

Plenum

Tisdag 12.2.2019 kl. 14.04—18.03

10. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 157/2018 rd
Utskottets betänkande KoUB 39/2018 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 10 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 39/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

17.18 **Kari Kulmala sin:** Arvoisa rouva puhemies! Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia. Tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyyden hankkimisessa otettaisiin käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto nykyisten koulutusmallien rinnalle. Perustason ammattipätevyyskoe olisi kaksiosainen ja edellyttäisi teoriaa ja käytäntöä koskevien kokeiden suorittamista. Tieliikenteen ammattipätevyyksiä koskevat muutokset on ehdotettu tulemaan voimaan 1.1.2020. Pitäisin kuitenkin tärkeänä, että näitä ei vaadittaisi myöskään enää tänä vuonna, vaikka lakia ei voida toki taannehtivasti tehdä.

Tapasin viimeksi eilen kaksi raskaan liikenteen pitkäaikaista kuljettajaa, jotka normaalin kuljettajantyön vaihtoehtona olivat menossa koulunpenkille oppimaan raskaaseen liikenteeseen liittyviä asioita, tällä kertaa ennakoivaa ajoa. Uskon, että kun he molemmat ovat olleet yli 40 vuotta raskaan ajoneuvon kuljettajana, niin he hallitsevat nämä asiat jo muutenkin. Hyvä, että hallitus tuo tämän esityksen meille tänne päätettäväksi, joten saadaan hieman järkeä tähän asiaan.

17.19 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kyseessä on hallituksen esitys, joka on lain liikenteen palveluista kolmas vaihe. Me olemme täällä salissa käsitelleet kaksi edellistä vaihetta, ja koko tämä iso lakipaketti on ollut pitkä prosessi. Nyt tässä kolmannessa vaiheessa on käytännössä teknisiä muutoksia niin, että koko lain pykälänumerointi muuttuu juoksevaksi. Tämä oli niissä kahdessa vaiheessa havaittavissa oleva asia, ja nyt tähän on puututtu. Sitten myös kuljettajien ammattipätevyyksiin puututaan tässä kolmannessa vaiheessa nimenomaan, ja se on hyvä asia. Ja kuten edustaja Kulmala jo tuossa omassa puheenvuorossaan toi esille, niin tieliikenteen raskaan kaluston kuljettajan ammattipätevyyden hankkimisessa otetaan käyttöön pelkkien kokeiden suorittamiseen perustuva vaihtoehto nykyisten koulutusmallien rinnalle. Tässä on hyvää se, että tämä helpottaa kuljetta-

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

japulaa. Ammattipätevyys voidaan hankkia monipuolisin vaihtoehtoin, ja tämä ratkaisee monessa yrityksessä sitä kuljettajapulaa, mikä on ollut havaittavissa.

Huomionarvoista on, että kun käytiin keskustelua kahdesta edellisestä vaiheesta lain liikenteen palveluista käsittelyssä, niin tässä salissa oli hyvinkin erilaisia näkemyksiä, mutta tästä kolmannesta vaiheesta, kun olin liikenne- ja viestintävaliokunnassa, me saimme yksimielisen mietinnön aikaiseksi. Se on hyvä lähtökohta tälle.

Varmaankin kaikkein eniten käytiin tässä yhteydessä keskustelua edelleen taksiliikenteeseen liittyvistä asioista, siitä, miten taksiliikenne toimii tällä hetkellä, ja kyllähän siinä parantamisen varaa on. Se on tosiasia. Tässä vaiheessa, nimenomaan tässä hallituksen esityksessä, käytiin keskustelua siitä, mitä taksinkuljettajan kokeen tulee sisältää ja kenellä on vastuu siitä, että taksinkuljettajalla on se paikallistuntemus hallussaan. Tällä hetkellä on niin, että taksinkuljettajan paikallistuntemuksesta on koe siinä taksinkuljettajan kokeen osiona, ja nyt kun tämä hallituksen esitys pääsee eteenpäin, niin se paikallistuntemuskoe poistuu käytännössä, mutta silti taksinkuljettajalla tulee olla jatkossakin nimenomaan sen pääasiallisen toiminta-alueensa paikallistuntemus. Paikallistuntemus ei poistu vaan se säilyy edelleen, ja taksiyrittäjä vastaa sitten siitä, että kuljettajalla on se jatkossakin. On erittäin hyvä, että se säilyy siinä, koska tiedetään, että etenkin tässä asiassa on ollut tällä hetkellä isoja puutteita, ja tämä on myöskin Taksiliiton toimijoiden toive, että tällä tavalla voidaan edetä.

