

18.12.2017

Trafi

kirjaamo@trafi.fi

- ASIA:** 1.7.2018 voimaan tulevaksi tarkoitetut määräysluonnokset: Taksinkuljettaja kokeen vaatimukset (TRAFI/196242/03.04.03.00/2017), Henkilöliikennepalveluista matkustajille ilmoitettavat tiedot ja taksiliikennepalvelun kokonaishinta (TRAFI/196233/03.04.03.00/2017), Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017) ja näitä koskevat perustelumustioloonnokset sekä niitä koskeva Trafin lausuntopyyntötaulukko
- VIITE:** Trafin lausuntopyyntö 28.11.2017 liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) ja ajoneuvolain (1090/2002) nojalla annettavista määräysluonnoksista

LAUSUNTO TRAFIN LAUSUNTOPYYNTÖ LIIKENTEEN PALVELUISTA ANNETUN LAIN (320/2017) JA AJONEUVOLAIN (1090/2002) NOJALLA ANNETTAVISTA MÄÄRÄYSLUONNOKSISTA

Yleistä

Invalidiliitto kiittää lausuntopyynnöstä. Invalidiliitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää. Liitto edustaa 148 jäsenyhdistyksensä kautta 30 000 fyysisesti vammaista ja toimintaesteistä suomalaista. Lausumme asiasta fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten henkilöiden liikkumispalveluiden näkökulmasta.

Laki liikenteen palveluista (320/2017) muuttaa nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Lain tarkoituksena on edistää liikennepalveluiden syntymistä markkinaehtoisesti kilpailun pohjalta. Vammaisen henkilön näkökulmasta katsottuna markkinaehtoisesta kilpailusta syntyvä markkina on problemaattinen ja tulee aiheuttamaan alueellisesti merkittäviä markkinapuutoksia kohtuuhintaisten esteettömien ajoneuvojen saatavuudessa itse maksaville kuluttajille. Jotta näitä ongelmia ja mahdollista epävakautta voitaisiin nyt tässä vaiheessa ennaltaehkäistä, on merkityksellistä millä tavoin nyt Trafin valmisteilla olevat määräykset huomioivat

18.12.2017

esteettömien ajoneuvojen ja kuljettajan apua vamman tai merkittävän muun toimintakyvyn rajoitteen johdosta vaikuttavien edellytysten reunaehdot määräyksissä.

Yleisellä tasolla asetettuja tavoitteita voidaan tukea. Erityiskulkuneuvoa, kuten esteetöntä taksikalustoa ja toisaalta välttämätöntä kuljettajan tarjoamaa apua tarvitsevien kuluttaja-asiakkaiden näkökulmasta alalle tulokynnyksen madaltuminen aiheuttaa kuitenkin turvallisuusriskejä, kuin myös välttämättömän vammasta aiheutuvan palvelutarpeen johdosta korkeaa hintatasoa. On oletettu, että taksilupia tullaan todennäköisesti hakemaan merkittävästi nykyistä enemmän, kun yrittäjäkoulutus ja -koevaatimus poistuvat. Alalla olemista helpotetaan myös siten, että taksiyrittäjään kohdistuvien kevennysten lisäksi taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset kevenevät koulutusvaatimuksen poistuessa. Epävarmuus asiakkaiden turvallisuuden ja kohtuuhintaisten taksipalveluiden saatavuudessa kasvaa.

Suomi on ratifioinut YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan yleissopimuksen ja sen valinnaisen pöytäkirjan. Vammaisten henkilöiden oikeuksista tehdyllä yleissopimuksella luodaan sen sopimuspuolille velvollisuus edistää, suojella ja taata kaikille vammaisille henkilöille täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti heidän ihmisoikeuksiensa ja perusvapauksiensa toteutuminen. Yleissopimuksen ratifioinnilla vahvistetaan vammaisten henkilöiden oikeuksien asemaa nimenomaan oikeudellisesti velvoittavina ihmisoikeuksina samoin kuin valtion velvollisuutta toimia näiden oikeuksien edistämiseksi.

Yleissopimuksen johtavana periaatteena on syrjinnän kieltä ja laaja-alainen esteettömyys. Sopimuksen 9. artikla Esteettömyys edellyttää, että ”sopimuspuolet toteuttavat asianmukaiset toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisölle avoimiin tai tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.”.

