

INVALIDILIITTO RY

LAUSUNTO

Mannerheimintie 107
00280 Helsinki

18.5.2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi , liikennekaari@lvm.fi

VIITE LVM/2096/03/2015

ASIA Luonnos hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Invalidiliitto kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä lausuntopyynnöstä. Invalidiliitto on fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajärjestö. Liitto edustaa 155 jäsenyhdistyksensä kautta 32 000 fyysisesti vammaista ja toimintarajoitteista suomalaista. Toiminta-ajatuksensa mukaisesti Invalidiliitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintakyvyltään erilaisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää.

Lausunnossa Invalidiliitto arvioi esitystä eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden ja vammaisten asiakkaiden näkökulmasta riippumatta siitä, onko kyseessä kuluttajaoikeudellisessa asemassa oleva asiakas vai julkista kuljetuspalvelua käyttävä käyttäjäasiakas.

Esityksen tavoitteena on muun muassa edistää uusien liikenteen ja liikkumisen palvelu- ja liiketoimintamallien syntymistä ja näin vastata paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tavara- ja henkilöliikenteessä mukaan lukien taksiliikenteessä tavoitteena on sääntelyn keventäminen ja sääntelyn yhdenmukaistaminen.

Invalidiliitto katsoo, että liikennekaaren lakiesityksessä olevat asiat, kuten uuden teknologian mahdollistaminen, rajapintojen avaaminen eri toimijoiden välillä sekä esitykset yhteneväisistä lippu- ja maksujärjestelmistä ovat kannatettavia asioita. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuus edesauttaa matkaketjujen ja liikkumispalveluiden kehittämistä. Näillä kaikilla asioilla mahdollistetaan asiakkaille parempi informaatio eri kulkuvälineistä, helpotetaan matkaketjujen muodostamista ja luodaan uusia liikennemarkkinoita niille asiakkaille, **jotka pystyvät itsenäisesti ja terveydentilan heikentämättä käyttämään erilaisia uusia liikennemuotoja.**

Yleisellä tasolla kannatamme siis markkinoille tulon avaamista ja sääntelyn purkamista liikennepalveluissa niille kuluttajille, jotka pystyvät käyttämään erilaisia sääntelemättömiä palveluita. Tämän tyyppiset toiminnot mahdollistavat usein uusien liikennepalveluiden kehittämisen, mahdollisesti keveämmän kustannusrakenteen ja kuluttajille kohtuuhintaisemmat palvelut. Uuden teknologian käyttöönotossa on kuitenkin huomioitava eri käyttäjäryhmät ja esteettömyys, siten että ne ovat käytettävissä myös eri tavoin toimintarajoitteisille henkilöille, esim. aisti- tai

hahmottamiseen vaikuttavien vammojen tai ikääntymisen tuomien rajoitteiden johdosta.

Taksialan sääntelyn purkaminen ilman korvaavia minimiehtoja toimintakyvyltään rajoittuneiden liikennepalveluihin on uhka matkustajaturvallisuudelle ja liikkumisvapaudelle

Invalidiliitto toteaa, että taksialan sääntelyn purkamisella on merkittävät vaikutukset toimintakyvyltään eri tavoin rajoittuneiden ja vammaisten henkilöiden mahdollisuuteen käyttää turvallisia, kohtuuhintaisia, laadukkaita kuljetuspalveluita riippumatta asiakkaan asuinpaikasta. Esityksessä ei ole tehty vaikuttavuusarviointia tämän asiakassegmentin palveluiden toteutumisesta ja kuluttajaoikeudellisen aseman muotoutumisesta, markkinoiden merkittävässä muutoksessa.

Esityksessä todetaan, että matkustajaturvallisuudesta ja saavutetusta esteettömien palvelujen tasosta ei haluta tinkiä. Invalidiliitto toteaa, että esitys päinvastoin, vaarantaisi matkustajaturvallisuuden, joka tällä hetkellä muodostuu useasta esityksellä kumottavista eri säädöskokonaisuuksista. **Invalidiliitto kannattaa lainsäädännön kehittämistä ja eri lupamuotoihin liittyvien matkustajaturvallisuutta edistävien lupaehtojen yhtenäistämistä.**

Olemme kuitenkin erityisesti huolissamme esityksen vaikutuksista nimenomaan matkustajaturvallisuuteen sekä saavutetun esteettömän palvelutason laskemisesta henkilöliikenteessä, jos esityksen mukaiset ehdotukset taksiliikennelain (217/2007), laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä (6952/2009) sekä enimmäishintasäätelystä (Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajahinnoista) sellaisenaan hyväksytään, eikä korvaavia minimiehtoja näiden osalta enää säädettäisi.

Invalidiliitto on jo vuosia havainnut asiakasyhteydenottojen perusteella, että **toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden kuljettamisesta vastaava henkilöstöä (kuljettajia) ja kalustoa koskevia säädöksiä tulisi päinvastoin vahventaa nykyisillä joukkoliikenneluvallisilla toimijoilla ja saattaa eri liikenneluvilla toimivat tahot tältä osin yhdenmukaiseen asemaan.**

Toteamme, että taksien kalustoa ja palvelua koskeva sääntely on ollut omiaan turvaamaan vaikeavammaisten henkilöiden lakisääteisten kuljetuspalveluiden järjestämistä, kuin myös itse maksavien iäkkäiden ja esimerkiksi satunnaisesti vammautuneiden henkilöiden turvallista liikkumista ja päivittäistä selviytymistä. Taksirytykset ovat pääosin hoitaneet vaikeavammaisille tarkoitetut lakisääteiset kuljetuspalvelut ja suuren osan sairausvakuutuslain mukaisista kuljetuksista, toisin kuin useissa muissa maissa. Tähän on vaikuttanut useat eri sosiaalivakuutuksen ja sosiaalihuollon, kuin myös alempien erityislainsäädäntöjen palvelut ja Suomen yhteiskunnallinen mutta myös maantieteellinen sijainti, joita ei liikennepoliittisesti voida olla huomioimatta.

Samalla kun taksialan sääntely on turvannut vähimmäisedellytykset kuljettajien osaamiselle ja käytetyille kalustolle kuluttajaoikeudellisessa asemassa olevalle

asiakkaalle, on sillä ollut merkittävä asiakasturvallisuutta ja sen reunaehtoja määrittelevä status myös julkisissa ostopalvelutilanteissa lakisääteisissä julkisen sektorin korvaamissa kuljetuksissa.

Minimiehdot turvaavat toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden matkustajaturvallisuuden reunaehdot myös kilpailutustilanteissa

Erityisesti kuljettajan osaamisessa ja kyvyssä vastata toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden tarpeisiin on ilmennyt **merkittäviä turvallisuutta vaarantavia puutteita niissä tilanteissa, joissa on ollut kyse julkisesti kilpailutetuista palveluista, joissa ei ole käytetty taksiluvallista liikennettä.** Tilaajataho on kilpailuttanut halvimmat kuljetuspalvelun tuottajat, mikä on selkeästi vaikuttanut kuljettajien kykyyn ja osaamiseen suoriutua toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden matkustajaturvallisuuden turvaamisesta.

Esitys tällaisenaan vain osittain ja hyvin ohuesti yhtenäistäisi taksinkuljettajalle asetettavia vaatimuksia myös esityksen mukaisille henkilöliikenneluvalla toimiville. **Ehdotus ei kuitenkaan poistaisi olennaisia matkustajaturvallisuuteen liittyviä välittömiä ja kuljetustapahtumassa realisoituvia vaaratilanteita.** Esityksessä luotetaan liiaksi tilaajan vapaaehtoiseen tahtoon kilpailuttaa esteetöntä, osaavaa ja näin matkustajaturvallista palvelua. Jos näitä **ei kuitenkaan ole missään lainsäädännössä määritelty, kuten ei tällä hetkellä edes erityislainsäädännössä** (Vrt. esim. vammaispalvelulaki (380/1987), kehitysvammaisten erityishuoltoa koskeva laki (519/1977), sairausvakuutuslaki (1224/2004) jne.). On selvä, että hyväksyttävä tarjous edellyttää alinta hintaa, jolloin kaluston ja henkilöstön erityisosaamisesta tai erityislaadusta tingitään. Näin on jo osoitettavissa.

