

INVALIDILIITTO RY

LAUSUNTOPYYNTÖ

Mannerheimintie 107

00280 Helsinki

9.3.2016

Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunta
Vuorikatu 24
00100 Helsinki

VIITE Yhdenvertaisuuslain 20 §:n 3 momentti

ASIA Lausunto yhdenvertaisuuslain tulkinnasta Liikenne- ja viestintäministeriön normipurun kärkihanke Liikennekaareissa, fyysisesti toimintakyvyltään rajoittuneiden liikennepalveluiden turvaamisen näkökulmasta ja tässä erityissäätelyn tarpeesta

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. Invalidiliitto on näin ollen yhdenvertaisuuslain 20 §:n 3 momentin tarkoittama em. kansanryhmän yhdenvertaisuutta edistävä yhdistys.

Lausuntopyyntö

Pyydämme Yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunnalta tulkintaa yhdenvertaisuuslain soveltamisesta ja sen vaikutuksista Liikennekaarihankkeessa. Miten fyysiseltä toimintakyvyltään rajoittuneiden vammaisten oikeudet toteutuvat mikäli turvaavaa säädöstasoa esteettömyydelle, saavutettavuudelle ja kuljettajan ammattitaidolle ei aseteta? Miltä osin yhdenvertaisuuslaki turvaa ajoneuvojen ja palveluiden (mukaan lukien kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset) saavutettavuuden, esteettömyyden ja turvallisuusvaatimukset täysin vapautetuilla, säätelemättömillä markkinoilla? Edellyttääkö fyysisesti toimintakyvyltään rajoittuneiden vammaisten oikeuksien

toteutuminen näitä reunaehtoja turvaavia säädöksiä, jotka hankkeessa tulisi huomioida?

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriössä on vireillä osana hallituksen normipurun kärkihanketta laaja-alainen liikennemarkkinoiden sääntelyä yhtenäistävä Liikennekaarihanke. Tavoitteena on koota liikennemarkkinoiden sääntely yhtenäiseksi Liikennekaareksi ja edistää uusien palvelumallien syntymistä ja näin vastata entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin. Tarkoituksena on myös edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta osana digitalisaatiota ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöön ottoa.

Liikennekaari toteutetaan kolmessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa on tavoitteena, että Liikennekaareen kootaan ja mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään muun muassa joukkoliikennelaki, taksiliikennelaki, laki kaupallista tavarakuljetuksista sekä kuljettajien ammattipätevyyksiä koskevat säädökset sekä ajoneuvolain eräät säädökset.

Perustelut

Toimintakyvyn rajoite ja erityisesti vaikeavammaisuus hankaloittaa, rajoittaa tai tekee mahdottomaksi käyttää yleisiä liikennepalveluita. Palveluiden käyttöön vaikuttavat yksilöllinen avun tarve, saavutettavuus ja kaluston esteettömyys, ammattitaitoinen palvelutakuulla toimiva kuljettaja, ympäristö sekä tieto palvelun saavutettavuudesta.

Invalidiliitto on selvittänyt yhdessä Kuntoutussäätiön kanssa vuonna 2014 fyysisesti vammaisten Liikkumisen vapauden toteutumista. Selvityksessä tuli selvästi esille, ettei Suomessa laajasti ottaen ole esteetöntä ja saavutettavaa joukkoliikennettä. Noin puolet vastaajista totesi, ettei heidän alueellaan ollut laisinkaan esteetöntä joukkoliikennettä. Noin puolet vastaajista ilmoitti käyttävänsä jotain liikkumisen apuvälinettä, kuten pyörätuolia, liikkumisessa. Nämä henkilöt ilmoittivat, että esteetömänkin joukkoliikenteen käyttäminen edellyttäisi toisen henkilön avun olemassaoloa.