Myös yhdenvertaisuuslaki edellyttää vammaisten henkilöiden saattamista yhdenvertaiseen asemaan palveluiden käyttäjinä. Yhdenvertaisuuslaki sisältää muun muassa palvelun tarjoajalle veloitteen tehdä asianmukaiset ja kulloisessakin tilanteessa tarvittavat kohtuulliset mukautukset, jotta vammaisen henkilö voi yhdenvertaisesti muiden kanssa asioida sekä saada yleisesti tarjolla olevia palveluita. Tavoitteena on turvata vammaisten henkilöiden yhdenvertainen asiakkuus tarvittaessa kohtuullisin mukautuksin, jos tämä oikeus ei muutoin toteutuisi. Kohtuullisella mukautuksella tarkoitetaan vammaisen henkilön ihmis- ja perusoikeuksien edistämiseksi yksittäistapauksessa tehtäviä asianmukaisia järjestelyjä, joilla ei aiheuteta suhteetonta tai kohtuutonta rasitetta itse järjestelijälle.

Invalidiliitto muistuttaa, että pelkästään yhdenvertaisuuslain perusteella elinkeinoharjoittajalle yksittäistapauksissa syntyä velvoite ryhtyä vamman edellyttämiin kohtuullisiin mukautustoimenpiteisiin ei sinällään korvaa tai poista viranomaisen velvollisuutta varmistaa asetettavan lainsäädännön yhdenvertaisuuden tavoitteiden toteutumista. Määräyksenantovaiheessa tulee arvioida sen vaikutukset

18.12.2017

myös yhdenvertaisuuden näkökulmasta eri asiakasryhmien osalta. Tässä yhteydessä tämä tarkoittaa esimerkiksi sitä, etteivät taksiliikennepalveluiden osalta esteetöntä taksikalustoa tai erityisesti kuljettajan apua kuljetuksen onnistumisen osalta tarvitsevia vammaiset henkilöt joudu vamman edellyttämien yleisten alalla tiedossa olevien vakiintuneiden ja ennakoitavien erityistarpeiden johdosta huonompaan asemaan, kuin keskimäärin muita taksiliikennettä käyttäviä kuluttajia. On siis ymmärrettävä, että lainsäädännön pohjan tulee turvata jo sinällään ensisijaisesti yhdenvertainen kuluttaja-asema, palveluiden saavutettavuus, turvallisuus ja kohtuuhintaisuus, joita ei pelkästään yksittäistapauksellisilla kohtuullisilla mukautuksilla ole tarkoitettu yleisissä palveluissa palvelukokonaisuuden osalta toteutettavaksi.

Invalidiliitto esittää ohessa Trafín määräyksenantovaltaan kuuluvilta osin tärkeimmät vielä muutosta kaipaavat määräysluonnoskohdat. Tämän lisäksi esteettömien ajoneuvojen turvallisuus, saatavuus, hintakehitys niin kuljetuksen kuin palveluiden osalta tulee edellyttämään näin alkuvaiheessa valvovan viranomaisen seurantaa ja tarvittaessa tarvittaviin lainsäädännöllisiin kehittämistoimiin ja muutoksiin ryhtymistä.

Taksinkuljettajan kokeen vaatimukset (TRAFI/196242/03.04.03.00/2017) määräysluonnos

Taksinkuljettajan kokeen tarkoituksena on selvittää ajoluvan hakemisen yhteydessä, että kuljettaja kykenee huolehtimaan matkustajan turvallisuudesta käytettävästä ajoneuvosta riippumatta, ottamaan huomioon matkustajan toimintarajoitukset ja että hänellä on pääasiallista toiminta-aluetta koskeva riittävä paikallistuntemus. Tällä määräyksellä Liikenteen turvallisuusvirasto antaa tarkemmat määräykset taksinkuljettajan kokeen vaatimuksista.

Taksinkuljettajan työ on ennen kaikkea asiakaspalvelua, jossa myös tieliikenneturvallisuudella ja asiakasturvallisuudella on ensisijainen arvo. Nyt esitetyt vaatimukset taksinkuljettajan kokeesta eivät kuitenkaan riittävässä määrin täytä kuljettajan erityistä apua tai esteetöntä taksikalustoa tarvitsevien asiakkaiden turvallisuusvaatimuksia taksinkuljettajan osaamisen arvioimiseksi kokeen perusteella. Matkustajien turvallisuus liikenteessä riippuu kuljettajan toiminnasta. Erityisesti tämä koskee lasten, vammaisten ja vanhusten kuljetuksia. Näissä kuljetuksissa onnistunut matka perustuu asiakaspalvelusuhteen luotettavuuteen ja palvelun turvallisuuteen. Tällöin myös vaatimukset kuljettajan muuhun ammattitaitoon liittyvissä edellytyksissä ja vaatimuksissa ovat korostuneet.