17.22 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa rouva puhemies! Todellakin, nyt ollaan muuttamassa lakia liikenteen palveluista, ja tähän on nimenomaan kolmasosa tätä isoa pakettia, johon ovat liittyneet muun muassa taksiuudistus ja monet muut asiat.

Ensinnäkin, todella, tämä ammattipätevyys osoitetaan tuolla rekkaliikenteessä ammattipätevyyskortilla. Todella paljon viestiä on tullut kaikenlaisista kursseista, mitä on jouduttu käymään. Monessa tapauksessa on vähän ongelmana ollut se, että muna opettaa kanaa. En tietenkään puhu nuorista kuljettajista, heille varmasti täytyykin opettaa säästeliästä ajoa ja muuta, tällaisia asioita, mutta kun monesti siellä on todella kokeneita kuljettajia, joilla eläkeikä lähestyy, ja kuljettajia, jotka varmasti tuntevat, miten tien päällä kuljetaan, niin sitten siellä joku konsultti heille opettaa moneen, moneen kertaan samoja asioita, jotka on jo käytännössä opittu. Siinä mielessä on hyvä, että tämä menee nyt sen kokeen kautta. Toki niitä kurssejakin voidaan sitten pitää, jos tarpeen on.

Toinen asia on tietysti sitten tähän taksiliikenteeseen liittyvä asia, se pätevyys siellä. Todellakin, me saimme tuonne mietintöön kirjatuksi nyt sitten myös sen, että paikallistuntemusta pitää olla. Ongelmahan on ollut siinä, että ei ole enää sitä asemapaikkaa, mutta kuitenkin, jos ajatellaan, että on se pääasiallinen toiminta-alue, niin itse olisin kyllä jopa jotenkin tiukemminkin sen nyt laittanut sinne, että pitää osata seutu ja kadut ja näin.

Täällä Helsingissäkin on tapahtunut useita kertoja, että kuljettaja ei todellakaan tiedä, missäpäin on edes Eduskuntatalo. Onneksi se nyt on kuitenkin tuonne kirjattu: on siis työnantajan vastuulla, että tämä kuljettaja osaa nämä osoitteet ja hänellä on se paikallistuntemus. Mutta viittaaan tässä esimerkiksi niihin lausuntoihin, joita näkövammaiset meille toivat esille, että on aika vaikeaa sen sokean ihmisen painaa siihen navigaattoriin niitä Nordenskiöldinkadun kirjaimia, jos ei kuljettaja osaa kunnolla edes suomen kieltä tai osaa lukea tai kirjoittaa suomen kielellä, saatikka sitten tosiaan, mitenkä muissakin, esimerkiksi tämmöisissä sairaustapauksissa, toimitaan.

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

Eli siinä mielessä luulen, että tätä asiaa jossain vaiheessa joudutaan kyllä käymään vielä läpi ja ehkä seuraavan hallituksen aikana jopa korjaamaankin. Mutta tässähän on juuri se ongelma tietysti, että sinä voit tavallaan suorittaa sen paikallistuntemuksen jollakin muulla alueella ja tulla sitten tänne Helsinkiin toimimaan

Mutta joka tapauksessa on hyvä, että se nyt on kirjattu tuonne kuitenkin ja että se on työnantajan vastuulla, ettei toivottavasti tarvitse sitten Maahanmuuttovirastosta hakea lupaa, että joo, kyllä tämä kaveri osaa suomen kieltä, vaikkei osakaan. Toivottavasti ihmiset saavat palvelunsa asiallisesti tämänkin, nimenomaan tämän lain myötä.

17.26 Mika Kari sd: Arvoisa rouva puhemies! Puutun tähän samaan asiaan, josta edustaja Alatalo tässä jo käytti puheenvuoron. Kyseessä on siis liikennekaaren kolmas vaihe. Kahdessa aikaisemmassa vaiheessa olen käyttänyt puheenvuoroja ja pidän ihan johdonmukaisena käyttää kolmannessakin.

