

Asia: VN/13749/2025

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laeiksi hyvinvointialueiden rahoituksesta annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä saariston kehityksen edistämisestä annetun lain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko maan rahoituksen tasossa huomioon otettava sosiaali- ja terveydenhuollon palvelutarpeen kasvu arvio vuosille 2027–2030 (7 § 1 mom.)

Kyseessä on teknisluonteinen SOME-malliin perustuva päivitys.

Menevä Oy:llä ei ole huomautettavaa tekniseen mallipäivitykseen. Kustannuspaineiden hallinta edellyttää myös rakenteellisia uudistuksia, kuten kuljetusten yhteensovittamista.

2. Palvelutarpeen kasvun huomioon ottamista koskevat säästötoimenpiteet (7 § 1 mom. ja 36 § 1 mom.)

Palvelutarpeen kasvusta ehdotetaan otettavaksi rahoituksessa huomioon 60 prosenttia vuodesta 2027. Määräaikaisesta 0,2 prosenttiyksikön korotuksesta luovuttaisiin vuodesta 2028.

Menevä pitää ymmärrettävänä, että palvelutarpeen kasvun rahoitukseen kohdistetaan sopeutustoimia julkisen talouden kestävyys turvaamiseksi.

On kuitenkin olennaista, että palvelutarpeen kasvun rajoittaminen 60 prosenttiin ei johda tilanteeseen, jossa hyvinvointialueille syntyy pysyvä rahoitusvaje ilman todellisia mahdollisuuksia rakenteelliseen tehostamiseen.

Kustannusten hallinta edellyttää erityisesti sellaisissa tukipalveluissa kuin henkilökuljetuksissa rakenteellisia uudistuksia, joissa on valtakunnallisesti merkittävä tehostamispotentiaali. Ilman järjestämistapojen uudistamista säästö kohdistuu helposti palvelutasoon tai alihankintaketjun kestävyteen.

3. Palvelutarpeen kasvun säästöjen kohdentaminen ja säästökompensaatio (3 § 1 mom.)

Palvelutarpeen kasvua koskeva säästö kohdennettaisiin kaikille hyvinvointialueille sosiaali- ja terveydenhuollon rahoituksen määräytymistekijöiden perusteella.

Säästötoimenpiteiden vaikutuksia kompensoitaisiin nostamalla palvelutarpeen määräytymistekijän rahoitusosuutta yhdellä prosenttiyksiköllä ja vastaavasti vähentämällä asukasperusteista osuutta vuonna 2028.

Säästöt eivät saa jäädä tekniseksi jakomekanismiksi. Todelliset säästöt syntyvät rakenteellisista uudistuksista. Kuljetuspalveluissa on valtakunnallisesti 100 M€ säästöpotentiaali. Lainsäädännön tulee kannustaa kokonaisvastuulliseen malliin.

4. Sosiaali- ja terveydenhuollon palvelutarvemallin päivitykset (14 § ja lain liite)

Tarvetekijöiden ja niiden kertomien taustalla olevissa käyttö- ja kustannustiedoissa otettaisiin huomioon uusimmat tiedot ja nykyisiin tarvetekijöihin tehtäisiin eräitä tarkistuksia, mutta ei toteutettaisi tarvetekijöitä tai tietopoimintoja koskevia merkittäviä laajennuksia. Yksityisen terveydenhuollon diagnoositietojen huomioon ottamista rahoituksessa rajattaisiin osittain.

Menevä pitää perusteltuna, että palvelutarvemallin päivityksissä hyödynnetään uusinta käytettävissä olevaa tietoa ja että malliin ei tässä vaiheessa tehdä laajoja rakenteellisia muutoksia.

On kuitenkin tärkeää todeta, että palvelutarvemalli kuvaa ensisijaisesti väestön palvelutarvetta ja siihen perustuvaa kustannuspainetta. Malli ei ota kantaa siihen, kuinka tehokkaasti palvelut on järjestetty tai millaisia rakenteellisia ratkaisuja hyvinvointialueella on käytössä.

Tämä on merkityksellistä erityisesti tukipalveluissa, kuten henkilökuljetuksissa, joissa kustannuserot alueiden välillä voivat johtua merkittävästi järjestämistavasta, sopimusrakenteesta ja yhteensovittamisen asteesta – ei yksinomaan väestön palvelutarpeesta.

