

Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta HE 176/2020 vp

Invalidiliitto ry on fyysisesti vammaisten ihmisten valtakunnallinen vaikuttamisen ja palvelutoiminnan monialajijärjestö. Liitto edistää ja kehittää fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten henkilöiden mahdollisuuksia osallistua, liikkua ja elää täysipainoista elämää. Invalidiliitossa on 30 000 henkilöjäsentä ja 146 jäsenyhdistystä.

Invalidiliitto ry kiittää kohteliaimmin eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan antamaa mahdollisuutta tulla kuulluksi hallituksen esityksestä eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta. Invalidiliitto korostaa tämän lakiuudistuksen merkitystä fyysisesti vammaisille ja toimintaesteisille henkilöille taksipalveluiden turvallisuuden, laadun, saatavuuden ja yhdenvertaisten liikkumisen mahdollisuuksien näkökulmasta. Invalidiliiton huomiot lausunnossa koskevat nimenomaan erityisryhmiin kuuluvien asiakkaiden tarpeita, mukaan lukien fyysisesti liikuntavammaisten ja toimintaesteisten ihmisten erityistarpeet.

Turvallisuus ja laatu

Vuoden 2018 taksiuudistuksen jälkeen on monien selvitysten perustella erityisryhmien kokema turvallisuus heikentynyt. Tilanteen paraneminen edellyttää välitystoiminnan sekä taksipalveluiden ammattimaisuutta, asiantuntevuutta, osaamista ja saatavuuden varmentumista. Tämän lisäksi vaaditaan täsmennyksiä esteettömän ajoneuvon määräykseen sekä näiden ajoneuvojen turva- sekä takalaitanostimien saattamista määräaikaikatsastusten piiriin.

Kuljettajan osaaminen

Erityisryhmien, kuten fyysisesti vammaisten ja toimintaesteisten ihmisten kohdalla kuljettajan osaaminen on kriittisin piste palvelun turvalliseen onnistumiseen. Tämän turvan ennakkollinen varmistaminen on mahdollista kuljettajakoulutuksella.

Perusongelmana on, että taksikuljettajan koe on teoriakoe ja siitä puuttuu käytännön osio. Erityisryhmien asiakaspalvelu ja kuljettaminen edellyttää kuljettajalta erityisiä valmiuksia. Erityiset valmiudet ja kyky suoriutua annetusta ajotehtävästä ovat sidoksissa hyvinkin konkreettisiin työtehtäviin, jotka suoritetaan välittömästi asiakkaan kanssa yhdessä, toisin kuin ei-toimintarajoitteisten asiakkaiden kanssa, jotka voivat itse istua autoon ja poistua sieltä vapaasti. Erityisryhmiin kuuluvat asiakkaat ovat pääsääntöisesti enemmän tai täysin riippuvaisia kuljettajan antamasta avusta ja näin myös kuljettajan osaamisen vastuulla. Kuljettajan työtehtäviä ovat esimerkiksi apuvälineessä kuljettaminen (esim. pyörätuoli), apuvälineen kiinnittäminen standardin mukaisesti, porrasveto, maksutapahtumassa avustaminen ja usein asiakkaan fyysinen avustaminen.

Esteettömien taksien kohdalla työturvallisuus edellyttää kykyä asioida erilaisten vammaisten asiakkaiden kanssa, sekä valmiuden toimia heidän apuvälineittensä kanssa, hallita ajoneuvojen tekniset turvavälineet, sekä erilliset avustustoimet. Tämä kaikki edellyttää henkistä ja fyysistä toimintakykyä kuljettajalta. Näitä osioita ei voida mitata

teoriakokeella. Tästä syystä Invalidiliitto pitää erityisryhmien asiakasturvallisuuden parantamiseksi ja turvaamiseksi välttämättömänä erityisryhmien kuljettamiseen järjestettävän erillisen koulutuksen sisällyttämistä lakiin.

Invalidiliitto pitää tärkeänä sitä, että esitetyn mukaisesti ohjataan nyt lain tasolla erityisryhmien palvelutilanteita koskevan kuljettajakoulutuksen vähimmäissisältöä koulutusstandardilla. Koulutuksesta tultaisiin hallituksen esityksen perusteella myöntämään erillinen koulutustodistus. Tämän edellytyksenä tulee olla koe, jolla koulutustodistuksen saava taksinkuljettaja osoittaa hallitsevansa koulutusstandardin mukaiset asiat.

