INVALIDILIITTO RY **TÄYDENNYKSET / LIIKENNEKAARI** 16.11.2016
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Invalidiliiton täydennykset valiokuntakuulemisessa esitettyihin kysymyksiin

Viite: HE 161/2016 vp Hallituksen esitys liikennekaareksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, Invalidiliiton asiantuntijakuuleminen valiokunnassa 9.11.2016

Kiitämme eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntaa asiantuntijakuulemisesta. Valiokunnan pyynnöstä täydennämme 9.11.2016 antamaamme asiantuntijalausuntoamme seuraavasti suoraan valiokunnassa esitettyihin kysymyksiin. Lisäksi haluamme tuoda valiokunnan tietoon, että Vammaisfoorumi ry, joka edustaa 31 valtakunnallista vammaisjärjestöä on yhtynyt Invalidiliiton 9.11.2016 antamaan lausuntoon.

1. Onko liikennekaaressa kohtaa, jossa varmistetaan invataksikaluston saatavuus?

Ei ole. Valmistelussa huomiotta jäänyt kipukohta liittyy invataksitoiminnan markkina-aseman heikentymiseen. Liikennekaari ei koske ajoneuvojen rakenteita. Tämä tarkoittaisi sitä, että vanhat säädökset ajoneuvon rakenteista ja varusteista jäisivät edelleen voimaan koskien pyörätuolissa istuvan matkustajan kuljettamista. Kalustovaatimukset, kuten myös verotukselliset eroavuudet vaikuttavat kilpailutilanteeseen ja markkinoiden muotoutumiseen. Oletettavaa on, että markkinat vinoutuvat toimijoille, joita kyseiset turvallisuusvaatimukset eivät koske ja joiden on liiketaloudellisesti halvempaa lähteä markkinoille. Halpuus ja turvallisuus harvemmin kulkevat käsi kädessä, etenkin kun kyseessä on rajallisen asiakasryhmän välttämättömiin tarpeisiin liittyvät rajalliset markkinat.

2. Tulisiko laatuvaatimukset olla kaikille vai vain osalle kuljettajista?

Liikenneluvasta riippumatta kaikilta kuljettajilta tulee vaatia ajolupa, joka perustuu viranomaisen järjestämään kokeeseen ja jonka viranomainen myöntää ja tarkistaa ajoluvan saamisen edellytykset määräajoin. Pääasiallisesti toimintakyvyltään rajoittuneita tai vammaisia asiakkaita kuljettavien ajolupaan, riippumatta henkilöliikenneluvan laadusta, tulisi lisäksi liittää arvio kuljettajan terveydellisestä tilasta ja toimintakyvystä siten kuin Trafin määräys 28.5.2014 (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014) taksinkuljettajan toimintakyvystä on nyt.

3. Tulisiko autot luokitella laatuluokittain ("tarvitsen kategorian 1 taksin")?

Tämä voisi olla hyvä vaihtoehto, erityisesti kun liikennekaari mahdollistaa uudenlaisia liikkumisen konsepteja mitä moninaisimmilla kalustovaihtoehdoilla. Tällöin asiakkaalla olisi varmuus ja tieto kalustosta esim a) tavallinen henkilöauto, b) tavallinen henkilöauto kuljettajalla, jolla on riittävä ja sertifioitu osaaminen toimintakyvyltään rajoittuneiden sekä vammaisten henkilöiden kuljettamiseen, c) M-luokan invataksivarusteinen auto, joka täyttää Trafin antamat kalustoa tarkemmin määräämät edellytykset sekä kuljettaja, jolla on riittävä ja

sertifioitu osaaminen toimintakyvyltään rajoittuneiden sekä vammaisten henkilöiden kuljettamiseen, d) joku muu kalusto.

4. Tuleeko avustuslisä nostaa isompaan rooliin?

Kyllä. Eri tavoin toimintakyvyltään rajoittuneiden henkilöiden ja vammaisten sekä ikääntyneiden henkilöiden mahdollisuus käyttää kuljetuspalveluita on nimenomaan riippuvainen kuljettajan antaman avun laadusta ja sisällöstä. Liikennekaareen tulee nimenomaisesti kirjata, että Liikenteen turvallisuusvirastolla on velvollisuus antaa tarkemmat määräykset enimmäishinnasta vammaisten ja toimintakyvyltään rajoittuneiden asiakkaiden avustamisesta ja apuvälineiden kuljettamisesta perittävän maksun oikeellisuudesta ja kohtuullisuudesta. Maksu tulisi perustua ajoluvan pätevyysvaatimuksiin kuljetuksissa, joissa kuljetetaan toimintakyvyltään rajoittuneita ja vammaisia asiakkaita.

