Valtakunnallinen vammaisneuvosto 25.10.2016

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

Viite Kuulemistilaisuus 9.11.2016

HALLITUKSEN ESITYS LIIKENNEKAAREKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI (HE 161/2016 VP)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt valtakunnallisesta vammaisneuvostosta (VANE) asiantuntijaa kuultavaksi hallituksen esityksestä liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi sekä toimittamaan kirjallinen asiantuntijalausunto valiokunnalle etukäteen. Valtakunnallisen vammaisneuvoston edustaja on valitettavasti estynyt saapumasta kuulemistilaisuuteen, mutta neuvosto kiittää mahdollisuudesta toimittaa kirjallinen lausunto asiaan.

Yleistä esityksestä

Liikennekaarelle asetetut yleiset tavoitteet ovat kannatettavia. Valtakunnallisen vammaisneuvoston (VANE) näkemyksen mukaan asiakaslähtöisyys tulisi kuitenkin olla vahvemmin lähtökohtana elinkeinoelämän tarpeisiin nähden. **Esitys perustuu ajatukselle vahvasta kuluttajasta**, jolle riittävät peruspalvelut ja hän pystyy valitsemaan haluamansa palvelut ja myös reklamoimaan niistä tarvittaessa. **Iso osa vammaisista ihmisistä ja ikääntyneistä ei ole tällaisia kuluttajia**. Liikennepalvelut eivät ole vain menoerä, vaan välttämätön edellytys toimivalle yhteiskunnalle. Toimivat ja esteettömät/saavutettavat liikennepalvelut ovat edellytys ihmisten yhdenvertaisuuden toteutumiselle.

Esityksessä on korostettu liiketoiminnan edellytyksiä ja liiketoiminnan sääntelyn purkamista. Markkinavoimien luotetaan hoitavan kysyntää vastaava tarjonta ilman nykyisenkaltaista sääntelyä. On kuitenkin huomioitava, että **osa sääntelystä on nimenomaan tarkoitettu turvaamaan palvelut myös vammaisille ja toimintarajoitteisille henkilöille** sekä alueellisesti yhdenvertaisesti. Monien yhteiskunnan tukemia kuljetuksia käyttävien henkilöiden jokapäiväinen liikkuminen on **täysin näiden palvelujen varassa.** Valtakunnallinen vammaisneuvosto haluaa muistuttaa myös **yhdenvertaisuus- ja tasa-arvolautakunnan** 17.6.2016 (103/2016) **antamasta lausunnosta**, jossa se otti kantaa yhdenvertaisuuslain soveltamiseen liikennekaaressa. Lautakunta katsoi **välttämättömäksi säätää liikennekaaressa erikseen** esteettömyydestä ja saavutettavuudesta, mukaan lukien mm. ajoneuvojen esteettömyydestä ja kuljettajien ammattipätevyydestä.

Meritullinkatu 8, Helsinki
PL 33, 00023 Valtioneuvosto
Puhelin 0295 16001
Vanen.posti@stm.fi
etunimi.sukunimi@stm.fi
www.vane.to

Esityksessä viitataan mm. siihen, että taksi- tai joukkoliikennelait ovat vain pieni osa sääntelyä, jolla on vaikutusta vammaisten liikkumiseen, ja myös siihen, että ryhmä, jolla on oikeus yhteiskunnan korvaamiin matkoihin on pieni. VANE haluaa kuitenkin korostaa, että tämä pieni ihmisryhmä on kuitenkin erityisen haavoittuvassa asemassa ja oikeutettu erityiseen yhteiskunnan suojeluun jo ihmisoikeusnäkökulmastakin.

Markkinaehtoisessa tarjonnassa riskinä on, että tarjonta keskittyy palvelemaan suuria massoja ja keskivertoasiakasta kasvukeskuksiin. Markkinavoimat eivät riitä takaamaan kattavaa esteetöntä ja vammaisille henkilöille turvallista liikenneverkkoa ilman erillistä sääntelyä. Ajatus siitä, että kilpailutus hoitaa palvelun laadun ja esteettömyyden kuntoon, on vammaisten ihmisten kannalta todella huolestuttava. Tällä menettelyllä ”korjausliikkeet” tapahtuvat **aina jälkikäteen**, (jos silloinkaan, kun kyseessä vähemmistö) etukäteisvarmistuksen sijaan. Kyseessä on kuitenkin vammaisten ihmisten arjen sujumisen kannalta aivan olennainen jokapäiväinen palvelu.