Käytännössä julkiset hankinnat toteutetaan kuljetuspalveluissa useimmiten halvimman hinnan periaatteella. **Julkisesti korvattavien kuljetuspalveluiden kohdalla asiakkaalla ei ole kuluttajaoikeudellista asemaa, vaan vain käyttäjäasiakasasema. Tämän johdosta asiakkaalla ei käytännössä ole mitään vaikutusmahdollisuuksia kilpailutusten sisältöihin tai laatuun ja näin myös markkinoiden muotoutumiseen riippumatta siitä, miten paljon asiakas reklamoisi, ellei taustalla ole turvaavia säädöksiä joihin nojautua.** Tästä johtuen on huomattu, että usein **kilpailutetut ja keskitetyt yhteiskunnan korvaamat kuljetuspalvelut ovat laadullisesti huonompia ja jopa matkustajan turvallisuutta vaarantavia, kun ostajataho voi itse määritellä ostettavan palvelun laadun alimman hinnan mukaan. Palvelutason määritelmät ja niitä turvaavat minimisäännökset ovat näin ollen ensiarvoisen tärkeä ns. erityiskuljetusten kohdalla.**

Esityksestä puuttuu vaikuttavuusarviointi vammaisten ja muiden toimintakyvyltään rajoittuneiden kansalaisten liikkumisvapauteen

Luonnos nojaa vahvasti markkinaehtoisuuteen. Esityksessä ei ole tehty vaikuttavuusarviointia **Suomen perustuslain 6 §:n** asiakkaiden yhdenvertaisuuden

toteutumisesta muun muassa henkilöön liittyvien **kiellettyjen eri syrjäntäperusteiden nojalla kuten terveydentilan, vammaisuuden tai iän johdosta**. Vaikuttavuusarviointi on kuitenkin tehty omaisuuden suojan 15 §:n ja elinkeinovapauden osalta 18 §:n. Syrjimättömyys edellyttää eri asiakasryhmien huomioon ottamisen ja arvion esityksen vaikutukset näiden ryhmien osalta. Tähän velvoittaa myös 10.6.2016 voimaan tuleva Suomen valtiota oikeudellisesti sitova **YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus ja sen lisäpöytäkirja sekä yhdenvertaisuuslaki (1325/2014)**.

Markkinaehtoisuuden vaikutusten keskeisin ongelma liittyy siihen, miten liikuntavammaisten ja muutoin kuljettajan merkittävää apua tarvitsevien asiakasturvalliset liikkumispalvelut turvataan tilanteessa, **jonka segmentissä markkinaehtoisien liikenteen tarvitsemat matkustajavolyymit kuluttajanäkökulmasta puuttuvat. Suurimmassa osassa kuljetuksia asiakas ei ole itse maksaja-asiakas vaan julkinen taho**. Näissä tilanteissa asiakas on sosiaalihuollon asiakkaan asemassa tai terveydenhuollon potilaan asemassa ja kuluttajaoikeudelliset oikeusturvakeinot puuttuvat. Nämä tilanteet liittyvät juuri jo edellä mainittuihin julkisen hallinnon kilpailutustilanteisiin, joissa minimitasoa ovat käytännössä turvanneet juuri parhaiten taksialan säätelyn piiriin liittyvät kalusto ja ammattitaito sekä päivystysvelvoite.

Erityisen kohtuuttomaksi tilanne kuluttajanäkökulmasta syntyy, jos hintasääntelystä luovutaan. Tällöin kaikki terveydentilasta, vammasta tai ikääntymisestä johtuvat välttämättömät kuljetuksen onnistumiseksi johtuvat kulut tosiasiallisesti jäisivät kuluttajan maksettavaksi, mitä ei voida pitää perustuslain 6 § ja yhdenvertaisuuslaki huomioon ottaen hyväksyttävänä.

Esityksessä ei tuoda riittävästi esille mekanismeja, jotka turvaisivat sekä heikoimmassa kuluttaja-asemassa että yhteiskunnan kuljetuspalveluista täysin riippuvaisten liikkumispalvelut ja asiakasturvallisuuden. Markkinaehtoisessa liikenteessä yritykset määrittelevät itse tarjoamansa palvelun. Tämä mahdollistaisi liikennöinnin kelle vain ja millaisella kalustolla vaan. Valvonta jäisi esityksen mukaan jälkikäteiseksi ja markkinoiden arvioitavaksi, mikä tämän asiakasryhmän kohdalla tarkoittaisi merkittäviä turvallisuusriskejä. Viranomaisen valvonta ja ohjausvastuu on myös epäselvä. On huomioitava, että liikkumispalveluita käyttävät toimintarajoitteiset asiakkaat ovat usein täysin riippuvaisia kuljettajan avusta, osaamisesta ja turvallisuusstandardit täyttävästä kalustosta.

Yksityiskohtaiset perustelut

Luvanhaltijan ja kuljettajan vaatimukseen on lisättävä myös henkeen ja terveyteen liittyvät rikokset

Invalidiliitto pitää Liikennekaaren ehdotuksia liikenneluvan haltijalle asetettavia vaatimuksia kannatettavina ja oikean suuntaisina. Liikenneluvan haltijalta ja liikenteestä vastaavalta on kuitenkin mielestämme kohtuullista vaatia kuljettajan

ammattipätevyyden mukaisia ehtoja, jotta luvanhaltija ja liikenteestä vastaava tosiasiallisesti voivat hoitaa liikennettä minimiehtojen mukaisesti.

Liikenteestä vastaavan henkilön tai luvanhaltijan hyvää mainetta ja oikeushenkilön esityksen II osa 1 luku 7 ja 8 §:n esitetyt vaatimukset ovat perusteltuja. Kiinnitämme huomiota kuitenkin, että **7 §:n hyvään maineeseen liittyviin tekijöihin ei ole kirjattu henkeen ja terveyteen liittyviä rikoksia, joiden katsomme sinne ehdottomasti kuuluvan. Näin myös taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten osalta II osa 3 luku 1 §. Esimerkiksi perusluonteinen pahoinpitely ei näy lasten kanssa työskentelevien rikosrekisteriotteessa.**

Taksinkuljettajalle ehdotetut vaatimukset eivät ole riittäviä

Taksinkuljettajaa koskevista vaatimuksista ehdotetaan säädettäväksi II osan 3 luvun 1 §:ssä, jonka perusteella kuljettajaa kutsuttaisiin taksinkuljettajaksi riippumatta siitä, harjoitetaanko toimintaa henkilöliikenneluvan vai taksiliikenneluvan nojalla. Esityksen **tavoitetta voidaan pitää oikean suuntaisena siltä osin, että se yhdenmukaistaisi kuljettajalta edellytettäviä vaatimuksia taksiliikenteessä.** Toisaalta se selkeyttää myös asiakkaan asemaa siltä osin, että asiakkaalla olisi samantasoinen kuljettaja, noin lähtökohtaisesti. Ongelma syntyy kuitenkin siitä, että henkilöliikenneluvan ja taksiluvan eri vaatimuksista ja ehdoista johtuen, asiakas ei kuitenkaan olisi tietoinen millä luvalla palvelua tuotetaan. Luvan muodolla on kuitenkin vaikutusta yrityksen vastuusuhteiden muodostumisen kannalta.