Huomionarvoista on, että usein vaikeimmin vammaisten henkilöiden liikkumispalveluiden valinnassa ei ole vaihtoehtoja. On vain yksilöllinen kuljetuspalvelu joko lakisääteisesti vammaispalveluna järjestettynä tai itse maksettuna taksipalveluna, jolloin kulkumuotona on taksi, invataksi tai esteetön taksi. Vain pääkaupunkiseudulla julkinen joukkoliikenne on esteetöntä. Vaikka tilanne on näin pääkaupunkiseudulla, ei se tarkoita että ympäristö olisi pysäkkeineen ja infrastruktuureineen niin esteetön, että esteetöntä joukkoliikennevälinettä voisi käyttää. Erityisen ongelmallisia liikkumisen kannalta ovat talvikuukaudet. Tästä

johtuen yksilöllinen kuljetuspalvelu esteettömällä ajoneuvolla ammattitaitoisen kuljettajan avustamana on välttämättömyys myös tulevaisuudessa tiettyjen vaikeimmin vammaisten henkilöiden liikkumisen turvaamisessa.

Suurin osa vaikeavammaisten kuljetuksista on julkisesti tuettuja. Kuljetuspalveluiden järjestäjällä on näissä tilanteissa oikeus valita järjestämistapa. Järjestämistavat vaihtelevat. Tyypillisiä tapoja järjestää kuljetuksia ovat erityyppiset ostopalvelusopimukset, jolloin kuljetuspalvelun tuottajina toimivat niin taksit kuin joukkoliikenneluvalla toimivat elinkeinonharjoittajat. Taksien osalta asiakkaiden turvallisuutta ja kaluston esteettömyyttä säätelevät normit ovat olemassa. Muiden toimijoiden osalta esteettömyys, saavutettavuus ja turvallisuus ovat riippuvaisia siitä miten hyvin ostajataho on nämä asiat huomioinut tarjouspyynnön laatuksiteereissa.

Väestön ikärakenteen muuttuessa yhä suurempi osa ikääntyneistä kansalaisista joutuu turvautumaan liikkumisessaan taksipalveluihin. Vain taksilainsäädännössä on eri tavoin toimintarajoitteisten matkustajien tarpeisiin ja oikeuksiin pohjautuvaa säädöstasoa, joka on turvannut esteettömän ja turvallisen kuljetuksen. Joukkoliikenteen puolella ei ole vastaavia säädöksiä, kuten ei myöskään kunnan ostopalvelusopimuksissa, minkä johdosta näissä palveluissa palvelun muotoutuminen on riippuvainen ostajatahon tarpeista ja näkemyksistä.

Myöskään joukkoliikennemarkkinat eivät ole olleet halukkaita kehittämään esteetöntä joukkoliikennettä. Juuri näissä joukkoliikenteen kilpailutuksissa ja ostopalvelusopimuksissa - joissa ei ole ollut taksiliikennelain mukaisia velvoittavia säännöksiä esim. kalustosta tai kuljettajan vaatimuksista - on kilpailutilanne johtanut usein siihen, että nämä palvelut ovat olleet asiakkaille huonompilaatuisia ja joissain tilanteissa jopa turvallisuuden vaarantavia. Ongelmallista tilanteesta on se, että vaikeimmin vammaiset matkustajat eivät tosiasiallisesti voi vähäisestä asiakaspotentiaalista johtuen tai julkisen palvelun asiakasroolista johtuen itse vaikuttaa liikennemarkkinoihin. Markkina-asetelmaan vaikuttavat palveluiden tilaajatahot sekä suuret asiakasmassat.

Kysymys on siis joukkoliikenteessä käytettävän kaluston sekä palvelun saavutettavuudesta ja esteettömyydestä sekä taksiliikenteen ja pienimuotoisemman henkilökuljetuksen ajoneuvojen esteettömyys- ja turvallisuusvaatimuksista sekä kuljettajien ammattipätevyysvaatimuksista tulevaisuudesta.

Kalustoa ja palvelua koskeva sääntely on ollut omiaan turvaamaan vaikeavammaisten henkilöiden lakisääteisten kuljetuspalveluiden järjestämistä, mutta myös ikääntyneiden ja esimerkiksi lyhytaikaisesti toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden turvallista liikkumista. Vaikeavammaisten taksikuljetusten järjestämistä on edistetty luvan saantia helpottamalla (kiintiöt esteettömille taksiautoille), kalusto- ja autoveromääräyksin, kuljettajien koulutusvelvoittein ja avustamisesta perittävien