Jotta kokeella todellisuudessa varmistettaisiin yhdenmukaiset tavoitteet erityisesti asiakaspalvelutehtävään tarvittavan osaamisen ja asennoitumisen erilaisten asiakkaiden ja asiakasryhmien kohtaamiseen, avustamiseen, saattamiseen ja muuhun palveluun, tulisi nämä asiat nimenomaisesti konkretisoida koulutusohjelmissa liikuntarajoitteisten tai muutoin toimimisesteisten asiakkaiden tarpeiden huomioimisessa, erityisesti esteettömän taksikaluston kuljettajien osalta.

18.12.2017

Nyt kysymysten sisällöt jäävät hyvin avoimiksi, mikä mahdollistaa niiden merkittävät erot sisältöpainotuksissa, mikä johtanee hyvinkin eri sisältöisiin ja kokeen mitattavan osaamisen epätasapainoon riippuen kokeen järjestäjästä. Koekysymysten sisältöjen määrittely tulisi vahvemmin näkyä määräyksessä. Esimerkiksi metsästäjäntutkinnossa on iso määrä ennalta laadittuja kysymyksiä eri osa-alueilta, joista paikalliset riistanhoitoyhdistykset valitsevat koetilanteeseen kysymykset. Nyt avoimuus jättää alueellisesti mahdollisuuden hyvin eritasoisten kokeiden olemassaoloon.

Eryisesti puutteet koskevat Invalidiliiton näkemyksen mukaan toimintakyvyltään eritavoin rajoittuneiden asiakkaiden kuljetuksiin ja näin erityisesti esteettömän ajoneuvon kuljettajiin. Nämä tilanteet koskevat mm. asiakkaan kohtaamista, avustamista, saattamista, apuvälineiden kuljettamista, apuvälineiden käyttöä, esteettömän taksikaluston liikkumis- ja turvalaitteiden kuten hissien, pyörätuolin kiinnitysten, pyörätuolin käsittelyn osalta sekä aistivammaisten osalta kommunikaatiota. Liikuntarajoitteet aiheuttavat usein myös eri syistä johtuvia tasapaino-ongelmia, jolloin myös nämä seikat on otettava huomioon avustamisessa, saattamisessa sekä ajotavassa.

Paikallistuntemuksella ja kommunikaatiolla on olennainen merkitys taksinkuljettajan työssä ja korostunut merkitys erityisryhmien osalta, jotka eivät välttämättä aina itse kykene neuvomaan reittiä perille, jolloin tällaisessa tilanteessa taksin kuljettajan on hallittava toiminta-alue ja kohteet myös sellaisissa tilanteissa, joissa paikantamisjärjestelmät eivät toimi tai ovat puutteellisesti kohteiden/reittien osalta merkitty.

Nyt esitetyn kaltaisesti vaatimukset jäävät hyvin yleiselle tasolle. Esimerkiksi mitä tarkoitetaan 3.2 Liikenneturvallisuus ja taksiliikenteen turvallisuus kohta 4 tekniset apuvälineet? Mitä välttämättömiä teknisiä apuvälineitä tulisi vähintään lukea kokeen sisään? Entä miten sen suhde 3.1 Taksin kuljettamiseen liittyvät säännökset kohta 3 ajoneuvoa ja sen käyttöä ja tämän kohdan suhde esteettömään taksiajoneuvoon? Eryisen tärkeä on kohta 3.3 Taksinkuljettajan vastuut ja velvollisuudet kohta 1 ajoneuvon kuljettajan yleisvastuuta kuljetuksen suorittamisessa ja kuljetettavista. Miten näiden suhde erityisesti paljon kuljettajan apua tarvitseviin erityisryhmiin, kuten vammaiset ja vanhukset ja heidän mahdollisten apuvälineiden käytön osaamiseen? 3.4 Asiakaspalvelu ja taksipalvelun laatu kohta 2 kuljettajan käyttäytymistä ja vuorovaikutusta kuljetettavan kanssa koskevista vaatimuksista, kohta 3 erilaisten matkustajien ja matkustajaryhmien avun tarpeen tunnistamista sekä avustamista ja saattamista koskevista vaatimuksista. 3.6 Taksinkuljettajan työkyky ja työturvallisuus, kuten kohta 3 kuljettajan terveydentilaan, fyysiseen ja henkiseen suorituskykyyn vaikuttavat tekijät?