Näemme, että esitys on jäänyt lupien yhdenmukaisuuden tavoittelemisessa keskeneräiseksi. **Samalla esitys tuo erittäin suuria asiakasturvallisuusongelmia, sillä juuri tarpeeseen tulleet vahvennukset taksinkuljettajan ammattipätevyyden vaatimuksista kumottaisiin, ilman korvaavia kuljettajiin kohdistuvia säädöksiä.** Lisäksi esitetyt rikosrekisteriotteeseen liittyvät syyllistymiset pykälässä mainittuihin rikoksiin eivät ole esitetyssä riittäviä takaamaan asiakasturvallisuutta. Esityksen osalta kävisi täysin päinvastoin, kuin mitä on tavoiteltu, eli matkustajaturvallisuus toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kohdalla laskisi radikaalisti, vaikka esityksen perustelut antavat kuvan muusta.

Invalidiliitto huomauttaa, että vammaisten ja muutoin toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kuljettaminen ja asiakasturvallisuus on välittömästi riippuvainen kuljettajan henkilökohtaisista ominaisuuksista ja asiakas on käytännössä kuljettajan varassa. Taksiliikenne poikkeaa muusta henkilöliikenteestä myös siinä, että taksikuljetuksessa matkustaja on pääsääntöisesti yksin kuljettajan kanssa. Tässä kohtaa esitys antaa liian suuren ja epärealistisen luottamuksen toimijakohtaiselle halulle, ammattitaidolla ja ymmärrykselle osata toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden avustamista ja kuljettamista, ilman että osaamista millään tavoin sertifioidaan tai säännellään. Näissä tilanteissa matkustajaturvallisuus on voitava vahvistaa ja luottaa ennakkollisesti.

Vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden kuljettaminen on riippuvainen kuljettajan terveydellisestä tilasta ja toimintakyvystä eikä toimintakyvyn arvioinnista matkustajaturvallisuuden takia voi luopua

Kaiken kaikkiaan taksinkuljettajan terveysvaatimukset ovat liikennekaaren esityksessä hyvin kevyet ottaen huomioon että juuri muutama vuosi sitten kiristettiin taksinkuljettajan terveysvaatimuksia. Trafi antoi 28.5.2014 määräyksen (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014) taksinkuljettajan toimintakyvystä. Määräyksen mukaan kuljettajalta edellytetään erillistä taksinkuljettajan toimintakykyarvioita, jonka lääkäri tekee määräajoin. Tässä on nimenomaan kiinnitetty huomiota esteettömän taksin ja invataksien kuljettajan erityisiin fyysisiin ja muihin työnkuvan edellyttämiin vaatimuksiin, joilla on näitä liikennepalveluita tarvitsevien turvallisuuden kannalta keskeinen merkitys. Kyseessä on laajennettu terveystarkastus, jossa arvioidaan taksinkuljettajan fyysistä terveyttä ja toimintakykyä siten, että se on riittävä matkustajan avustamiseen.

Erityisesti Invalidiliitto haluaa kiinnittää huomiota seuraavaan määräyksessä olevaan kohtaan; ”Fyysistä terveyttä ja toimintakykyä pidetään riittävänä jos henkilön selkä ja ylä- ja alaraajat toimivat siten, että hän pystyy auttamaan liikuntarajoitteisen asiakkaan turvallisesti autoon ja autosta pois, siirtämään matkustajan matkatavarat ja mahdolliset apuvälineet autoon, autosta pois sekä kiinnittämään mahdolliset apu- ja turvavälineet ahtaissakin olosuhteissa. Invataksien ja esteettömän taksikaluston kuljettajan on lisäksi pystyttävä auttamaan matkustajaa portaissa taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista annetun valtioneuvoston asetuksen (460/2013) 6 §:n 1 momentin 3 b –kohdassa tarkoitetulla tavalla. Arvioinnissa on otettava huomioon myös tutkimuksissa mahdollisesti herännyt epäily jonkin muun sairauden tai terveydentilan ominaisuuden merkittävästä vaikutuksesta tutkittavan toimintakykyyn taksinkuljettajana, vaikka nämä seikat eivät estäisikään luokan 2 ajokorttivaatimusten täyttymistä.”.

Trafin määräys yhdessä säädösperusteiseen laki taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain muuttamisesta (369/2014) 5 § on nimenomaan säädetty niihin tarpeisiin, joissa on havaittu merkittäviä asiakasturvallisuuden vaarantumiseen liittyviä tekijöitä ja jotka ovat keskeisimmät ja välttämättömät toimintakyvyn edellytykset invataksien ja esteettömän taksikaluston kuljettajan henkilökohtaisissa ominaisuuksissa.

Nyt esitetty Liikennekaari kumoisi tämän asiakasturvallisuuteen ja tarpeeseen tulleen tuoreen parannuksen. Invalidiliitto päinvastoin edellyttää, että toimintakyvyn arviointi tulisi saattaa vaatimukseksi myös nyt joukkoliikenneluvallisilla invataksityyppistä toimintaa ajaville kuljettajille. Invalidiliittoon on tullut huomattava määrä yhteydenottoja siitä, miten joukkoliikenneluvallisten kaluston kuljettajat ilman taksinkuljettajien vastaavaa ammattipätevyysvaatimuksia henkilöliikenteeseen kohdistettuna ovat toimintakyvyltään riskirajoilla, auttaminen ei ole yhtä ammattitaitoista, reaktiokyky liikenteessä ei ole aina riittävä ja kyvykkyyksensä suorittaa fyysisesti vaativista avustustehtävistä porrasveto huomioon ottaen on aiheuttanut vaaratilanteita. Myös hidassajon osaaminen tiettyjen

asiakasryhmien osalta on välttämätöntä (esim. luustonhaurastumissairaudet, lihassairaudet, osteoporoosi sekä yleiset muut tasapainoon vaikuttavat sairaudet jne.).

Kuten todettu, terveysvaatimuksia kiristettiin joitakin vuosia sitten. Taksinkuljettajan terveysvaatimukset ovat liikennekaaren esityksessä olemattomat. Tarkastukset on yleensä tehty määräaikaisen ajoluvan uusimisen yhteydessä. Taksinkuljettajalta edellytetään tällä hetkellä ns. C-luokan / II-ryhmän ajoterveyden täyttymistä em. toimintakykyarvion lisäksi. Esityksessä siirryttäisiin normaaliin henkilöauton ajokorttiin liittyviin terveysesellytyksiin, siis ns. B-luokan / I-ryhmän ajoterveysvaatimukseen, ilman erillistä arviota toimintakyvystä. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että tiettyihin ajoturvallisuuteen merkittävällä tavalla vaikuttaviin sairauksiin (esim. aivoperäiset) suhtaudutaan huomattavasti lievemmin tai että kuljettajana ja asiakkaan avustajana voi olla henkilö, joka ei itse kykene kommunikoimaan toimintarajoitteen vuoksi. Kun on lääketieteellisesti yleisesti tiedossa, että ajoterveydellä ja liikenneturvallisuudella on selkeä yhteys toisiinsa, niin tätä terveysvaatimusten alentamista emme voi olla kannattamassa. Näkökyky, kuulo, neurologiset sairaudet, epilepsia, uniapnea jne. ovat asioita, joita on ammattikuljettajan osalta arvioitava.