Koulutusvaatimukseen sisältyvä jousto on perusteltua koskien niitä kuljettajia, jotka ovat saaneet taksikuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain aikaan pakollisen kuljettajakoulutuksen. Heille tässä riittäisi esityksen mukaisesti osallistuminen ainoastaan erityisryhmien kuljettajakoulutuksen käytännön osuuteen. Tämä menettely tukee pitkäaikaisen kokemuksen omaavien kuljettajien saatavuutta ja myös voimassa olevien asiakassuhteiden jatkuvuutta.

Lakiesityksen 25 a § 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi seuraavaa; ”Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Kokeessa on oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä.”. Invalidiliitto vaatii, että tähän tulee lisätä yleisimpien apuvälineiden käsittely sekä hidasajo.

Lakiesityksen 26 a 1 momentissa ehdotetaan säädettäväksi seuraavaa; ”Koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä.”. Invalidiliitto vaatii, että tähän tulee lisätä yleisimpien apuvälineiden käsittely sekä hidasajo.

Invalidiliitto pitää perusteltuna koulutuksen toteutuksen kokonaisvastuun ohjaamista Liikenne- ja viestintäviraston vastuulle.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus pakolliseksi

Invalidiliitto haluaa tässä yhteydessä kuitenkin muistuttaa, että mikäli kyseessä on teoriakoe, se ei varmista kuljettajan tosiasiallista valmiutta toimia ammattimaisesti asiakkaan kanssa liikenteessä. Tästäkin syystä Invalidiliitto pitää välttämättömänä erityisryhmien kuljettajakoulutuksen pakollisuutta, näin varmistetaan paremmin kaikissa tilanteissa kuljettavan valmiudet asianmukaiseen eri tavoin vammaisten asiakkaiden kohtaamiseen, turvallinen avustaminen ja kuljetuskaluston laitteiden asianmukainen käyttö. Lisäksi pakolliseen kuljettajakoulutukseen hakeutuminen varmistaa kuljettajan työmotivaation ja asiakaslähtöisen asenteen erityisryhmien kuljettamiseen sekä tukee myös mahdollisen puutteellisen kielitaidon kehittymistä parempaan.

Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen rakentuminen

Lakiesityksen 36 a 3 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että edellä 26 a §:ssä tarkoitettua taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävän koulutusorganisaation opetuksesta vastaavalla henkilöllä tai yhdellä kyseiseen koulutukseen nimetyllä opettajalla tulee olla vähintään yhden vuoden kokemus päätoimisena taksinkuljettajana toimimisesta.

Tarkoitus olisi, että erityisryhmien kuljettajakoulutusta järjestävä taho hyödyntäisi käytännön kuljettajakokemusta omaavan henkilön ammattitaitoa opetussuunnitelmassa ja koulutuksen käytännön toteutuksessa. Invalidiliiton mielestä tämä vaatimus ei riitä. Vaatimuksena tulee olla, että kouluttajalta/opettajalta edellytetään laaja-alaista työkokemusta erityisryhmien kuljettamistyöstä ja riittävän pitkää työkokemusta, esitetty vuosi on liian vähän. Esityksen mukaisesti toimien voi syntyä tilanteita, joissa opettajan erityisryhmien kuljettajakokemus kohdentuu vaikkapa pelkästään koululaiskuljetuksiin. Työkokemus yhdeltä vuodelta on liian suppea ja riittämätön, kun huomioidaan erityisryhmien heterogeenisyys. Invalidiliitto pitää tärkeänä, että erityisryhmien kuljettajien opettajalla tulee olla laaja-alainen perehtyneisyys ja osaamistaito erityisryhmien kuljettamisesta.

Koulutuksen yhteydessä pitäisi hyödyntää kokemuskouluttajia eri potilas- ja vammaisjärjestöistä.

Jäsenistönsä näkökulmasta Invalidiliitto pitää välttämättömänä ja ilahduttavana, että esityksessä on koulutuksen opetussisältöön sisällytettävä laajasti eri liikunta- ja toimintarajoitteisten palvelutarpeisiin perehtyminen sekä yleisempien apuvälineiden käyttöä. Invalidiliitto nostaa esiin erilaisten manuaali- pyörätuolien, sähkökäyttöisten pyörätuolien, rollaattorien käsittelyn sekä esteettömän auton turva- ja lisälaitteiden käytön harjoittelun. Liikenneturvallisuuden merkityksen laajentamisen tulee olla osa erityisryhmien kuljettajakoulutusta, esimerkiksi miksi osa matkustajista tarvitsee hidasajoa tai saattamista kohteessa. Käytännön opetuksessa korostuu myös koulutuksessa käytettävän opetuskaluston (iso esteetön ajoneuvo, apuvälineet) merkitys.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus huomioitava julkisissa hankinnoissa