Kyseiset esimerkit osoittavat, miten satunnaisiksi kokeen sisällön osuudet muodostuvat tilanteissa, jos kysymyksen sisältöön ei määräyksessä ole tarkemmin avattu. Eryisen ongelmallinen tämä on niissä matkustajaturvallisuuteen liittyvissä tilanteissa, joissa pitäisi arvioida erityisen tarkasti vammais- ja vanhusväestön kuljettajien osaamista mukaan lukien esteettömän taksiajoneuvon eri tyyppisten turva- ja

18.12.2017

apuvälineiden käytön osaaminen. Sisältökysymysten jättäminen kokeen pitäjän vastuulle em. keskeisimmistä matkustajaturvallisuuteen liittyvistä sisällöistä ei voida pitää kohtuullisena. Tämän lisäksi se johtaisi alueellisesti hyvin eri laatuisten kokeiden sisältöihin. Invalidiliitto haluaa lisäksi vielä todeta, että kuljettajan osaamisedellytyksen arviointiin liittyvän vastuun jättäminen erityisosaamista vaativissa osatekijöissä yksin liikenneluvanharjoittajan vastuulle ei ole matkustajaturvallisuuden kannalta kestävä. Osaamisen perustaso myös näissä tilanteissa tulee pystyä arvioimaan ennakkollisesti kokeen kautta, mikä ennaltaehkäisee mahdollisia henkilövahinkoja. Nyt oleva määräysluonnos ei mahdollista tätä. Kysymysten sisältöjä on täsmennettävä, jotta kokeen järjestäjän kysymyssidelliset tosiasiat vastaisivat myös heikommassa asemassa olevien kuluttajien kuljettamiseen liittyvän osaamisen arviointiin.

Lisäksi tulisi arvioida kokeen tiettyjen osa-alueiden asettamista pakollisiksi. Esimerkiksi 3.2 Liikenneturvallisuus ja taksiliikenteen turvallisuus kohta 4) teknisten apuvälineiden, turvalaitteiden ja sisällyttää tähän esteettömissä ajoneuvoissa mm. takalaitanostimen käytön ja pyörätuolin kiinnittämisen. Näillä molemmilla on erityinen merkitys matkustajaturvallisuuden takaamisessa.

Henkilöliikennepalveluista matkustajille ilmoitettavat tiedot ja taksiliikennepalvelun kokonaishinta (TRAFI/196233/03.04.03.00/2017) määräysluonnos

2 Henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan tiedonantovelvollisuus

Invalidiliitto toteaa, että esteettömyys ja saavutettavuus ovat keskeisimpiä tekijöitä, joilla turvataan kaikkien matkustajien yhtäläiset oikeudet liikennepalvelun käyttäjinä, riippumatta mahdollisesta toimintarajoitteesta ja sen laadusta. Haluamme kiinnittää huomiota myös kaikille sopivaan suunnitteluun. Kaikille sopiva suunnittelu tarkoittaa tuotteiden, ympäristöjen, ohjelmien ja palvelujen suunnittelua sellaiseksi, että kaikki ihmiset voivat niitä käyttää mahdollisimman laajasti ilman mukautuksia tai erikoisjärjestelyä.

Invalidiliiton käsityksen mukaisesti nyt esitetty määräysluonnos ei riittävästi ota huomioon esteettömyyttä ja yhdenvertaisuutta. Esteettömyys tulisi liittää läpileikkaavammin määräysluonnokseen henkilöliikennettä tarjoavan luvan haltijan tiedonantovelvollisuuksiin.