Invalidiliitto kannattaa taksinkuljettajan nykyistä ajolupaa, jonka kokeessa huomioidaan kyky toimia vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden ja kohtuullinen suomen kielen taito

Invalidiliitto pitää nykyistä taksinkuljettajan ajolupaa hyvänä ja toimivana tapana arvioida kuljettajan ammattipätevyyteen liittyviä tekijöitä. Invalidiliitto edellyttää, että samansisältöinen ajolupa tulee saattaa myös henkilöluvallisille kuljettajille. Jos kuitenkin pakollisesta koulutuksesta halutaan luopua taksinkuljettajan osalta, niin siltä osin voimme yhtyä ajatukseen. Mielestämme kuitenkin näyttöä perusasioiden osaamisesta viranomaisen järjestämän kokeen muodossa ei pidä lopettaa. Kokeessa on syytä arvioida niin käytännön kyvykkyyttä erilaisilla toimintakyvyltään rajoittuneen asiakkaan kohtaamista, yleisimpien apuvälineiden käsittelyä ja kiinnittämistä, asiakkaan avustamista autoon ja pois sekä porrasvetoa. Tämän lisäksi kokeessa on mielestämme edelleen syytä arvioida osaamista taksinkuljettajan peruskysymyksissä ja samalla siinä yhteydessä taksinkuljettajaksi aikova voi osoittaa, että hän osaa perusasiakaspalvelun kannalta oleellisella tasolla kohtuullisesti suomen kielen. Mielestämme paikallistuntemuksen osaaminen on oleellinen osa asiakaspalvelua ja laadukasta taksitoimintaa. Esimerkiksi näkö- tai hahmottamisen/ymmärtämisen osalta toimintakyvyltään rajoittuneet asiakkaat eivät itse kykene tai pysty arvioimaan reittivalintoja. Näin ollen kaikki ne yrittäjät / yritykset, jotka täyttäsivät nämä em. ehdot niin yrittäjän / yrityksen voisivat ryhtyä liiketoimintaan. Ne, jotka eivät lupaehtoja täyttäisi, eivät lupaa saisi ja näin heidän toimintansa ei täyttäisi lain minimiehtoja ja toiminta ei olisi sallittua. Tällöin kaikki toimijat olisivat samanlaisten vaatimusten ja ehtojen piirissä eikä markkinoille tulisi epäjatkuvuuskohtia, jotka jäykistävät markkinoita.

Invalidiliiton mielestä, taksinkuljettajalta tulisi siis vaatia erillinen ajolupa, jonka viranomaisen myöntää ja tarkistaa ajoluvan saamisen edellytykset määräajoin. Nykyinen viiden (5) vuoden välein uusittava taksinkuljettajan ajolupa on hyvä ja toimiva pohja. Ajatus siitä, että yrittäjä ryhtyisi hoitamaan nyt viranomaiselle kuuluvaa rikostausta selvittelyä, ei ole ymmärrettävä eikä hyväksyttävä. Viranomaisella on nyt asianmukainen oikeus tarvittaessa arvioida yksittäisen kuljettajan asemaa viranomaisrekistereissä olevien ajantasaisten tietojen perusteella. Valvontatehtävä pitää yksiselitteisesti säilyttää viranomaisen tehtävänä virkavastuulla. Lisäksi on hyvä huomata, että rikosrekisteriotteen tietoihin ei kirjata läheskään siinä laajuudessa tietoja, kun nyt poliisilla ja muilla viranomaisilla omilla rekistereissään on. Edellä mainittuja näkökulmia vasten on siis selvä, ettei esitetty II osa 3 luku 2 §:ssä esitetty henkilö- ja taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta taksinkuljettajaa koskevien vaatimusten tarkistamisesta ole pidettävä riittävänä.

Taksiliikennettä koskevista velvollisuuksista on säädettävä ja määriteltävä tarkemmin myös siten, ettei vastuu jää vain jälkikäteisten sopimusoikeudellisten oikeusturvakeinojen varaan – pelkät markkinalupaukset eivät ole riittäviä

Invalidiliitto toteaa, että myös edellä esittämiämme näkökulmia vasten on selvä, ettei esitetty III 1 luku 2 §:ssä esitetty taksiliikennettä koskevat velvollisuudet ole riittäviä. Erityispiirteiden huomioonottamiseksi pykälässä ehdotetaan taksiliikenneluvan haltijan velvollisuudesta huolehtia siitä, että taksinkuljettaja ottaa riittävällä tavalla huomioon matkustajan tarpeet ja mahdolliset toimintarajoitukset. Invalidiliiton mielestä tämä on hyvä alku ja tarkoitus, mutta ei lainkaan riittävä. Taksiliikenteen matkustajista huomattava osa on eri tavoin toimintarajoitteisia, ja he saattavat tarvita erityistä avustamista ja huolenpitoa. **Esitys asettaisi arvioinnin jälkikäteiseksi kuljetustapahtuman jo tapahduttua, mikä tässä asiakassegmentissä on voinut aiheuttaa jo merkittävää asiakasturvallisuuden vaarantumista tai henkilövahinkoa.** Arviointi peilautuisi siihen, onko taksinkuljettaja riittävällä tavalla osannut ottaa huomioon asiakkaan tarpeet ja vastasiko palvelu markkinoinnissa annettuja tietoja sekä vastasiko palvelu muutoin sitä, mitä yleensä vastaavan palvelun yhteydessä on aihetta olettaa. Näiden **velvoitteiden laiminlyönti tai osaamattomuus jäisi jälkikäteisten hyvinkin mitättömien sopimusoikeudellisten oikeusturvateiden vastuulle, jos näitä ei tarkemmin määriteltäisi tai säädeltäisi missään. Oikeusturva tältä osin olisi täysin näennäinen.**

Pelkästään markkinointiin liittyvällä tiedon arvioinnilla ei voida arvioida ja turvata riittävää osaamistasoa, kun osaamistasoa ei ole missään määritelty. **Asiakasryhmä on tältä osin heikoimmassa asemassa oleva, joka ei välttämättä kykene itse tätä arviointia edes tekemään. Jos jokaisella kerralla tulee itse arvioida turvallisuus voi tämä johtaa myös turvallisuutta ja henkeä vaarantaviin tilanteisiin, kun kyseessä on jälkikäteiseen arviointiin perustuva markkinoiden ohjaaminen kentällä jossa ei ole riittäviä markkinoita.**

Invalidiliitto toteaa, ettei pelkästään markkinointiin liittyvien tietojen arvioinnilla voida turvata riittävää osaamistasoa ja asiakasturvallisuutta. Vasta yrityksen tapa

toimia kertoisi käytännössä sen onko yrityksellä tosiasiallista tahtoa toteuttaa laadukkaita esteettömiä kuljetuksia, vai onko ilmoitus esteettömien kuljetusten hoitamisesta vain hyvältä näyttävä lisä yrityksen palveluvalikoimassa.

Invalidiliitto huomauttaa, että liikennepalvelun virhetilanne ei koske pelkästään markkinointia tai hinnoittelua. Kuljettajan ajosuorite (mm. liian kovat kiihdytykset ja jarrutukset) voi olla laadultaan sellainen, että siitä aiheutuu asiakkaana olevalle vammaiselle henkilölle turvallisuusriski ja henkilövahinko kuten pyörätuolin kaatuminen, lannerangan hiusmurtuma, niskan revähdys tai muu vakava loukkaantuminen, jotka eivät ole kovinkaan harvinaisia vaaratekijöitä liikuntavammaisten ja toimintakyvyiltään rajoittuneiden matkustajien kohdalla, jos näihin ei osata ennakolta varautua ja ottaa vakavasti huomioon. Myös käytettävä kalusto, kuten esim. VW-caddy voi olla sellaista, että auton rakenteesta johtuen vammaista kuljetuspalvelunkäyttäjää ei voida avustaa (esim. niskan tukemista mutkissa) matkan aikana, koska avustaja ja vammaisen ovat eri tilassa. Tietyissä isommissa kalustomalleissa pyörätuoli jää akselin päälle, jolloin normaalillakin ajosuoritteella voidaan joutua turvallisuutta vaarantaviin tilanteisiin. Invalidiliitto toteaa edelleen, että on huomioitava, että liikuntavammaiset ja muutoin kuljettajan merkittävää apua tarvitsevat ovat usein täysin riippuvaisia kuljettajan osaamisesta, jolloin osaamisen ja kaluston varmistaminen ennakollisesti on välttämätöntä.

Vammaisen ja toimintakyvyiltään rajoittuneen asiakkaan avustamisesta ja apuvälineiden kuljettamisesta perittävän maksun oikeellisuudesta ja kohtuullisuudesta tulee säätää oma suojalauseke laissa

Merkittävä ehdotus sisältyy hinnoittelun vapauttamiseen. Invalidiliitto ei pidä esitystä sellaisenaan toteuttamiskelpoisena, huomioon ottaen kuluttajien yhdenvertaisuus ja syrjinnän kieltö (esim. Suomen perustuslain 6 §, yhdenvertaisuuslaki). Tämä olisi ongelmallista myös julkisen vallan korvaamisissa matkoissa, jos taksan sijaan korvausperusteena olisi taksimatkan toteutunut hinta, jos samalla taksimatkan hintaa ei jatkossa mitenkään säänneltäisi.