Olen ollut äärimmäisen pettynyt aikaisemmin tähän taksilakimuutokseen — liikennekaareissa on paljon hyviäkin asioita, en sitä sano — mutta haluan nyt alleviivata tätä taksilain muutoksen kohtaa, joka nytten tässä liikennekaari kolmosenkin vaiheessa näkyy eri asioina, ja nimenomaan tätä paikallistuntemusta koskevaa osaa, joka kylläkin tässä esityksessä nyt pyyhkäistään pois vaateena. Se on siellä toiveena, mutta vaateena enää ei. Monet meistä taksia käyttävistä ihmisistä — työssään tai harrastuksissaan taksia käyttävät tai liikuntarajoitteiset ihmiset, näkövammaiset ihmiset — ovat hyvinkin taksin varassa, ja Suomessa on voitu tähän päivään asti luottaa taksiin. Taitaa olla taksiin luottaminen kovempaa kuin poliitikkoihin luottaminen maassa, [Naurua] mutta enpä usko, että enää kauaa. Sen lisäksi, että itselläni on kokemusta, sitä asiakkaiden kokemusta tietenkin meille kansanedustajille välitetään niin taksiautoilijoiden toimesta kuin muiden taksia käyttävien ihmisten toimesta.

Tällainen GPS-pohjainen järjestelmä toki tuo taksiliikenteeseen varmasti joustavuutta, helpottaa taksinkuljettajan työtä, mutta silloin jos taksinkuljettajan ainoa osaaminen ympäristöstä perustuu siihen GPS-järjestelmään, ollaan kyllä todella heikon palvelutason äärellä. Jos GPS-järjestelmään tulee vika tai jos näkövammainen ihminen, niin kuin edustaja Alatalo tuossa mainitsi, ei pysty sormella osoittamaan sitä tiettyä paikkaa, johonka autolla haluaisi päästä, ollaan kyllä tilanteessa, jossa ei enää voi puhua siitä suomalaisesta taksista, johon kansalaiset ovat voineet luottaa.

Kun puhutaan vaikkapa vanhusten palveluiden laadun valvonnasta — äärimmäisen tärkeä ja varmasti monia meitä koskettava asia palvelun valvonnassa — niin haluan kyllä korostaa myös taksipalvelun valvonnan välttämättömyyttä. Me emme voi rakentaa suomalaisen liikenteen ympärille kansalaisille hyvin tärkeätä järjestelmää ainoastaan bisneksen ja yksittäisen voitontavoittelun ja alalle ilmoittautumisen varaan, vaan meillä pitää olla valvonta taksiliikenteelle. Olen todella pettynyt, että nyt yksi keskeinen osa tästä valvonnan rakenteesta, paikallisen alueen ja tieverkostonkin tunteminen, poistetaan pätevyysedellytyksistä. Sanon, että ei mennä askelta, vaan peruutetaan tällä suomalaisella taksilla, hyvin toimivalla taksilla, kyllä vuosikymmeniä taaksepäin koko tämän liikennekaaren ja taksilain romuttamisen osalta.

17.28 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Mika Karin ansiokkaaseen puheenvuoroon haluan todeta sen, että paikallistuntemusvaadetta ei poistettu tässä hallituksen esityksessä nyt, kun me päätämme näin. Kun liikenne-

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

viestintävaliokunta käsitteli asiaa, niin me nimenomaan lisäsimme sinne hallituksen esitykseen, että taksinkuljettajalla tulee olla se paikallistuntemus edelleen. Se paikallistuntemuskoeosio siitä kokeesta poistuu, mutta se paikallistuntemusvaade säilyy siellä. Tämän varmistamiseksi valiokunta esittää yksityiskohtaisissa perusteluissa, että liikennepalvelulain 151 §:n 3 kohtaan lisätään kuljettajalta vaadittava paikallistuntemus, elikkä se on nyt myöskin siellä pykälissä oleva asia myöskin tästä eteenpäin, ja siitä vastaavat sitten myöskin yrittäjä ja toimijat.

17.29 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käytännössä kuitenkin nyt tiputetaan rima sille tasolle, että sen riman yli pääsee alalle. Ja sen lisäksi, mitä aikaisemmin sanoin, näiden taksinkuljettajien — tai varmaan heitä vielä voi kutsua taksiautoilijoiksi — työn valvontaa ei käytännössä suoriteta kukaan. Silloin kun ollaan tilanteessa, että kukaan ei seuraa niiden palveluiden, hyvinkin kriittisten palveluiden, äärellä olevien ihmisten matkantekoa ja sitä palveluntarjontaa, joka heille tarjotaan, niin voidaan sanoa, että meillä on tuhansia tai kymmeniätuhansia Suomessa hyvinkin tärkeisiin asioihin takseja käyttäviä ihmisiä — sairaalaan menijöitä, näkövammaisia, vanhuksia, heikommissa asemassa olevia ihmisiä — joille taksipalvelun käyttäminen on päivittäistä ja välttämätöntä, huomattavasti heikomman laatutason palvelun äärellä kuin aikana ennen tämän hallituksen aloittamista. [Ari Torniainen pyytää vastauspuheenvuoroa]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Mennään nyt puhujalistaan, tässä on kuitenkin sen verran lyhyt tämä lista, niin että kaikki saavat sanottua.