Ehdotamme esteettömyyden esiin nostamista seuraavissa kohdissa

2) säännöllisen aikataulun mukaisen liikenteen pysäkit, asemat, terminaalit ja muut pysähtymispaikat sekä arvioidut aikataulut tai linkki palveluun, josta ne löytyvät **ja näitä koskevat esteettömyys ja saavutettavuustiedot;**

3) tiedot siitä, ovatko käytössä olevat liikennevälineet tai osa niistä esteettömiä, matalalattaisia tai onko niissä pyörätuolipaikkoja **ja kuinka monta pyörätuolipaikkaa, sekä esteettömän liikennevälineiden määrä;**

18.12.2017

- 4) muussa, kuin säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä, kuvaus mahdollisten ennalta määrättyjen pysäkkien, asemien, terminaalien ja muiden pysähtymispaikkojen sijainneista tai linkki palveluun, josta ne löytyvät **ja näitä koskevat esteettömyys ja saavutettavuustiedot**;
- 5) muussa kuin säännöllisen aikataulun mukaisessa liikenteessä tiedot viikonpäivistä, kellonajoista, jolloin palvelua pääsääntöisesti tarjotaan, tai jolloin se on saatavissa tilauksesta **ja näitä koskevat esteettömyys ja saavutettavuustiedot**;
- 10) tiedot mahdollisista lisäpalveluista, **kuten avustamispalveluista kuljetukseen liittyen tai porrasvedoissa**, lasten istuimista tai eläinten kuljetuksesta ja näiden hinnoista

Invalidiliitto toteaa, että jatkossa esteettömyystietoja tulee kehittää, jotta esteetön ja saavutettava liikkumispalvelu on käytännössä todellisuutta myös tätä palvelua tarvitseville kansalaisille. Tällä hetkellä esteetöntä liikkumispalvelua on ainoastaan suurimmissa kaupungeissa.

Invalidiliitto teki 2014 selvityksen yhdessä Kuntoutussäätiön kanssa; Toteutuuko liikkumisen vapaus? Kokemuksia ja näkemyksiä vammaisten henkilöiden liikkumisen mahdollisuuksista Suomessa liikkumisen vapaudesta. Selvityksestä tulee selkeästi esille, että julkinen liikenne ei edelleenkään kykene vastaamaan vammaisten henkilöiden liikkumisen tarpeisiin. Erityisen haavoittuvaisia liikkumisen osalta ovat syrjäseutujen ja muiden haja-asutusalueiden vammaiset henkilöt. Ainoastaan vajaa puolet vastaajista totesi, että heidän asuinalueellaan on liikuntavammaisille soveltuvaa joukkoliikennettä ja heistäkin suurin osa totesi, ettei sitä ole riittävästi. Pyörätuolin käyttäjistä 36 % totesi, ettei ole soveltuvaa joukkoliikennettä. Julkista liikennettä kykeni itsenäisesti käyttämään vain 4 % pyörätuolin käyttäjistä ja näistä avustettuna 69 %. Linkki julkaisuun: https://www.invalidiliitto.fi/sites/default/files/2016-12/toteutuuko_liikkumisen_vapaus-raportti_web.pdf

4 Taksimatkan hinnan ilmoittaminen ja hintatietojen esilläpito

Muistiossa esitetään, että taksiliikenteen palvelun hinnan määräytymisen perusteina tulisi ilmoittaa kaikki käytössä olevat hinnat lisämaksuineen. Hinnan määräytymisen perusteet tulee olla matkustajan nähtävillä taksimatkan aikana. Invalidiliitto kannattaa tätä.

Esityksessä ehdotetaan, että jos taksimatkan kokonaishintaa ei voida ilmoittaa ennen taksimatkan alkamista kuljetuksesta sovittaessa tai tilauksen vahvistamista, tulee hinnan määräytymisen perusteet ja vertailuhinta olla näkyvillä ja selkeästi luettavissa kuljetukseen käytettävän ajoneuvon ulkopuolelta ajoneuvon oikealla ja vasemmalla sivulla. Muistiossa esitetään, että vertailuhintana tulee ilmoittaa kallein kokonaishinta tavanomaisin käsimatkatavaroin ja kahdella matkalaukulla varustautuneen kahden aikuisen matkustajan 10 kilometrin tai 15 minuutin pituisella taksimatalla.

