajantasaiset: turvavöitä käyttävät kaikki ja oikein (kuljettajat auttavat tarvittaessa niiden kiinnittämisessä), kaikki apuvälineet kiinnitetään oikein ja nostolaitteet ovat turvallisia ja luotettavia. Kuljettajien on oltava koulutettuja käyttämään ajoneuvojen turvallisuusvarusteita. Ajoneuvot ja turvallisuusvarusteet on testattava säännöllisesti esimerkiksi määräaikaikatsastusten yhteydessä.

6 Kuljettajien ajotapa

Kuljettajien ajotavan on oltava ehdottoman turvallista ja Suomen tieliikennelakien ja -sääntöjen mukaista. Nopeus on säädettävä keliolosuhteisiin nähden oikeaksi, ja aikaa matkantekoon on varattava tarpeeksi.

7 Kuljettajien järkevät reittivalinnat

Kuljettajilla on oltava hyvä osaaminen liikennöimästään alueesta. Heidän on valittava järkevä reitti lähtöpaikasta määränpäähän ja hyödyntää navigaattoria tai muita karttapalveluita.

8 Taksien saatavuus

Taksien saatavuus pitää varmistaa erityisryhmien kuljetuksissa, erityisesti sairausvakuutuslain ja vammaispalvelulain korvaamissa kyydeissä. Erityisryhmien pitää päästä terveydenhuollon ja tavanomaisen elämän toimintojen piiriin, ja tähän he tarvitsevat luotettavaa ja turvallista taksipalvelua.

9 Vakiotaksioikeus

Saamamme palautteen mukaan moni on pitänyt Kelan ja kuntien järjestämissä taksipalveluissa edellytettyä ennakkotilausta ja ns. vakiotaksioikeuden poistumista vakavasti saatavuutta ja turvallisuutta heikentävänä tekijänä. Vakiotaksioikeus on säilytettävä, koska näin voidaan varmistaa asiakkaan yksilöllisten tarpeiden ja turvallisuuden toteutuminen sekä liikkumisen varmistaminen YK vammaisten sopimuksen henkilökohtaista liikkumista koskevan artikla 20. mukaisesti.

10 Taksinkuljettajien osaaminen ja koe

Erityisesti erityisryhmille tarjottavissa palveluissa on ehdoton tarve edellyttää kuljettajilta nykyistä laajempaa osaamista. Tätä varten kuljettajille tarvitaan koulutusta ja ennen kaikkea nykyistä paremmin osaamista mittaava koe ajoluvan hakemisen yhteydessä. Kokeen on oltava riittävän laaja, että kuljettajat kykenevät huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta myös käytettävästä ajoneuvosta riippumatta ja ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset. Koulutuksen tarjoajat voivat hyödyntää esimerkiksi eri vammaisjärjestöjen kokemusta koulutuksissa.

11 Viranomaisvalvonta

Arviomuistiossa esitetyt parannukset erityisryhmien kuljetusten valvonnasta ovat mielestämme hyviä. Traficomien kenttävalvonnan resursseja pitää lisätä niin, että erityisryhmien kuljetusten valvonta tapahtuu suoraan liikennevirrasta. Valvontaa tulee lisätä myös esimerkiksi terveyskeskusten tai sairaaloiden läheisyyteen, jolloin valvonnan kohteeksi valikoituisi aikaisempaa enemmän erityisryhmien kuljetuksia. Erityisryhmien kuljetusten valvonnan määrän lisäämisen avulla viranomaisella saa paremman kuvan kuljetusten toimivuudesta ja mahdollisista turvallisuuspuutteista. Tällöin myös sääntelyn pelotevaikutus kasvaa: kuljettajat tarkistavat entistä paremmin kaluston täyttävän lainsäädännön vaatimukset.

Suomen CP-liitto ry

Marju Silander

toiminnanjohtaja

Silander Marju
Suomen CP-liitto ry