17.31 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Me elämme valtavan muutoksen aikakautta. Olemme todellakin nyt siirtymässä sääntely-yhteiskunnasta yhä enemmän vapaamman yhteiskunnan kuvioon. Tällä vaalikaudella on puhuttu koko ajan, että sote-puolella ja maakuntahallinnossa on valtavat muutokset, mutta liikenne- ja viestintävaliokunnassa ja siellä ministeriössä on tapahtunut aivan valtavasti, elikkä kyseisessä ministeriössä on valmisteltu todella suuri, laaja-alainen lakimuutoskokonaisuus, mitä me olemme tällä vaalikaudella käsitelleet, ja se on saatu nytten jo aika lailla valmiiksi.

Tämä laki liikenteen palveluista — liikennekaari, joksi sitä aluksi sanottiin — oli todella iso kokonaisuus. Siinä oli hyvin monta senttiä paksuja paperinippuja, joita me olemme valiokunnassa tämän vaalikauden aikana käsitelleet. On todellakin ollut kolme erillistä lakipakettia, joita olemme työstäneet, ja olemme miettineet näitä asioita. Asioita on ollut valtava määrä, mikä on johtanut siihen, että varmasti sinne on nyt sitten virheitäkin jäänyt. Ei kukaan voi kuvitellakaan, että noin isoa kokonaisuutta virheettömästi suoritetaan, mutta me olemme saaneet sen ison murrosvaiheen vietyä eteenpäin niin, että pääsemme eteenpäin näissä kuvioissa. Seuraavalla vaalikaudella varmaan tullaan tekemään useitakin pieniä korjauksia, mutta niinhän se kaikessa lainsäädännössä aina on, että kun käytäntö alkaa näyttämään, niin sitten asioita muutetaan sen mukaisesti.

Taksiasia on keskusteluttanut kaikkien näitten vuosien aikana varmasti kaikkein eniten, kun tätä lakia liikenteen palveluista on käsitelty. Olisihan sitä asiaa todellakin toisinkin voinut tehdä ja toteuttaa, mutta nytten on kuitenkin tähän tilanteeseen tultu. Äsken keskusteltiin tästä paikallistuntemuksesta, mikä oli nyt sitten tässä laissa, mikä viimeksi käsiteltiin, semmoinen ehkä kaikkein näkyvin ja keskustelluin osio, se, helpottuuko se tilanne vai ei. Aikaisemmin riitti, että oli suorittanut vaikka Kuusamossa paikallistuntemuksen, ja sil-

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

lä sai sitten tulla Helsinkiin töihin. Nyttens tilanne on oikeastaan parempi siinä, että nyt esimerkiksi helsinkiläinen esimies todellakin voi vaatia, että se on paikallistuntemus Helsingissä eikä Kuusamossa.

Nyt sitten tässä laissa itse kiinnitin eniten huomiota tähän pykäläasiaan — tietenkin juristina voi kiinnittää huomiota pykäläasioihin. Kyllähän ennen kuin alettiin töihin, oli todella hankala ja monimutkainen tämä pykälöintiasia, ja se olisi pitänyt jo hoitaa lain liikenteen palveluista ykkösvaiheessa. No, onneksi nyttens se saatiin kolmosvaiheeseen käsiteltyä. Tosin en ole kyllä vielääkään ihan täysin tyytyväinen siihen kokonaisuuteen, mutta tällä vaalikaudella päästiin nyttens tähän.

17.34 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tästä taksilain uudistuksesta olen sanonut aiemminkin, että kun käytiin korjaamaan sellaista, mikä ei ole rikki, niin nyt sitten päästään oikein olan takaa korjaamaan sellaista, joka on rikki. Hyvää tästä ei enää saa, ja nyt sitten parsitaan tätä kelvotonta lakia seuraavat vuodet toisensa perään, kun takaisin paluukin on varsin vaikeaa ja parsimista riittää.