Invalidiliitto näkee tärkeänä, että julkiset hankintayksiköt huomioisivat lakisääteiset koulutusstandardit erityisryhmien taksikuljettamiseen osana hankintojen vaatimuksia. Erityisryhmien kuljetuspalveluita tarjoavat elinkeinonharjoittajat muodostavat pääsääntöisesti valtaosan niistä toimijoista, jotka samalla toteuttavat myös julkisesti rahoitettavia kuljetuspalveluita, kuten Kelan ja kuntien korvaamia kuljetuspalveluita. Näin ollen julkinen toimijuus vahvasti ja lähes suoraan vaikuttaa erityisryhmien tarjolla oleviin markkinoihin niin kuljettajan osaamisen, kuin myös siellä käytettävän kaluston laadun osalta. Julkiset palvelut turvaavat perusoikeuksien toteutumista ja niiden tulee olla yhdenvertaisesti saatavilla. Tästä syystä on tärkeää, että erityisryhmien koulutusvaatimusta käytetään kriteerinä myös julkisissa hankinnoissa.

Esteettömien ajoneuvojen taksinkuljettajien terveysvaatimukset

Tämä työ on ajoittain kaluston apuvälineistä huolimatta erittäin fyysistä ja lisäksi työ edellyttää valmiutta ymmärtää eri vammaryhmien erityistarpeita. Nyt voimassa olevat kuljettajien terveysvaatimukset eivät ole riittävät, eivätkä ne vastaa kuljettajilta aiemmin edellytettyjä terveysvaatimuksia.

Esteettömien ajoneuvojen kuljettaminen on sekä fyysisesti että psyykkisesti raskaampaa, kuin henkilöauto- taksin kuljettaminen. Näissä kuljetuksissa asiakas on myös usein täysin riippuvainen kuljettajasta. Tietoomme on tullut, että ajossa voi olla kuljettajia, jotka eivät täytä työn vaatimia fyysisiä tai psyykkisiä edellytyksiä. Tämä johtuu osittain

siitä, että liikennepalvelulain voimaantulon myötä kumoutui säädös invataksien kuljettajien erityisistä terveysvaatimuksista, joissa oli huomioitu tähän työhön kuuluvat erityisvaatimukset (esim. työskentely ahtaissa tiloissa sekä porrasvedot joko henkilövoimin tai porraskiipijän avulla). Ala houkuttelee paljon myös jo työelämästä pois siirtyneitä, mikä lisää riskiä sille, ettei kuljettaja täytä riittäviä terveysvaatimuksia.

Yrittäjäkoulutus

Invalidiliitto kannattaa yrittäjäkoulutuksen vahvistamista taksiryttäjien liiketoimintataitojen parantamiseksi. Lakiesityksen 6 a § 1 momentissa esitetään, että taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksirytyksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä.

Koulutukseen, jossa annettaisiin alalle pyrkiville uusille ryttäjille tai yritysten liikenteestä vastaaville henkilöille talous- ja liiketoimintataitoja ja tietoa yritystoiminnan velvoitteista tulisi lisätä myös tietopaketti erilaisista asiakasryhmistä, eri kaluston vaatimukset suhteessa asiakkaiden erilaisiin tarpeisiin esimerkiksi isot esteettömät ajoneuvot.

Lisäksi koulutukseen on syytä sisällyttää tietoa Kelan ja kuntien tukemien kyytien käytännöistä. Tämä on välttämätöntä, sillä liiketoiminnan asiakasprofiili on erityisryhmien osalta erilainen, kuin mitä tavallisessa taksitoiminnassa. Asiakaspotentiaalin ja -profiilin erityistarpeet, mukaan lukien kalusto, vaikuttavat aina liikeideasta liiketoiminnan toteuttamiseen ja on näin ollen tärkeä sisältö osana ryttäjyyden sisällön ymmärtämistä ja näin osaa ryttäjäkoulutusta. Huomioitava on myös liikenneturvallisuuden näkökulma, joka on syytä huomioida kaikissa ryttäjätyypeissä.

Tietosuoja ja taksien tunnistettavuus

Tietosuojan osalta Invalidiliitto näkee esityksen mukaisesti välttämättömänä, että henkilöliikenneluvan haltijan tulee huolehtia henkilötietojen käsittelyssä tietosuoja-asetuksen 5 artiklan henkilötietojen käsittelyä koskevia periaatteita. Erityisesti käyttötarkoitussidonnaisuus ja tietojen minimointi ovat periaatteita, jotka ovat korostuneet Invalidiliittoon tulleissa yhteydenotoissa. Tämän tulee koskea myös taksipalveluiden välityskeskustoimintaa.