5. Onko eroja kuljettajien kyvyssä ja valmiudessa auttaa eri tilanteissa?

Kuljettajan kyky ja valmius auttaa, eli osaaminen erityiskuljetuksissa, vaihtelee merkittävästi riippuen henkilöliikenneluvasta. On havaittu, että taksiliikenneluvalla liikennöivä palvelu on ollut turvallisempaa ja osaavampaa kuin joukkoliikenneluvalla toimivien. Tämä on johtunut pitkältikin taksilupaan liittyvästä velvoittavammasta säätelystä, joka puolestaan johtuu taksinkuljettajan ajolupaan liittyvistä koulutusvaatimuksista sekä ajolupaan liitettävästä arviosta kuljettajan terveydellisestä tilasta ja toimintakyvystä, josta on säädetty Trafin määräyksessä 28.5.2014 (TRAFI/6397/03.04.03.04/2014) taksinkuljettajan toimintakyvystä. Määräyksen mukaan taksinkuljettajalta edellytetään erillistä lääkärin määräajoin suorittamaa laajennettua terveystarkastusta. Arvio perustuu esteettömän taksin ja invataksin kuljettajan erityisiin fyysisiin ja muihin työnkuvan edellyttämiin vaatimuksiin fyysisen ja psyykkisen terveydentilan ja avustamisen kyvykkyyden arvioinnista, mikä poikkeaa muusta henkilöliikenteestä; ”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. Invataksin 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.”.

Liikennekaari kumoaisi nämä. Tällä hetkellä kyseiset velvoitteet eivät velvoita joukkoliikenneluvalla toimijoiden kuljettajia, minkä johdosta heillä ei ole samankaltaista osaamista. Kuljettajilla ei myöskään välttämättä ole työn fyysisen luonteen edellyttämää terveydentilaa, mikä aiheuttaa matkustajaturvallisuuden vaarantumista.

6. Onko ongelmia kuljettajien rekrytoinnissa?

Käsittääksemme erityisesti isoissa kaupungeissa rekrytoinneissa on ongelmia. Joukkoliikenneluvallisia autoja kuljettavat ovat usein pätkätyöläisiä tai muutoin vaikeasti työllistyviä ja pätevyysvaatimuksia ei juurikaan ole, minkä johdosta näihin on helpompi löytää työvoimaa. Toisaalta tämä johtaa siihen, että osaaminen ja kyvykkyys auttaa vammaisia asiakkaita on puutteellinen.

7. Kuinka hyvin palveluita on saatavilla, onko aina tarjolla kuski joka pystyy kuljettamaan erityiskyydin?

Tällä hetkellä erityisesti kaupunkiseuduilla saatavuus on suhteellisen hyvä. Palvelun saatavuutta valtakunnallisesti on turvannut asemapaikka- ja päivystysvelvoite sekä taksin kuluttajahinnoista annetun Valtioneuvoston asetuksen lisämaksut; avustamislisä.

8. Saako asiakas valita kyydin itse vai valikoiko keskus sen?

Tämä riippuu siitä, kuka maksaa matkan. Julkisesti korvattavat matkat järjestetään pääasiallisesti keskitettyjen matkapalvelukeskusten kautta. Näissä tilanteissa asiakas ei pääasiallisesti voi valita kuljettajaa/kyytiä. Useat erityisesti vaikeavammaiset ihmiset tarvitsevat kuitenkin kuljetusta, jossa kuljetukseen kiinteästi liitännäistä palvelua antaa tuttu kuljettaja. Näissä tilanteissa oikeutta niin sanottuun vakiotaksiin joudutaan usein hakemaan oikeusteitse. Tilanne on toinen normaalissa ns. kuluttajaoikeudellisessa tilanteessa, jossa asiakas itse maksaa matkan.

9. Onko realismia että toimintarajoitteiset voivat nykyistä isommassa mittakaavassa käyttää jatkossa joukkoliikennettä?

Julkinen joukkoliikenne on vaikeasti vammaisille ihmisille käytännössä yhä esteellistä, lukuun ottamatta isoja kaupunkikeskuksia. Esteellisyys johtuu kalustosta, mutta myös ympäristön ja pysäkkien esteellisyydestä ja saavuttamattomuudesta. Myös olosuhteet, esim talvi ja lumihanget, vaikuttavat. Kuljetuspalvelut ovat usein ainoa keino liikkua kodin ulkopuolella.

Ehdottamamme asiakkaan turvallisuutta täsmentävät ehdotukset eivät estä Liikennekaaren tavoitteiden toteutumista, vaan ne nimenomaisesti turvaavat heikommassa asemassa olevien ihmisten turvallisen matkustamisen reunaehdot myös tulevaisuudessa.

Helsingissä 17.11.2016
Invalidiliitto ry

Petri Pohjonen
pääjohtaja

Laura Andersson
yhteiskuntasuhdejohtaja

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