Edellä puhuneet kuvasivat hyvin nyt tämän kolmannen vaiheen käsittelyä liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Useat järjestöt vetosivat sen puolesta, että paikallistuntemus voitaisiin huomioida jotenkin, ja nyt saatiinkin vähän järkeä tältä osin tähän lakiin, jopa pykälätasolle eikä vain perusteluihin — pykäläthän ne viime kädessä ratkaisevat, kuten me tiedämme — niin että ylipäänsä edelleen voidaan vedota tällaiseen paikallistuntemuksen käsitteeseen. Siitä yhteistyöstä kiitos myös hallituspuolueiden edustajille.

17.35 Merja Mäkisalo-Ropponen sd: Arvoisa puhemies! Näkövammaisten lisäksi olen huolissani muistisairaiden taksipalveluista. Kaikkien näiden muutosten aikana olen Muistiliiton puheenjohtajan roolissa tuonut tätä huoltani täällä eduskunnassakin esille, ja tämä huoli ei ole kyllä yhtään ainakaan vähentynyt.

Muistisairaat ovat aiemmin voineet luottaa taksien hyvään palveluun, mutta nyt olen kyllä saanut paljon huolestuneita viestejä siitä, että turvattomuus on lisääntynyt ja ei ole varmuutta siitä, osaako taksinkuljettaja auttaa muistisairasta oikealla tavalla ja osaako hän viedä suoraan sinne paikkaan, minne tarkoitus on viedä, koska muistisairas ei välttämättä itse osaa — eikä hänen toki tarvitsekaan osata — ohjata sitä kuljettajaa. Muistisairaahan pitäisi voida luottaa siihen, että kuljettaja tietää luotettavasti reitit ja osaa avustaa ja auttaa oikealla tavalla, ja nyt enää ei ole näin. Eli minä olen aivan samaa mieltä edellisen puhujan kanssa, että nyt rikottiin jotain erittäin hyvin toimivaa. Muistiliitossa oltiin todella tyytyväisiä aiemmin taksipalveluihin, mutta tällä hetkellä näin ei enää ole.

17.36 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä isossa lakipaketissa huomio kiinnittyy, niin kuin tässäkin keskustelussa ollaan huomattu, nimenomaan näihin taksiasioihin ja taksin palveluun, mikä se on. Se on äärimmäisen tärkeä asia, että siellä kuljettajat osaavat asiansa, huomioivat kuljetettavansa, olkoot he sitten minkälaisia ihmisiä tahansa. Ja etenkin kyllä tuossa liikenne- ja viestintävaliokunnan asiantuntijakuulemisessa tuli selkeästi esille se, että eri vammaisjärjestöt toivat esille sen, että olkoon kyse sitten näkövammaisista tai muistisairaista, tulee huomioida se, minkälaista palvelua he saavat ja että myöskin liikuntarajoitteiset ihmiset tarvitsevat asianmukaista palvelua. Se on myöskin tietysti tässä lakiesityksessä huomioitu. Sen palvelun tulee olla edelleen hyvää tulevaisuudessa.

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

Tässä on käyty nyt keskustelua taksinkuljettajan kokeista, minkälainen sen taksinkuljettajan kokeen pitää olla, ja sehän on Traficom in määritelmässä. Traficom on sen määritellyt, mitä siinä kokeessa vaaditaan. Nyt eri ammattiliittojen, niin Taksiliiton kuin Autokoululiitonkin esimerkiksi, ja muiden toimijoiden toivomuksesta taksinkuljettajan kokeesta on poistettu nimenomaan se paikallistuntemuskoe, mutta se paikallistuntemus tulee olla edelleen tulevaisuudessa taksinkuljettajalla. Näiden, esimerkiksi vaikkapa Autokoululiiton, mukaan paikallistuntemuskokeen poistaminen on hyvä asia. Sitä ei ole vaadittu aikaisemminkaan esimerkiksi paketti- tai kuorma-autonkuljettajan ammatissa, eikä ensihoidossa tai pelastustoiminnassa eikä kuriiripalveluissa ole vaadittu tätä koetta. Se on ollut ainoastaan taksinkuljettajilla. Heidän mielestään tämä parantaa myöskin työvoimapulaa, elikkä on enemmän työvoimaa saatavissa.