lisämaksujen avulla sekä laatuvaatimuksilla¹. Esteettömän kaluston määrittely (ministeriön asetus mm. pyörätuolinkinnitysjärjestelmästä) on pohjana paitsi ko. erityiskiintiöille, myös autoveron määräytymiselle ja lisämaksuille taksan kuluttajahinnoissa. Kuljettajavaatimuksia on pidetty tärkeinä koska taksilla kuljetettavat ovat usein korostuneesti kuljettajasta ja tämän avustamisesta riippuvaisia². Kuljettajilta on edellytetty erityistä ja fyysistä terveyttä ja toimintakykyä, luotettavuutta ja sopivuutta ja viranomaistoimin on ollut mahdollisuus evätä kelpoisuus kun vaatimukset eivät enää täyty.

Lopuksi

Kuten todettua, taksiliikennelakia ollaan purkamassa. Taksiliikennelakiin ovat kytkeytyneet niin taksinkuljettajien ammattipätevyysvaatimukset, kuin säännökset esteettömästä taksista ja invataksista. Ne tulisivat näin ollen kumotuksi. Vastaavia eri tavoin toimintarajoitteisten asiakkaiden niin palvelua kuin kalustoa turvaavia säännöksiä ei ole. Näitä ei myöskään ole velvoittavina joukkoliikennepuolella.

Useassa kohtaa hanketta on tuotu esille näkökulma siitä, ettei erillissäätelyä yhdenvertaisuuslaki huomioon ottaen tarvitsisi enää säätää. Perusteluna, että avoimet markkinat ja yhdenvertaisuuslaki turvaisivat vammaisten erityiset oikeudet. Fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallisena järjestönä olemme tästä tulkinnasta huolissamme. Päinvastoin, näemme että nyt on tilaisuus yhtenäistää ja samalla parantaa säädöstasolla eri liikennemuotojen vaatimuksia saavutettavuuden, esteettömyyden ja turvallisuuden takaamiseksi.

Myös eri tavoin liikkumisrajoitteisten ihmisten liikkumisen palveluiden tulisi parantua nykyisestä, ei huonontua. On nähtävissä uhka erityistarpeita turvaavan säädöstason yksipuolisesta purkamisesta ilman, että sen tilalle säädetään korvaavaa uutta yhtenäisempää säädöstä. Ensisijaisen tärkeitä tekijöitä ovat kaluston esteettömyys, turvallisuus sekä kuljettajien ammattipätevyysvaatimukset.

Näitä näkökulmia vasten toivomme yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakuntaa arvioimaan kysymystä siitä, turvaako yhdenvertaisuuslaki laaja-alaisesti esteettömien, saavutettavien palvelumallien syntymisen mukaan lukien ajoneuvojen saavutettavuus ja esteettömyys sekä palveluiden kuten kuljettajien erityiset ammattitaitovaatimukset vai tulisiko näistä säätää erikseen?

¹ Taksiliikennelaki (217/2007), Laki taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (695/2009), Valtioneuvoston asetus taksinkuljettajien ammattipätevyydestä (825/2009), Valtioneuvoston asetus taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista (796/2015), Liikenne- ja viestintäministeriön asetus taksiliikenteessä käytettävän esteettömän kaluston laatuvaatimuksista (723/2009), Asetus ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista 13 § (1256/1992), Autoverolaki (1482/1994)

² Trafi määräys Lääkärintausunto taksinkuljettajan toimintakyvystä (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014)

Invalidiliitto katsoo perustellusti, että vaikeasti vammaisten henkilöiden liikkumispalveluiden turvaaminen edellyttää myös jatkossa sääntelyä turvakseen. Lainsäädännön purkaminen, valtiollisen ohjausvastuun vähentäminen ja markkinoiden avaaminen ei saa johtaa tämän vähemmistön liikkumisen estymiseen. Markkinat eivät turvaa erityispalvelua ja -kalustoa tarvitsevien kansalaisten liikkumista, jos niistä ei ole vähintään minimisäännöksiä. Mikä on yhdenvertaisuuslain vastaus tilanteeseen?

Helsingissä 9. maaliskuuta 2016

Petri Pohjonen

pääjohtaja

Anssi Kemppi

järjestöjohtaja

Erityisasiantuntija: Elina Akaan-Penttilä, lakimies, elina.akaan-penttila@invalidiliitto.fi