Invalidiliitto esittää, että **esteettömien taksiajoneuvojen osalta** vertailuhinta tulee tavanomaisten

18.12.2017

käsimatkatavaroiden ja kahdella matkalaukulla aikuisen matkustajan 10 kilometrin tai 15 minuutin pituisen taksimatkan ilmoittavan **kalleimman kokonaishinnan lisäksi esittää vertailuhinta avustamislisän ja porrasvetolisän osalta, jos liikenteenharjoittaja tarjoaa kyseistä palvelua ja asiakas ilmoittaa tarvitsevansa erityistä avustamista kuljetuksen yhteydessä tai sen välittömässä läheisyydessä esim. portaissa. Tämän lisäksi vertailuhinnan tulee sisältää aina maksuttomana välttämättömän apuvälineen kuljettaminen, josta ei apuvälinettä välttämättä tarvitsevien kohdalla saisi periä lisämaksua.**

Invalidiliitto kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että hintasäätelystä luopuminen asettaa erityispalveluita kuluttaja-asemassa olevat itse maksavat esteettömän ajoneuvon palveluita välttämättä tarvitsevat vammaiset henkilöt hinnan määräytymisen osalta hyvin eriarvoiseen tilanteeseen suhteessa muihin kuluttajiin, jotka eivät välttämättä tarvitse erityispalveluita kuljetuspalvelun käyttämiseksi. Markkinat näissä tilanteissa ovat rajalliset niin alueellisesti kuin ajallisesti. Lähtökohtaisesti vammaisella erityispalvelua tarvitsevalla asiakkaalla ei ole samankaltaista valinnanvapauden, kilpailuttamisen ja neuvotteluun tähtäväää asemaa, kuin sellaisella kuljetuspalveluita kuluttavalla henkilöllä, jonka tarpeet ovat lähtöisin omista mielityksistä, joista tarvittaessa voi myös joustaa. Esteettömästä ajoneuvosta, turvallisesta ja riittävästä kuljettajan antamasta avusta, ei lähtökohtaisesti voi neuvotella, jättää valitsematta tai joustaa. Kyse ei ole mielipiteestä tai mielityksestä palvelun laatuun.

Invalidiliitto edellyttää lainsäädännön kehittämistä siten, että jatkotyössä esteettömien ajoneuvojen hinnan määräytymisestä tulee säätää erikseen siten, kuin tällä hetkellä voimassa oleva taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista annetun valtioneuvoston asetuksen 6 § on turvannut toimintakyvyltään rajoittuneiden välttämättömiin palvelutarpeisiin liittyviä palveluja ja asettanut näille lisämaksuille katon. Tämä on turvannut yhdenvertaisen kuluttaja-aseman sekä palvelun saamisen turvaamiseksi ja kustannustason nousun hillitsemiseksi.

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 osaamisarvioinnin 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. Säännös perustui markkinoilla olevaan epäselvyyteen ko. 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. Porrasvetotaksan säätäminen poisti ongelman.

18.12.2017

5 Taksiliikenteen palvelun kokonaishinta

Liikenteen palveluista annetun lain III osan 1 luvun 3 §:ssä tarkoitettu kokonaishinta, jonka ylittyessä tai arvioitaessa ylittyvän taksiliikenteen palvelusta on sovittava nimenomaisesti, on 100 euroa. Edellä määrätty kokonaishinta ei koske taksiliikenteen palveluita, joiden järjestäminen perustuu sellaiseen hankintasopimukseen, jossa sopimusosapuolena ei ole kuluttaja.

Invalidiliitto toteaa seuraavaa. Esteetöntä ajoneuvokalustoa ja kuljettajan apua ja saattamista välttämättä tarvitseva kuluttaja-asiakas ei todellisuudessa ole neuvotteluasemassa tilanteessa, joissa kokonaishinta ylittyy. Tilanteet liittyvät kuljetuksen välttämättömän onnistumisen edellyttämään kuljettajan antamaan apuun tai esteettömän ajoneuvon turvalaitteiden käyttöön. **Invalidiliitto vaatii, että välttämättömän apuvälineen kuljettaminen tulee määrätä maksuttomaksi. Tämän lisäksi vamman ja pysyvän toimintarajoitteen johdosta tarvittavalle välttämättömälle avustamiselle ja saattamiselle niin kuljetuksen aikana, kyytiin noustessa ja poistuttaessa sekä lähietäisyydellä olevissa portaissa, jotka liittyvät matkaketjuun tulee määrätä oma kokonaishinta.**

Erytyiskaluston saatavuus eri puolilla Suomea vaihtelee merkittävästi niin alueellisesti, kuin ajallisesti. Useilla alueilla on palvelupuutetta. On oletettavaa, että nimenomaan yksittäisen kuluttajan suorittaman erityiskuljetuksen hinta tulee näissä tilanteissa vaihtelevaan merkittävästi. Aitoa markkinatilannetta ei ole. Rajallisen tarjonnan takia erityiskalustoa tai apua tarvitsevalle kuluttajalle ei ole tosiasiallisesti mahdollista kilpailuttaa kuljetusta siten kuin laki liikennepalveluista yleisillä liikennepalvelumarkkinoilla on arvioinut.