Valiokuntakäsittelyssä me painotimme nimenomaan paikallistuntemusta sillä pääasiallisella toiminta-alueella — pääasiallisella toiminta-alueella, elikkä niillä taksinkuljettajilla, jotka pääasiallisesti toimivat täällä Helsingin alueella, esimerkiksi pääkaupunkiseudulla, tulee olla tälle alueelle se paikallistuntemus, ja sitä pitää myöskin valvoa. Se pitää olla, ja vastuullinen taksiryitys opettaa myöskin, mitä ne asiat vaativat, ja siitä on valvonta myöskin olemassa. Se on sanottu myöskin täällä tekstissä ihan selvästi, että velvollisuus tämän paikallistuntemuksen varmistamiseksi on henkilöliikennettä tarjoavalla luvanhaltijalla. [Puhemies koputtaa] Hänen tulee vastata ja huolehtia siitä, että kuljettajalla on riittävä paikallistuntemus.

17.39 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Oppositiosta on esitetty jopa, että laki on täysin kelvoton. Eihän näin todellakaan ole. Tuossa lakikokonaisuudessa on uusittu valtava määrä semmoisia asioita, jotka on oikeasti pitänyt korjata tähän päivään. Eletään vuotta 2019, joten kyllä meidän ollut pakko muuttaa asioita vastaamaan tämän päivän toiveita ja tarpeita, ja sen mukaan on sitten toimittu. Sinne on jäänyt muutamia kohtia, jotka eivät todellakaan ole parhaalla mahdollisella tavalla, mutta ajatellen sitä, mitä on paras tekniikka ja osaaminen, minusta siinä on kuitenkin päästy siihen tilanteeseen.

Nyt sitten taksikuskeista. Heitä on tässä salissa, tämän lain valmistelun aikana, käsittelyn aikana mollattu hyvinkin paljon. Nyt pitää kuitenkin sanoa se, että suurin osa Suomen taksikuskeista on todellakin ammattilaisia ja heidän palvelunsa on hyvää. On todella mukavia keskusteluja minullakin ollut taksimiesten kanssa. Olen puhunut heidän kanssaan hyvinkin paljon asioista ja tullut kyllä siihen tulokseen, että siihen palkkaan nähden, mitä he saavat, he hoitavat kyllä työnsä todella hyvin. Julkinen tieto on se, että taksipuolella varsinkin täällä kaupunkiseudulla on todella pula työntekijöistä. Pula työntekijöistä on juurikin sen takia, että se palkka ei ole kaksinen tässä kokonaisuudessa.

Vielä paikallistuntemuksesta se, että todellakin esimiehet valvovat paikallistuntemusasioita todella paljon eteenpäin, ja kyllä se on kaikille yrityksille ihan kunnia, että asiat hoidetaan hyvin eteenpäin. Nyt on ollut monia ongelmia tässä murrosvaiheessa, muutosvaiheessa, mutta uskon ja toivon, että vuoden päästä näissä asioissa tilanne on jo mennyt paljon eteenpäin.

17.41 Merja Mäkisalo-Ropponen sd: Arvoisa puhemies! Olen aivan samaa mieltä, että tässä kokonaispaketissa on paljon hyviä asioita, mutta ne muutamat kohdat — ne muutamat kohdat — ovat vammaisten ja paljon apua tarvitsevien kohdalla huolestuttavia kohtia. Sen takia näitä ei voi ohittaa sanomalla, että siellä on paljon hyvää, koska näihin pitää puut-

Punkt i protokollet PR 157/2018 rd

tua, koska nämä ovat palvelujen laadun ja yhdenvertaisuuden kannalta tärkeitä, jotta vammaiset uskaltavat käyttää jatkossakin näitä taksipalveluita. Olen siitähän aivan samaa mieltä, että suurin osa taksiautoilijoista on huippuammattilaisia ja -osaajia, mutta jos sen muistisairaana tai näkövammaisena tai paljon apua tarvitsevan kohdalle sattuu se yksi taksiautoilija, joka ei sitä hommaa hyvin hoida, niin se voi aiheuttaa sen, että tämä muistisairas ei sen jälkeen enää uskalla käyttää näitä palveluja eikä pysty luottamaan siihen, että sieltä saisi näitä hyviä ja laadukkaita palveluita jatkossa.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—12, 14—19 och 21—24 i proposition RP 157/2018 rd enligt betänkandet. Riksdagen godkände innehållet i det nya lagförslaget 25 i betänkandet enligt utskottets förslag. Riksdagen instämde i utskottets förslag att lagförslag 13 och 20 i proposition RP 157/2018 rd förkastas. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.