Nyt voimassa oleva taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista annetun valtioneuvoston asetuksen 6 § sisältää merkittäviä toimintakyvyiltään rajoittuneiden välttämättömiin palvelutarpeisiin liittyviä lisämaksuja, jotka on nimenomaisesti säädetty kuluttajien yhdenvertaisen asiakasaseman sekä palvelun saamisen turvaamiseksi ja kustannustason nousun hillitsemiseksi.

Tärkeimmät toimintakyvyiltään rajoittuneiden lisämaksuja, joita vastaan toiminnan harjoittajan/kuljettajan on ollut velvoite antaa kyseinen palvelu asiakkaalle ovat olleet; 1) ennakkotilausmaksu ja 2) avustamislisä, johon kuuluu sekä a) **avustaminen noutokohteesta autoon tai kuljetuksen päätepisteessä autosta sisätilaan ja kuljettaminen edellyttää autoa, joka täyttää kaluston esteettömyyttä koskevat, taksiliikennelain (217/2007) 2 §:n 6 kohdan mukaiset vaatimukset** että b) asiakkaan tarvitsema avustus ja kuljetus siten kuin a-kohdassa on mainittu ja häntä lisäksi **vedetään käsivoimin tai erityisen CE-merkityn porraskiipijän avulla rakennuksen**

sisällä olevissa portaissa tai luhtikäytävällä varustetun kerrostalon ulkopuolella olevissa portaissa (ns. porrasvetotaksa) tai , c) jos asiakasta avustetaan paareilla ja kuljetus edellyttää paritaksin käyttöä. Lisäksi on säädetty, ettei lisämaksuissa säädettyä tavarankuljetusmaksua saa kuitenkaan periä matkustajan kooltaan tavanomaisista matkatavaroista eikä liikkumisesteisen henkilön välttämättömistä apuvälineistä kuten pyörätuolista, rollaattorista tai opas- tai avustajakoivasta. Muiden kuin asetuksessa säädettyjen lisämaksujen periminen ei ole sallittua. Nyt esitetty johtaisi myös näiden kumoutumiseen.

Invalidiliiton jäsenten näkökulmasta tämä tarkoittaisi samalla sitä, ettei välttämättömästä avustamisesta tai porrasvedosta olisi enää enimmäishintaa. Esityksessä ehdotusta perustellaan mm. sillä, että hintasääntelystä luovuttaessa paras keino suojata kuluttajaa on tarjota riittävä informaatio hinnoista ja hintojen määräytymisen perusteista, mikä lisää taksipalvelujen hinnoittelun ennakoitavuutta ja mahdollistaa eri taksipalvelujen hintojen vertailemisen nykyistä paremmin. **Em. asiakassegmentissä ei kuitenkaan ole riittävää markkinapotentiaalia, jossa kilpailuttaa hintoja, kuten aiemmin todettu, joten pelkkä hintojen vertailu ei turvaa tämän asiakassegmentin kohtuullisia kuluttajaoikeuksia. Palvelu on myös välttämätön osa liikennepalvelun käyttöä, joka nostaisi hintoja. Vaarana on monopolisoituminen, kun kalustomäärä on rajallinen.**

Kaikilla esitetyillä maksuilla on keskeinen merkitys erityisesti invataksia tarvitsevien asiakassegmentissä, mutta myös muiden kuljettajan apua tarvitsevien toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kohdalla. Kaikki taksat ovat syntyneet käytännön tarpeesta kyseisen palvelun tarpeelle. **Samalla on myös varmistettu, perittävän maksun kohtuullisuus ja se, että kulloinkin palvelun toteuttaja on toimintakyvyltään taksinkuljettajan ammattipätevyyden osaamisarviointin kautta kykeneväinen suoriutumaan ko. palvelusuoritteesta.** Hyvänä esimerkkinä voidaan esittää, juuri vuonna 2011 voimaan tullut porrasvetotaksa, joka katsottiin ammatinharjoittajien piirissä olevan muuta, kuin asetuksen tämän kohdan soveltamisalan piiriin kuuluvaa tavanomaista saattamista ja näin ollen tavanomaisen palvelun ylittävää palvelua. Ennen vuotta 2011 niihin tilanteisiin, joissa porrasvetopalvelua olisi tarvittu, ei ollut olemassa yksiselitteistä säännöstä. Käytännössä tämä johti ennen vuotta 2011 siihen, että markkinoilla syntyi epäselvyyttä palvelun tarjoamisveloitteen olemassaolosta, oikeudellisesta perusteesta periä maksu porrasvetopalvelusta sekä asiakkaan oikeudesta ja oikeusturvasta vaatia kuljetuksen loppuunsaattamiseksi ja matkan välttämättömänä osaketjuna porrasvetopalvelua. Porrasvedosta saatettiin myös periä kohtuuttomia maksuja tai asiakas jätettiin käytännössä kadulle.

Esimerkkinä porrasveto on hyvä, sillä se edellyttää suorittajaltaan ammattitaitoa, toimintakykyä sekä työturvallisuuteen liittyvien kysymysten huomioimista, näin myös avustamisen tai parikuljetuksen osalta. Tämä on juuri tyyppillistä vammaisten ja eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kuljettamisessa. **Kyse on siis muusta kuin täysin tavanomaisesta palvelusta, kuten kaluston ajosta, mutta tälle asiakassegmentille välttämättömästä ja sinällään tavanomaisesta kiinteästä osasta liikkumista mahdollistavasta palvelusta –ei luksuksesta tai lisäpalvelusta, joka mielihohteista voitaisiin valita tai jättää valitsematta. Elinkeinonharjoittajan**

näkökulmasta tällainen kuljetus on selkeästi ammattitaidoltaan vaativampi, vastuullisempi ja ajallisesti aikaa vievä työsuoritus, mikä edellyttää myös kalustovaatimuksia.

Haluamme huomauttaa vielä, että liikkuminen on kokonaisuudessaan monien osien summa ja edellyttää katkeamatonta ketjua. Suomessa rakennuskanta on hyvin vanhaa ja esteellistä, minkä johdosta niin kuljettajan saattamisapua että eri avustamismuotoja tarvitaan toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden kohdalla useasti ja pääsääntöisesti tilanteissa, joissa matka on suoritettu invataksilla tai esteettömällä, mutta myös muilla kalustoilla.

Invalidiliitto toteaa, että hintasäätelystä luopuminen ja sen vaikuttavuusarviointi avustamislisiin ja apuvälineisiin on unohtunut täysin esityksessä. Edellä mainituista palveluun käytettävyyteen ja välittömästi toimintakyvyn rajoitteeseen tai vammaan liittyvästä perusteesta syntyvästä avustamisesta (ottaen huomioon edellä mainitut lisämaksujen eri osat avustamislisän kohdalla) sekä vammaisen apuvälineestä niiden maksuttomuudesta tai niiden kohtuullisen maksun muodostumisen perusteesta ja määrästä on säädettävä lailla. Asia ei saa jäädä yksin markkinoiden säädeltäväksi. Asiassa on jälleen kerran huomioitava tämän asiakassegmentin pieni vaikutusmahdollisuus tosiasiallisesti markkinoihin ja toisaalta asiakassegmentin riippuvuus henkilöliikennepalveluista ja valinnan vapauden vähäisyys liikennepalveluissa.