Erytyiskaluston määrä on rajallinen, jopa pääkaupunkiseudulla. 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. Toisaalta markkinoille saattaa syntyä myös alihinnoittelua, osaamattoman palvelun ja turvattoman erityiskaluston keinoin.

Autojen ja niiden perävaunujen tekniset vaatimukset (TRAFI/196251/03.04.03.00/2017) määräysluonnos

Invalidiliitto toteaa, että ajoneuvoluokan tulee olla esteettömässä ajoneuvossa yksiselitteinen. Tämä tukee lain selkeyttä käytännön tasolla. Käytännössä niin asiakkaiden, kuin palvelun järjestäjien kohdalla on yksimielisyys siitä, että esteettömän ajoneuvon termin tulee käytännössä kertoa, onko matkustaminen pyörätuolissa tai sähkömopossa ajoneuvon kyydissä todella mahdollista vai ei, samoin kuin se mahtuuko ajoneuvoon useampi pyörätuoli tai apuväline kyytiin. Nyt esitetty luonnos ei selkeytä

18.12.2017

tällä hetkellä olevaa hyvinkin sekavaa tilannetta. Jotta esteettömän ajoneuvon määritelmä toteuttaisi käytännön ymmärrettävyyttä kuljetuspalveluiden toteuttamisessa, pyörätuolissa tai sähkömopossa istuvien matkustajien ja julkisten kuljetuspalveluiden järjestäjien näkökulmasta, vaatii määräysluonnos korjausta.

Vaikka esitetyt mittavaatimusten tiukennukset pudottaisivat liikenteen turvallisuusviraston käytännössä esteettömien ajoneuvojen joukosta useat nykyiset esteettömät taksit, jotka monet pyörätuoliasiakkaat ovat kokeneet liian ahtaiksi ja epämukaviksi, mutta samalla myös esteelliseksi matkustaa. Se ei poistaisi edellä mainittuja esteettömän ajoneuvon määritelmään liittyviä käytännön ongelmia ja kohtaamia ajoneuvon sopivuudesta ja toimivuudesta asiakkaan välttämättömiin tarpeisiin. Lisäksi **luonnoksessa tulee selventää, mitä tarkoitetaan lauseella; ”Määräys ei kuitenkaan estäisi muidenkin kuin esteettömien ajoneuvojen vaatimukset täyttävien ajoneuvojen varustamista pyörätuolipaikalla.”. Invalidiliitto vaatii, että tätä tulee täsmentää.**

Esimerkiksi ehdotetun määräysluonnoksen mukaisiin mittoihin ei mahdu sähkömopo. Sähkömopon kuljettaminen vaatii kahden pyörätuolipaikan tilan. Sähkömopon mitat: Keskimäärin pituus 1,17 – 1,50 metriä, leveydet keskimäärin 0,7 metriä. Sähköpyörätuolin keskimääräinen pituus on 1,14 – 1,21 metriä. Tämän lisäksi usein tarvitaan tilaa sähköpyörätuolin ulkopuolelle, jaloille sekä tarvittaville kantamuksille, jotka ovat kiinnitettynä sähköpyörätuolin selkänojaan. Tämä lisäksi usein esimerkiksi vapaa-ajan ja liikunnan matkoilla saattaa pyörätuolin lisäksi kyydissä olla nostolaite, suihkutuoli tai muu apuväline yhden pyörätuolissa istuvan matkustajan lisäksi. On oletettavaa, että sähkökäyttöisten liikkumisen apuvälineiden käyttö tulee lisääntymään tulevaisuudessa väestön ikääntyessä, erityisesti sähkömopot.

Haluamme lisäksi muistuttaa, että pyörätuolissa tai sähkömopossa kuljetuksen aikana istuvalla matkustajalla ei käytännössä ole vaihtoehtoista matkustamistapaa, vaan ajoneuvon on täytettävä riittävät tilamitat, jotta liikkuminen on mahdollista.