Turvallisuusnäkökulmasta Invalidiliitto pitää perusteltuna, että taksien tunnistettavuus varmistetaan taksivalaisimella. Tämä auttaa erityisryhmien asiakkaita tunnistamaan ja havaitsemaan taksin paremmin. Lisäksi pidämme tätä merkittävänä parannuksena myös taksiliikenteen kenttävalvonnan tehostamiseksi erityisryhmien osalta.

Taksipalveluiden hinnoittelu ja saatavuus

Lakiesityksen 152 § 5 momentissa esitetään Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuutta asettaa enimmäishinta, jos erityisryhmille suunnattujen taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitys osoittaa, etteivät lisäpalvelusta markkinoilla perittävät hinnat ole kohtuullisia. Kohtuullisessa hinnassa huomioidaan myös toimijan kustannukset palvelun tuottamisesta. Enimmäishinnan tulee myös kattaa kohtuullisen tuoton. Enimmäishinta voidaan asettaa enintään vuodeksi kerrallaan. Liikenne- ja viestintäviraston on seurattava eri maantieteellisillä alueilla tarjottavien taksiliikenteen lisäpalvelujen hintojen kehitystä vuosittain. Invalidiliitto kannattaa enimmäishinnan kehityksen seuraamista sekä puuttumista sen kohtuuttomiin korotuksiin.

Hinnoittelua arvioitaessa on huomioitava yhdenvertaisuuslain velvoitteet yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi. On tärkeää varmistaa, etteivät lisäpalveluista aiheutuvat kustannukset rajaa vammaisia

ihmisiä pois taksipalveluista liian korkeiden lisäpalveluiden hintojen vuoksi. Lisäpalveluiden hinnoittelussa on huomioitava, ettei niistä synny hintatasoltaan kohtuuttoman korkeita.

Invalidiliitto pitää välttämättömänä enimmäishintasäätelyn käyttöönottoa erityisryhmille suunnatuissa lisäpalveluissa. Nyt hinnoittelua koskevassa perusteluasiasta tulisi selkeyttää laajemmin esimerkein siitä, mitä avustamispalveluja hinnoittelun piiriin kuuluu, laajemmin kuin asiakkaan avustaminen autoon tai autosta sisätilaan, tai asiakkaan kuljettaminen autoon asennetuilla paareilla. Lisättäväksi tulisi ainakin porrasveto ja hidasajo. Ei riitä, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi tehtävänä seurata millaisia lisäpalveluja erityisryhmille on tarjolla. Lähtökohdaksi tulee olla, mitä erityispalveluja erityisryhmään kuuluva asiakas tarvitsee. Yhdenvertaisen liikkumisen varmistamiseksi jo tässä vaiheessa olisi hyvä määritellä kattohinta, jota voitaisiin hintojen seurannan perusteella vuosittain tarkistaa.

Hallituksen esityksen perusteluosion mukaan hinnoittelussa huomioidaan lisäpalveluun kuluva aika. Tämän Invalidiliitto näkee perusteltuna, mutta lisäpalveluja varten hankittujen varusteiden kuluja ei tule valuttaa erityisryhmien maksettavaksi. Ne on nähtävä normaaleina liiketoimintakuluina.

Asemapaikan ja päivystysvelvoitteen poistuttua esteettömien ajoneuvojen saatavuusongelmat etenkin haja-asutusalueilla korostuvat erityisesti apuvälineitä käyttäville vammaisille ihmisille. Invalidiliitto pitää hyvänä palveluiden riittävän saatavuuden varmistamiseksi, että alueellisesti voitaisiin jatkossa koota tietoja taksipalvelujen toteutumisesta, henkilöliikenteen liikkumispalvelujen tarjoavien toimijoiden kuten taksiyrittäjien ja välityskeskusten toimittamien tietojen pohjalta alueellisesti ja ajallisesti jaotellen. Nyt tiedossamme on, että erityisryhmillä on taksinkuljetuksen saamisessa haasteita erityisesti iltaisin sekä viikonloppuisin, mutta myös arkisin klo 7 – 9 ja klo 13 – 16, jolloin samat autot ovat useimmiten kiinni koululaiskuljetuksissa.

Invalidiliitto katsoo taksipalvelut jäsentensä arjen ja liikkumisen välttämättömänä tukena. Moni vammaisen ihminen tarvitsee toimivia taksipalveluita työ- ja opiskelumatkoihin, asiointiin, harrastuksiin, sosiaalisten kontaktien ylläpitämiseen ja yhteiskunnalliseen vaikuttamiseen. Ilman taksipalveluita liikkumista koskeva perusoikeus ei toteudu.