Jos avustamisesta säädettäisiin suojalauseke ja oikeus periä maksua, tulee sen oikeellisuus ja kohtuus perustua säännöksissä vahvistettuun kuljettajan toimintakykyyn ja kalustovaatimukseen

Toteamme myös, että asiassa on huomioitava erityiskalustosta erityisesti invataksikalustosta ja esteettömän taksin varustelusta elinkeinon harjoittajalle syntyvä lisäinvestointikulu. Tämä on verosubventioista huolimatta merkittävä suhteessa henkilöautokalustoon, mutta myös henkilöliikenneluvalla liikennöivään kalustoon. Henkilöliikenneluvalla liikennöivään kalustoon ei edelleenkään asetettaisi vastaavia kalustoon liittyviä turvallisuusvaatimuksia, kuin mitä taksiliikenneluvallisten osalta jäisi kuitenkin voimaan. On selvä, että investointikulut vaikuttavat asiakkaalta perittäviin maksuihin, jos niistä ei ole säädetty.

Huomautamme, että todellisuudessa säädökset täyttävän erityiskaluston määrä on rajallinen, jopa pääkaupunkiseudulla. Tämä johtaisi jopa Suomen pienessä pääkaupungissa siihen, että esimerkiksi yksittäinen ison vammaisjärjestön tilaisuus saattaisi nostaa hintoja tilaisuuden ajaksi kohtuuttomasti, kun tarve tämän kaltaiselle palvelulle olisi hetkellisesti suuri ja toisaalta asiakkaan valinnan mahdollisuudet pienet, verrattuna ei toimintakyvyltään rajoittuneisiin ja ei erityiskalustoa tai apua tarvitseviin kuluttajiin. On myös oletettavaa, että hinnat nousisivat selkeästi haja-asutusalueilla ja maaseudulla.

Hintasäätelyn vapauttaminen erityiskuljetuksissa aiheuttaisi hallitsemattomat markkinat

Hintasäätelyn täydellinen purkaminen esitetyn mukaisella henkilöliikenneluvan ja taksiliikenneluvan eroavaisuuksilla erityisesti kalustovaatimukset huomioon ottaen saattaisi todennäköisesti johtaa myös siihen, että isot henkilöliikenneluvalliset yritykset polkisivat alussa hintasäännöstelyn vapauduttua hinnat alas ja pienten taksiluvallisten toimijoiden poistuessa markkinoilta hinnat erityiskuljetuksissa nousisivat merkittävästi, jolloin tosiasiallisia ja terveitä markkinoita ei enää erityispalveluita tarvitsevien toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden kohdalla enää tosiasiallisesti olisi.

Näin ollen esitetty III osa palvelut 1 luku liikennepalvelut 3 § taksipalvelun hinnoittelu ei ole laisinkaan riittävä turvaamaan heikoimmassa kuluttaja-asemassa olevien asiakkaiden oikeusturvaa. **On myös huomioitava, että asiakkaana voi olla toimintakyvyltään rajoittunut henkilö, jolla on aistivamma tai kommunikaatiovaikeuksia, jolloin suoritettua matkaa ja sen muodostamaa hintaa ei matkustaja todellisuudessa pysty todentamaan.**

Taksimatkan hinnan määräytymisen perusteiden tulee olla luotettavasti todennettavissa ja tiedossa ennen matkaa eivätkä niiden ehdot saa olla syrjiviä (vrt. esim. perustuslain 6 § ja yhdenvertaisuuslaki). **Esitetty 3 §:n Liikenteen turvallisuusviraston mahdollisuus antaa tarkempia määräyksiä taksipalvelujen kokonahinnoista tulee edellä mainittujen lisien osalta arvioida jo lainsäädäntövaiheessa.**

Liikenneluvan haltijan tiedonantovelvollisuuden sisällöt tulee määritellä

III osa palvelut 1 luku liikennepalvelut 1 §:ssä esitetään tiedonantovelvollisuutta, jolla tavoitellaan, että taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan haltija sekä välityspalvelun ja yhdistämispalveluntarjoajan olisi huolehdittava muun muassa informaatio tarjottavasta palvelusta, hinnasta tai niiden määräytymisen perusteista, maksutavasta, ohjeet asiakaspalautteen antamiseksi ja menettely virhetilanteessa sekä toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevat palvelut ja heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys ja varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvon pääsyä. Yleisellä tasolla esitystä voidaan pitää hyvänä tavoitteena ja alkuna. **Käytännön ongelma syntyy kuitenkin siitä, että esim. toimintarajoitteisten matkustajien käytettävissä olevia palveluita heidän avustamisensa, kaluston esteettömyys ja varusteet, jotka helpottavat matkustajan kulkuneuvon pääsyä ei ole määritelty missään. Kaluston osalta tulisi taksiliikenteen, niin taksiliikenneluvallisilta kuin henkilöliikenneluvallisilta toimijoilta edellyttää turvallisuusstandardien mukaista kalustoa ja siihen liittyviä varusteita. Nyt voimassa olevaa säädöspohjaa tulisi tältä osin yhtenäistää ja parantaa. Vähintään ne tulisi määritellä yksityiskohtaisissa perusteluissa. Kalusto on merkittävin liikenne- ja henkilöturvallisuutta lisäävä tekijä ammattitaitoisen ja osaavan kuljettajan lisäksi. Jos nämä eivät perustu mihinkään, jää nämä helposti ylimääräisiksi mainospuheiksi.**

Kalustovaatimuksia on kehitettävä ja ne on säädettävä yhdenmukaisesti velvoittavaksi niin taksi- tai henkilöliikenneluvallisille elinkeinoharjoittajille

Invalidiliitto edellyttää, että taksiliikennelain nojalla annettua liikenne- ja viestintäministeriön asetusta taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009) sekä Invataksista määritelty ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista koskeva asetuksen 13 § uudistettaisiin ja saatettaisiin yhteneväisesti voimaan kaikkien kalustojen osalta riippumatta henkilöliikenneluvan laadusta, joilla harjoitetaan henkilöliikennettä ammattimaisesti liikennekaaren mukaisesti. Samalla tulisi arvioida tuore Trafín suositus paariautojen erityisvaatimuksista (TRAFI/18841/03.04.03.00/2013) annettu 25.2.2016 suhteessa erityisvarusteltujen kalustojen turvallisuusstandardien kehittämiseen, määrittelyyn ja säätämistasoon.

Käytännön näkökulmasta haluamme tuoda esille seuraavaa, mikä on jäänyt vaikutusarvioinnin ulkopuolelle esityksessä. Esityksessä ehdotetaan, että henkilöliikenneluvallisten autojen henkilömäärään liittyvät rajoitukset poistuisivat. Tämä tarkoittaisi nykyisten joukkoliikenneluvallisten autojen osalta sitä, mikä on jo nyt nähtävissä, että mikäli niiltä poistetaan henkilömäärään liittyvät rajoitukset, tulee merkittävä osa invatakseista muuttumaan joukkoliikenneautokalustoon. Muuttuminen tapahtuisi toisaalta muutoskatsastusten kautta asentamalla yksi lisäpenkki sekä sitä kautta, että kaluston uusimisen yhteydessä hankitaan joukkoliikenneauto invataksin sijaan.

Syynä on joukkoliikenneautojen ja taksien erilainen verokohtelu, johon nyt ei esitetä muutoksia. Toisin kuin taksista, joukkoliikenneautosta ei makseta ajoneuvoveroa (käyttömaksu + käyttövoimavero) ja polttoaineveroa. Käytännössä puhutaan jopa 1.500 euron vuotuisesta kustannuserosta. Joukkoliikenneautoilla on myös edullisemmat vakuutusmaksut kuin takseilla. Myös se painaa valinnoissa, että joukkoliikenneautoilla on liikennekaariesityksessä kevyemmät ehdot kuin takseilla, mutta samoja asiakkaita voitaisiin kuitenkin kuljettaa. On siis selvä, että miksi yrittäjä ottaisi taksiliikenneluvan ja taksinkuljettajat valvottavakseen, kun henkilöliikenneluvalla voi harjoittaa samaa liikennettä kevyemmin ehdoin. Liikennekaari esitetyllä tavalla tulisi asettamaan haasteita ylläpitää nykyisen ison invataksin (ajoneuvoverovapauden täyttävä, vähintään 1+7 ja 2 pyörätuolipaikkaa) kaltaista ajoneuvokalustoa. Koska markkinaehtoisessa liikenteessä yritykset määrittelevät itse tarjoamansa palvelun, on mahdollista, että liikenteeseen tulisi vanhempaa ja kalustoltaan määrittelemätöntä kalustoa. Siirtymävaihetta ilman sääntelyä niin kalustojen kuin osaamisen osalta, ei tulisi olla.