Liikennepalveluiden saavutettavuuden ja esteettömyyden kannalta oleellista on se, että **koko matkaketjun esteettömyys huomioidaan**. **Ei** esimerkiksi **ole** paljoakaan **hyötyä esteettömästä palvelusta, jos tieto siitä ei ole esteettömästi saatavilla**. Esityksessä on huomioitu se, että tietoa esteettömistä palveluista tulee olla saatavilla, mutta tämän tiedon itsensä esteettömyysvaatimukset on unohdettu. Lisäksi esteettömyys tulisi huomioida mahdollisimman laajasti eri käyttäjäryhmien kannalta. Kaluston ja liikkumisympäristön esteettömyyden lisäksi huomiota tulee kiinnittää muun muassa näkemis- ja kuulemisympäristöön, ympäristön selkeyteen ja hahmotettavuuteen. Tiedon palveluista, reiteistä ja aikatauluista tulee olla esteettömästi saatavilla. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että tietoa tulee saada monikanavaisesti, ymmärrettävästi ja selkeästi, ohjelmien ja sovellusten tulee olla käytettävissä apuvälineillä ja niiden tulee olla helppokäyttöisiä. Tarvittaessa saatavilla tulee olla henkilökohtaista neuvontaa ja avustamista. Esteettömyys tulisi huomioida läpileikkaavasti koko esityksessä.

Lähtökohtana tulee olla esteetön, toimiva ja alueellisesti kattava julkinen joukkoliikenne. Se vähentää erityispalveluiden tarvetta ja yhteiskunnalle syntyviä kustannuksia. On kuitenkin myös huomioitava tarve erityispalveluille, kuten henkilökohtaisille kuljetuspalveluille, siltä osin kun joukkoliikenne ei pysty vastaamaan henkilön yksilölliseen tarpeeseen. Samoin on syytä huomioida, että vammaiset ja muut toimintarajoitteiset ihmiset **käyttävät myös muuta kuin yhteiskunnan maksamaa kilpailutettua taksipalvelua**, ja myös yleisen tarjonnan piirissä on oltava esteetöntä ja turvallista palvelua saatavilla.

YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus ja sen velvoitteet

Esityksessä tulisi huomioida läpileikkaavasti YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus. Suomi on ratifioinut sopimuksen 10.6.2016 ja se velvoittaa Suomea noudattamaan lainsäädännön valmistelussa sopimusta. Yleissopimuksen artikla 20 käsittelee henkilökohtaista liikkumista. Se velvoittaa sopimuspuolet toteuttamaan **tehokkaat toimet varmistaakseen vammaisille henkilöille mahdollisimman itsenäisen henkilökohtaisen liikkumisen, muun muassa helpottamalla liikkumista sillä tavalla kuin ja silloin kun he haluavat sekä kohtuulliseen hintaan.**

Yleissopimukseen on kirjattu esteettömyys ja saavutettavuus edellytyksenä vammaisten henkilöiden itsenäiselle elämälle ja täysimääräiselle osallistumiselle kaikilla elämänaloilla. Sopimus velvoittaa sopimuspuolet toteuttamaan asianmukaiset toimet

varmistaakseen vammaisille henkilöille muiden kanssa yhdenvertaisen pääsyn fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään, muun muassa tieto- ja viestintäteknologiaan ja -järjestelmiin, sekä muihin yleisöille avoimiin ja tarjottaviin järjestelyihin ja palveluihin sekä kaupunki- että maaseutualueilla.

Yleissopimuksen artikla 21 velvoittaa sopimuspuolet antamaan suurelle **yleisölle tarkoitettua tietoa vammaisille henkilöille oikea-aikaisesti ja ilman lisäkuluja saavutettavassa muodossa ja saavutettavaa teknologiaa käyttäen.** Esteettömyysvaatimus koskee liikenteessä kaluston lisäksi ympäristöä ja tietoa. Oleellista on myös palveluiden yhdenvertainen saatavuus kaupunki- ja maaseutualueilla.

Yksityiskohtaiset perustelut

II OSA: LIIKENNEMARKKINAT

1 luku Luvanvarainen toiminta tieliikenteessä

2 §.Taksiliikenne

Pykälän mukaan taksiliikenteen harjoittaminen olisi jatkossa sallittua myös ajoneuvolaissa tarkoitetulla pakettiautolla, kuorma-autolla tai kolmipyörällä, kevyellä taikka raskaalla nelipyörällä, joilla taksiliikenteen harjoittaminen on nyt kiellettyä. Kaluston laajeneminen näin merkittävästi aiheuttaa ongelmia vammaisille ihmisille, koska todennäköisesti tulevaisuudessa taksiliikenteessä **on huomattava määrä ajoneuvoja, jotka eivät sovi vammaisille ihmisille.** Näin ollen vammaisten ihmisten taksin saatavuus heikkenisi. Ajatus siitä, että vammaiset ihmiset pystyisivät aina varmistamaan etukäteen, että saapuva ajoneuvo on heille sopiva, arveluttaa

4 §.Taksiliikenneluvan myöntäminen

Luopumalla taksiliikenneluvista **vaarantuu koko maan kattava taksijärjestelmä**. Monille vammaisille ihmisille yksilöllinen taksikuljetus on usein ainoa tapa liikkua, joten samalla heidän liikkumisvapautensa vaarantuu.