Invalidiliiton pykäläehdotukset

Liikennepalvelulain 25 a § 1 momentti;

” Taksinkuljettajan kokeen hyväksytty suorittaminen osoittaa, että kokelaalla on taksinkuljettajan tehtävässä tarvittavat tiedot, taidot ja osaaminen. Kokeessa on oltava kysymyksiä matkustajien avustamisesta ja turvallisuudesta huolehtimisesta, eri matkustajaryhmien erityistarpeista, taksipalvelujen asiakaspalvelutilanteista *MUKAAN LUKIEN YLEISIMPIEN APUVÄLINEIDEN KÄYTÖN OHJEISTUS* sekä kuljetusten ja liikenteen turvallisuuteen vaikuttavista tekijöistä *MUKAAN LUKIEN HIDASAJO*.”.

Liikennepalvelulain 26 a 1 momentti;

” Koulutuksen järjestänyt koulutusorganisaatio myöntää taksiliikenteen erityisryhmien kuljettajakoulutuksen suorittaneelle henkilölle koulutustodistuksen. Erityisryhmien kuljettajakoulutuksen tulee sisältää opetusta liikunta- ja toimintarajoitteiden vaikutuksesta taksipalvelujen käyttämiseen, liikunta- ja toimintarajoitteisten asiakkaiden

kohtaamisesta ja heidän kanssaan kommunikoinnista, erityisryhmien avustamisesta, ajoneuvoon avustamisesta, *YLEISIMPIEN APUVÄLINEIDEN KÄYTÖN OHJEISTUS, HIDASAJO* sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksiin liittyvistä erityiskysymyksistä. ”. Invalidiliitto vaatii, että tähän tulee lisätä yleisimpien apuvälineiden käsittely sekä hidasajo.

Liikennepalvelulain 6 a § 1 momentti;

”Taksiliikenteen yrittäjäkoulutuksen tulee sisältää opetusta taksiyrityksen kaupallisesta ja taloudellisesta johtamisesta sekä verotusta, kirjanpitoa, työllistämistä, palkkaa, sosiaaliturvaa, eläkkeitä ja vakuuttamista koskevasta lainsäädännöstä. *LIIKETOIMINNAN KOHDISTUESSA ERITYISRYHMIEN KULJETTAMISEEN, TULEE YRITTÄJÄKOULUTUKSEN SISÄLTÄÄ TIEDOT ERITYISRYHMIEN YLEISIMMISTÄ TARPEISTA SEKÄ TIEDOT ESTEETTÖMIEN AJONEUVOJEN VAATIMUKSISTA.*” Tämä on välttämätöntä, sillä liiketoiminnan asiakasprofiili on erityisryhmien osalta erilainen, kuin mitä tavallisessa taksitoiminnassa. Asiakaspotentiaalin ja -profiilin erityistarpeet, mukaan lukien kalusto, vaikuttavat aina liikeideasta liiketoiminnan toteuttamiseen ja on näin ollen tärkeä sisältö osana yrittäjyyden sisällön ymmärtämistä ja näin osaa yrittäjäkoulutusta. Huomioitava on myös liikenneturvallisuuden näkökulma, joka on syytä huomioida kaikissa yrittäjätyypeissä.

Haluamme lisäksi kiinnittää valiokunnan huomiota seuraaviin keskeisimpiin lain tasoisesti Suomessa voimassa oleviin ja näin velvoittaviin YK:n vammaisten henkilöiden yleissopimuksen velvoitteisiin:

YK:n vammaissopimuksen 20 artikla; Henkilökohtainen liikkuminen edellyttää sopimusosapuolelta toimia varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla vammaisten henkilöiden liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.

YK:n vammaissopimuksen 9 artikla; Esteettömyys ja saavutettavuus, jossa säädetään vammaisten henkilöiden mahdollisuudesta osallistua täysimääräisesti elämän kaikilla osa-alueilla, huomioiden myös yhdenvertaisen pääsyn mm. fyysiseen ympäristöön ja kuljetuksiin. Liikennepalveluiden osalta huomioitavaksi tulee henkilöliikenteen kuljettajien osalta kyseisen artiklan kohta;

- c. annetaan sidosryhmille koulutusta vammaisten ihmisten kohtaamista esteettömyyskysymyksistä.

Helsinki 29.10.2020

Petri Pohjonen

Laura Andersson

Pääjohtaja

Yhteiskuntasuhdejohtaja

Lisätietoja: Elina Nieminen, lakimies elina.nieminen@invalidiliitto.fi, Riitta Saksanen, sosiaali- ja terveystieteellinen asiantuntija riitta.saksanen@invalidiliitto.fi