Invalidiliitto toteaa, että tämä on todellinen epäsuhde, joka käytännössä johtaa siihen, ettei taksiluvalla liikkuvia invatakseja tai esteettämiä takseja enää välttämättä markkinoilla olisi, vaan kyydit hoidettaisiin henkilöliikenneluvallisilla isoilla autoilla, joiden turvamekanismeista ja kaluston vaatimuksista ei olisi minkäänlaisia säädöksiä. Tästä huolimatta tällaisella kalustolla hoidetut kyydit voisi hinnoitella kuinka korkealle vain. Toisaalta henkilöliikenneluvalliset autot monopolisoisivat julkisesti rahoitettavat kuljetuspalvelumarkkinat.

Liikennelupien sisältöjen ja vastuiden erot ovat asiakkaalle epäselvät

Luonnos hallituksen esitykseksi nojaa vahvasti markkinaehtoisuuteen. Luonnos esittää ainakin viisi erilaista tapaa ryhtyä taksiryttäjäksi, vaatimukset eroavat oleellisesti toisistaan riippuen minkä mallin mukaan toimisi. Osittain vaatimukset taksiliikenneluvan ja henkilöliikenneluvan osalta ovat samat, osittain ne poikkeavat toisistaan. Taksiliikenneluvalla ei esimerkiksi voi hoitaa taksiliikennettä linja-autolla, mutta henkilöliikenneluvalla voi harjoittaa taksiliikennettä myös linja-autolla. Henkilöliikenneluvalla toimittaessa yrittäjällä/yrityksellä on siis taksiliikenneluvasta poikkeavat toimintamahdollisuudet. Huomattakoon, että linja-autojen verotuskohtelu poikkeaa monin tavoin takseista, mihin olemme viitanneet jo aiemmin.

Esityksen mukaisesti henkilöliikenneluvalla saisi hoitaa taksiliikennettä. Henkilöliikennelupaa ei kuitenkaan tarvittaisi tilanteissa, joissa yrityksen pääasiallinen toiminta on muuta kuin henkilöiden kuljettamista tiellä. Tämä mahdollistaisi suurille toimijoille mahdollisuuden harjoittaa melko mittavaakin yritystoimintaa taksitoimintana ilman minkäänlaisia lupaedellytyksiä ja ilman muita tämän lain vaatimuksia.

Jakamistaloutta ei saa saattaa osaksi yhteiskunnan korvaamia matkoja

Näemme myös problemaattisena esityksen, jonka mukaisesti ammattimaisuus ja ei-ammattimaisuus erotettaisiin toisistaan 10.000 euron ansioiden mukaisesti. Tämä **erottelu on mielestämme perusteeton, matkustajaturvallisuutta vaarantava sekä valvonnan näkökulmasta ongelmallinen. Käytännössä tämä saattaisi mahdollistaa jopa eri tavoin henkilö-, seksuaali-, liikenne-rikkomuksiin tai väkivaltarikollisuuteen syllistyneen toimimaan henkilöliikenteen kuljettajana.** Käytännössä siis rikollinen, joka ei voi saada taksiliikennelupaa tai on menettänyt sen, voisi jatkaa toimintaansa pienimuotoisesti puuhastellen. Mielestämme liikenne- tai asiakasturvallisuuden, hintojen ilmoittamisen, laatu-ehdojen tms. merkitys ei yksittäisen asiakkaan kannalta muutu mitenkään sen mukaan kuinka suurta ko. palveluiden tuottajan tekemä työ euromääräisesti on. Asetelma on myös kilpailuoikeuden näkökulmalta ongelmallinen, jos osa toimijoista voi toimia samoilla markkinoilla ilman lupaa. Perusteluissa mainitut työpaikkojen kuljetusringit ja naapurin ostosten kotiin kuljettaminen ei ole tosiasiallisesti ongelma nytkään, sillä nämä ovat sallittuja toimia nykylainkin perusteella. Esitys toisi myös kuluttajan näkökulmasta vaikeita tulkintatilanteita. Erityisesti **Invalidiliiton näkemyksen mukaan yhteiskunnan korvaamia matkoja ei miltään osin saisi saattaa osaksi jakamistaloutta.** Näissä nimenomaan toiminnan luvanvaraisuudella varmistetaan, että kuljetukset täyttävät määrätyt laadulliset kriteerit liittyen kuljetusten luotettavuuteen, asiakaspalveluun, avustamiseen jne.

Yhdenmukaiset minimiehdot kaikille toimijoille

Esityksessä ehdotetaan määräsäätelystä luopumista. Tällöin joidenkin toimijoiden kohdalla herää kysymys, taksiliikenteen luvanvaraisuuden ja sen hakemisen kannattavuudesta. Tämä on ymmärrettävää ottaen huomioon esim. aiemmin lausunnossamme esiin tuodut elinkeinonharjoittajan talouden kannattavuuteen vaikuttavat eri tekijät. Kannatettavaa olisi, että Liikennekaressa määriteltäisiin minimiehdot, joilla luvan voi saada ja kaikki toimisivat näiden samojen minimiehtojen mukaisesti.

Minimiehdot yrittäjäksi ryhtymiseen voisivat olla varsin yksinkertaiset ja selkeät, kunhan ne turvaavat kuluttajaoikeudellisesti matkustajan turvallisuuden ja huomioivat erityistilanteissa esiin nostamamme kalustoa ja kuljettajan osaamiseen liittyvät asiat. Tämä selkeyttäisi ja yhdenmukaistaisi myös välityspalvelun tarjoajan velvollisuutta tarkistaa välityspalvelun piirissä toimivan liikennelupa.

Lupa tulisi kirjata ja valvoa viranomaisaloitteisesti. Luvan hakeminen ja kirjaaminen viranomaisrekisteriin on eduksi niin yhteiskunnan velvoitteiden ja vastuiden valvontaan kuin erilaisten liikennejärjestelmien kehittämistyöhön. Nyt esitetystä muodosta kenelläkään ei olisi tietoa siitä mitkä toimijat mahdollisesti vastaavat pääasiallisesti liikenteen toimivuudesta valtakunnallisesti. Selkeää tietoa ei myöskään olisi siitä, missä taksiliikennettä hoitavat yritykset/yrittäjät maantieteellisesti sijaitsevat, siis sijaitsevatko ne Suomessa, EU:n jäsenvaltioissa vai mahdollisesti jossakin muualla. Jo pelkästään toimivien MaaS-palveluiden osalta on oleellisen arvokasta tietää kuka ja missä taksiliikennettä harjoittaa.

Vaikutusarviointi asemapaikkojen luopumisesta on puutteellinen

Vaikutusarviointi esityksestä asemapaikkojen luopumisesta on puutteellinen. Asemapaikat ovat turvanneet koko maan kattavan palvelun kaikkina vuorokauden aikoina. Tätä koskevaa sääntelyä voitaisiin kuitenkin yksinkertaistaa ja hallinnollista taakkaa vähentää esimerkiksi laajentamalla asemapaikkoja. Autojen asemapaikkakiintiöstä ja ajovuorovelvoitteesta luopuminen merkitsisi todennäköisesti sitä, että haja-asutusalueilla ei olisi takseja päivystämässä nykyiseen tapaan.