Esitämme seuraavaa:

- **Esteettömässä taksiajoneuvossa on oltava vähintään 2 pyörätuolipaikkaa.**
- **Pyörätuolissa matkustavan henkilön kuljetukseen varatun tilan autossa on oltava kumpaakin pyörätuolipaikkaa varten: korkeus vähintään 1,45 metriä, lattiatilan leveys vähintään 0,7 metriä, pituus vähintään 1,1 metriä.**
- **Pyörätuolipaikan tilassa saa olla vaihtoehtoista käyttöä varten helposti sivuun käännettävät istuimet, joiden tarvitsema tila ei vähennä pyörätuolien tilaa.**

18.12.2017

- Pyörätuolipaikalle johtavan kulkuaukon leveys on oltava vähintään 0,8 metriä ja korkeus vähintään 1,45 metriä.
- Pyörätuolia varten autossa on oltava standardin (SFS-EN 1756-2 Takalaitanostimet. Ajoneuvoihin asennettavat nostotasot. Turvallisuusvaatimukset. Osa 2: Henkilöiden nostoon käytettävät takalaitanostimet.) mukainen takalaitanostin, mikä on lisäksi kaksipyöväinen ja nostimen takana pyörätuolin tarkoittamattomien liikkumisen estävä esim. kääntyvä /keinulevy.
- Kulku ajoneuvoon on järjestettävä siten, että se on turvallinen tai pyörätuolia varten autossa on oltava yhtenäinen ja turvallinen kulkuluista, jonka kaltevuus on enintään 8 %. Kulku ajoneuvoon on järjestettävä siten, että se on turvallinen.
- Pyörätuolipaikan kohdalla sisätilan lattian tulee aina olla tasainen, ilman kaltevuutta.
- Pyörätuolin ja siinä matkustavan tulee olla luotettavasti kiinnitettävissä ajoneuvoon siten kuin standardissa SFS 5912 pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettamisesta henkilö-, paketti- ja kuorma-autossa (M1, N1 ja N2 luokan ajoneuvo) tai kansainvälisessä ISO 10542-1 standardissa tai näistä standardeista vastaavassa standardissa on määrätty.

Esteettömän ajoneuvon -määritelmäehdotuksemme selkeyttäisi terminologiaa sekä tekisi esteettömän taksin määritelmästä yksiselitteisen ja ymmärrettävän. Samalla se poistaisi tällä hetkellä olevan epäselvyyden siitä, mitä todella voidaan pitää esteettömänä taksina, kun esteetön ajoneuvo ei kuitenkaan kaikkien kalustojen osalta täytä suurimman osan matkustajien esteettömyyden laatuvaatimuksia. Samalla se selventäisi liikennepalvelulaissa olevaa elinkeinoharjoittajan informointivelvollisuuden sisältöä, kun esteettömän palvelun kriteeri esteettömän taksin osalta voitaisiin kohdistaa yksiselitteiset esteettömän ajoneuvon määritteet täyttävään kalustoon. Tämä parantaa kaikkien eri toimijoiden ymmärrystä, käytännön toimintaa ja selkeyttää lain sisältöä.

Lopuksi

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.

18.12.2017

Invalidiliitto toteaa, että taksialan sääntelyn purkamisella on merkittävät vaikutukset erityisesti pyörätuolissa kuljetuksen aikana istuvan matkustajan kohtuuhintaisen, turvalliseen esteettömän ajoneuvopalvelun saatavuuteen. Huomautamme, että esityksessä ei ole tehty vaikuttavuusarviointia tämän asiakassegmentin palveluiden toteutumisesta ja kuluttajaoikeudellisen aseman muotoutumisesta, markkinoiden merkittävässä muutoksessa. Markkinaehtoisuuden vaikutusten keskeisin ongelma liittyy siihen, miten liikuntavammaisten ja muutoin kuljettajan merkittävää apua tarvitsevien kohtuuhintaiset ja asiakasturvalliset liikkumispalvelut turvataan tilanteessa, jonka segmentissä markkinaehtoisen liikenteen tarvitsemat matkustajavolyymit kuluttajanäkökulmasta puuttuvat.

Helsingissä 18. päivänä joulukuuta 2017

INVALIDILIITTO RY

Petri Pohjonen
Pääjohtaja

Laura Andersson
Yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja antaa: lakimies Elina Nieminen, elina.nieminen@invalidiliitto.fi