Myös yrittäjäkoulutuksesta luopuminen on uhka taksiliikenteen laadulle. Erityisesti on syytä huomata, että kun esityksessä ehdotetaan, että yrittäjä vastaa palveluksessaan olevien kuljettajien perehdyttämisestä erityisryhmien kuljettamiseen, tulisi yrittäjäkoulutus olla pakollinen, jotta edellytykset perehdyttämiselle olisivat olemassa. **Vapaaehtoisuuteen ja kilpailutuksen vaikutuksiin perustuva koulutusolettama ei ole riittävä vammaisten ihmisten turvallisen ja sujuvan liikkumisen varmistamiseksi.**

3 luku: Kuljettajaa koskevat vaatimukset

1 §.Taksinkuljettajaa koskevat vaatimukset.

Taksinkuljettajaa koskevia vaatimuksia ei pitäisi lieventää. Paikallistuntemus, kielitaito, vammaisten ihmisten palvelun edellyttämä osaaminen ovat ominaisuuksia, jotka taksinkuljettajalla tulisi ehdottomasti olla myös jatkossa. Taksit kuljettavat mm. yksin matkustavia vammaisia lapsia, henkilöitä, jotka eivät itse pysty tarkkailemaan, viedäänkö heidät oikeaan osoitteeseen jne.

III OSA Palvelut

1 luku: Henkilöliikennepalvelut

1 §.Tiedonantovelvollisuus.

Tiedonantovelvollisuudessa säädetään vain **tiedon sisällöstä**, mm. siitä, onko palvelun tarjoajalla esteetöntä kalustoa saatavilla. **Pykälässä ei kuitenkaan velvoiteta, että tämän tiedon tulisi olla saavutettavassa muodossa**, esim. sivustoja tulisi voida lukea apuvälineillä (kuten ruudunlukuohjelma ja pistenäyttö) ja tietoa tulisi olla saatavilla selkokielellä. Näin ollen vaarannetaan vammaisten ihmisten mahdollisuus tosiasiassa saada tätä tietoa. Myös YK:n vammaissopimus edellyttää, että tiedon olisi oltava saavutettavaa.

2 §.Taksiliikennettä koskevat velvollisuudet.

Perusteluissa ei ole millään tavalla avattu sitä, mitä tarkoittaa riittävä kielitaito. Lisäksi on syytä huomata, että vammaisissa ihmisissä on paljon sellaisia henkilöitä, jotka eivät pysty valitsemaan reittiä tai tarkkailemaan sitä, valitseeko kuljettaja edullisimman reitin.

3 §.Taksiliikenteen palvelujen hinnoittelu.

Taksiliikenteenhinnoittelun vapauttaminen on niinikään ongelmallista vammaisten ihmisten kannalta. **Se voi aiheuttaa yleisesti hinnannousua varsinkin haja-asutusalueilla ja erityisesti yhteiskunnan korvaamien matkojen kustannusten huomattavan nousun**. Esityksessä ei ole tarkennettu sitä, mitä hinnoittelun vapautus tarkoittaa vammaispalvelulain mukaisten matkojen kannalta. Voiko yrittäjä määritellä vapaasti hinnan kysynnän, odotusajan, avustamisen ja ajon mukaan? **Avustaminen on esimerkiksi seikka, jonka hinta todennäköisesti nousee,** jos hinnoittelu vapautuu. On hyvä, että hinnan määräytymisen peruste on ilmoitettava selkeällä, yksiselitteisellä ja ymmärrettävällä tavalla siten, että kuluttajan on helppo ymmärtää kokonaishinta ja se, mistä hinta muodostuu. Tieto tulisi olla saatavilla kuitenkin monikanavaisesti. Ei riitä, että se on vain nähtävissä taksissa. Esimerkiksi näkövammaiset tai kuurosokeat ihmiset eivät tosiasiassa saavuta tällaista tietoa.

2 luku. Tietojen ja tietojärjestelmien yhteentoimivuus.

1 § Liikkumispalvelua koskevat olennaiset tiedot ja 2 § Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus.

Pykälään olisi ehdottomasti lisättävä, että tiedon on oltava saatavilla saavutettavassa muodossa. Myös 2 pykälässä tulisi lähtökohtana olla koko järjestelmän esteettömyys/saavutettavuus.

IV OSA: VIRANOMAISET JA VALVONTA

1 luku: Viranomaisten toiminta.

8 § Matkustajien ja kuluttajien oikeuksia valvovat viranomaiset.

Perusteluissa olisi yhdenvertaisuuden yhteyteen syytä lisätä myös **yhdenvertaisuuslain mahdollistama positiivinen erityiskohtelu.**

Edelleenkin tässä pykälässä on myös jätetty systemaattisesti mainitsematta se, että itse tieto tulisi olla saavutettavassa muodossa.

VALTAKUNNALLINEN VAMMAISNEUVOSTO

Jukka Sariola
puheenjohtaja

Merja Heikkonen
pääsihteeri