Asiakkaan ja kuluttajan oikeusturvaa on vahvennettava

Invalidiliitto on lausunnossaan nostanut useassa kohtaa esille esitykseen liittyvät matkustajaturvallisuuteen liittyvät merkittävät puutteet. Tämän lisäksi esityksestä puuttuu asiakkaan oikeusturvan näkökulmasta riittävät ja täsmälliset oikeusturvatie ja valvova viranomainen. Tällaisia tilanteita ovat esimerkiksi tilanteet, joissa luvanhaltija tuottaa matkustajaturvallisuutta vaarantavaa palvelua asiakasreklamaatioista huolimatta.

Julkisen joukkoliikenteen esteettömyyttä on kehitettävä ja luotava kilpailutukselle reunaehdot

Invalidiliitto edellyttää, että julkista joukkoliikenteen esteettömyyttä kehitetään tavoitteellisesti, mihin reunaehtoja luova lainsäädäntö on oiva paikka. Liikennekaaren III osa palvelut 3 luku hankintamenettelyt ja yksinoikeuden asettaminen on todettu sen 6 §:ssä tarjouksen valinnan osalta seuraavaa; ”tarjouksista voidaan kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen vertailuperusteena käyttää esimerkiksi tarjotun palvelun laatua, kaluston laatua, esteettömyyttä, palvelun integrointia, hintaa, tarjonnan määrää, matkustajahintoja, ympäristöystävällisyyttä sekä ympäristövaatimusten täyttämistä.”. **Missään ei ole kuitenkaan tarkemmin määritelty palvelun laatua, kaluston laatua tai esteettömyyttä, millä on kuitenkin olennainen merkitys eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden mahdollisuudesta käyttää julkisia joukkoliikennevälineitä ja henkilöliikennepalveluja yleisesti.**

Kuten esityksessäkin todetaan, julkinen joukkoliikenne ei pääsääntöisesti ole esteetöntä kuin vain suurissa kaupunkikeskityksissä. Vain yksi pitkänmatkan bussitoimija tarjoaa esteettömän kaluston, mutta tämänkin yrityksen pysähtymispaikat sijaitsevat usein vaikeakulkuisilla ja ei keskusta-alueilla. Tämä tulee esille myös Invalidiliiton ja Kuntoutussäätiön tekemästä selvityksestä Toteutuuko liikkumisen vapaus vuodelta 2014 (http://www.invalidiliitto.fi/files/attachments/julkaisut/toteutuuko_liikkumisen_vapaus-raportti_web.pdf).

Invalidiliitto liittyy lausuntonsa oheen asian arviointia mahdollistavan järjestövetoomuksen (huhtikuu 2016); Liikennepalveluissa käytettävistä välttämättömistä vähimmäisehdoista esteettömän matkustamisen turvaamiseksi.

Lupavalvonnan tulee olla ennakkollista ja viranomaisen vastuulla

Esityksessä todetaan; ”Viranomaisen lupa- ja valvontatoimivallasta luopuminen poistaisi rekisteritietoihin perustuvan reaaliaikaisen valvonnan, mikä voisi heikentää taksinkuljettajien valvontaa.”. Laiminlyönneistä voisi seurata luvan menettäminen. Esityksessä todetaan myös; ”On myös selvää, että jos laiminlyönnejä ilmenisi, yrityksen mahdollisuus julkisesti hankittuihin kuljetussopimuksiin myös olennaisesti heikentyisi.”.

Invalidiliitto toteaa, että esitetyn kaltainen jälkikäteen tapahtuva valvonta ei ole riittävää. Vammaiset ja toimintakyvyiltään rajoittuneet henkilöt ovat täysin riippuvaisia näiden palveluiden turvallisesta ja laadukkaasta saatavuudesta. Asiakkaan voi olla esimerkiksi vammaisen lapsi, henkilö jolla on vaikeuksia puheen tuottamisessa tai vaikeasti kehitysvammaisen henkilö, joka ei pysty itse kertomaan mahdollisista palveluun liittyvistä epäkohdista. Näin ollen on selvää, että **tulee olla tapa varmistua jo ennakolta siitä, että saatu palvelu on laadukasta ja turvallista.** Tehokkaana, ennakkollisena varmennustapana ei voida pitää toimijan itse antamia

lupauksia, joita ei ole määritelty tai säännelty missään. Esimeriksi ehdotus kuljettajan kielitaitovaatimuksen poistamisesta on turvallisuusriski, jos asiakas ei pysty yhteisen kielen puuttumisen takia viestimään kuljettajalle erityistarpeistaan.

Digitalisaatiossa huomioitava esteettömyys ja eri asiakasryhmien tarpeet

Digitaalisaation osalta on tärkeää huomioida kaikille eri käyttäjäryhmille sopiva suunnittelu. Lähtökohtana ja edellytyksenä tulee olla esteettömät ja kaikille käyttäjäryhmille saavutettavat sähköiset palvelut. **Saavutettavuus tulee huomioida alusta alkaen uusia ratkaisuja kehitettäessä.** Yhdenvertaisuusnäkökulman lisäksi on kokonaistaloudellisempaa luoda kaikille sopivia ratkaisuja ja välttää näin kalliit ja turhat erillISRatkaisut tai muiden vaihtoehtoisten palveluiden tarve. On tärkeää huomioida se, että kaikilla henkilöillä ei ole mahdollisuutta käyttää sähköisiä palveluita. Edelleen tulee olla saatavilla myös henkilökohtaista palvelua. Tiedon on oltava ymmärrettävää ja esitetty monikanavaisesti niin, että kaikilla henkilöillä on mahdollisuus päästä siihen käsiksi.

Invalidiliitto toteaa, että esteettömyys ja saavutettavuus tulisi käsittää esityksessä läpileikkaavammin. Liikennepalveluiden esteettömyyden kannalta oleellista on se, että koko matkaketjun esteettömyys huomioidaan. Ei esimerkiksi ole hyötyä esteettömästä palvelusta, jos tieto siitä ei ole esteettömästi saatavilla. Lisäksi esteettömyys tulisi huomioida mahdollisimman laajasti eri käyttäjäryhmien kannalta, ottaen huomioon myös ikääntyvän väestön tarpeet. Liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi huomiota tulee kiinnittää muun muassa näkemis- ja kuulemisympäristöön, ympäristön selkeyteen ja hahmotettavuuteen. Tiedon palveluista, reiteistä ja aikatauluista tulee olla esteettömästi saatavilla. Tarvittaessa saatavilla tulee olla henkilökohtaista neuvontaa ja avustamista.

Lopuksi

Kuten todettu, nykyisellä taksialan sääntelyllä on merkittävä asiakasturvallisuutta takaava funktio niin kuluttajaoikeudellisessa sopimussuhteessa, kuin lakisääteisissä julkisen sektorin korvaamissa kuljetuksissa sekä taksipalveluiden alueellisen ja ajallisen saatavuuden osalta. **Invalidiliitto näkee asiakasturvallisuuden sekä palveluiden saatavuuden kannalta välttämättömänä, että olemassa olevia ja lausunnossamme esiin tuotuja vaatimuksia huomioidaan ja ammattimaista henkilöliikennettä koskevien toimijoiden henkilöliikennetoimintaa yhtenäistetään, riippumatta luvan laadusta. Tämä tasapainoittaisi myös eri toimijoiden markkina-asetelmaa, kun luvan ja toiminnan edellytykset olisivat yhteneväiset.** Nyt esitetyn kaltaisena Liikennekaari ei tuo riittävästi esille mekanismeja, jotka tosiasiaassa turvaisivat sekä heikoimmassa kuluttajaoikeudellisessa asemassa että yhteiskunnan kuljetuspalveluista täysin riippuvaisten liikkumispalvelut ja asiakasturvallisuuden.

Keskeisenä vaikuttajajärjestönä olemme mielellään jatkossa yhteistyössä kanssanne kaikissa niissä eri kysymyksissä, jotka vaikuttavat vammaisten ja eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden liikennepalveluiden kehittämiseen ja liikkumisvapauden toteuttamiseen.

Helsingissä 18. toukokuuta 2016

INVALIDILIITTO RY



Petri Pohjonen

Pääjohtaja



Elina Akaan-Penttilä

Lakimies