Jos rahoitusjärjestelmä perustuu yksinomaan tarvetekijöihin, mutta ei luo riittäviä kannustimia rakenteelliseen tehostamiseen, riskinä on, että tehottomat toimintamallit säilyvät.

Kuljetuspalveluissa on valtakunnallisesti merkittävä, arviolta jopa 100 miljoonan euron tehostamispotentiaali, mikäli palvelut kootaan kokonaisvastuulliseen malliin ja päällekkäiset sopimusrakenteet puretaan. Rahoitusmallin tulisi kannustaa tällaisiin rakenteellisiin uudistuksiin.

5. Palvelutarvekertomien tietopohjan laadun turvaaminen (14 § 3 mom. ja 26 a § 2 mom.)

THL:n tehtävää tarkistaa tietopohjan laatua ja oikeutta korjata rekisteritiedoissa olevia selviä virheitä selkiytettäisiin. Valtiovarainministeriö voisi rahoituspäätöksessä ottaa huomioon rekisteritiedoissa olevia selviä virheitä, jotka vaikuttaisivat merkittävästi hyvinvointialuekohtaiseen rahoitukseen.

Palvelutarvekertoimien tietopohjan laadun kehittäminen on perusteltua. Samalla on tärkeää välttää päällekkäistä tiedonkeruuta ja uusia selvitysrakenteita tilanteessa, jossa merkittävä osa tarvittavasta operatiivisesta tiedosta on jo olemassa palveluntuottajien järjestelmissä.

Kuljetuspalveluissa ajantasainen data – kuten ajomäärät, yhdistelyaste, vasteajat, kustannusrakenne ja kapasiteetin käyttö – on saatavilla suoraan toiminnanohjausjärjestelmistä vuositason tasolla. Tällainen data mahdollistaa kustannusvaikutusten arvioinnin ilman erillisiä, hitaita ja hallinnollisesti raskaita selvityshankkeita.

Mikäli tavoitteena on kustannustehokkuuden parantaminen ja rahoitusjärjestelmän kehittäminen, painopisteen tulisi olla olemassa olevan datan hyödyntämisessä ja nopeassa käyttöönotossa, ei uusien tiedonkeruumekanismien rakentamisessa.

Rakenteellisten uudistusten valmistelu ei edellytä lisäselvityksiä tilanteessa, jossa toimialalla on käytettävissä edellisen tilikauden kattavat ja todennettavat tiedot.

6. Saaristoisuus rahoituksen määräytymistekijänä (19 §)

Saaristolain määritelmän mukaiselle saaristoiselle hyvinvointialueelle laskettaisiin saaristoisuuskerroin, jonka perusteella määriteltäisiin hyvinvointialueille saaristoisuuden perusteella kohdennettava sosiaali- ja terveydenhuollon laskennallinen rahoitus.

Menevä pitää perusteltuna, että saaristoisuuden erityispiirteet huomioidaan rahoituksen määräytymistekijänä.

Samalla on tärkeää todeta, että kuljetuspalveluiden kustannuserot eivät johdu yksinomaan maantieteestä vaan myös järjestämistavasta. Myös saaristoalueilla kustannustehokkuutta voidaan parantaa keskittämällä vastuu, optimoimalla reitit ja purkamalla päällekkäisiä sopimusrakenteita.

Rahoitusmallin tulisi tukea sekä alueellisten erityisolosuhteiden huomioimista että rakenteellista tehostamista.

7. Siirtymätasauksien porrastuksen muuttaminen (35 § 2–5 mom.)

Siirtymätasauksien porrastusta muutettaisiin sekä siirtymätasausvähennysten että -lisien osalta kymmenellä eurolla asukasta kohden lisää vuosittain vuodesta 2027 siten, että pysyvien siirtymätasauksien määrä vähenee noin neljäsosalla vuoden 2030 loppuun mennessä.

Siirtymätasauksien asteittainen pienentäminen voi lisätä rahoitusjärjestelmän läpinäkyvyyttä ja vahvistaa kannusteita tehokkaaseen toimintaan.

8. Siirtymätasauksia koskeva säästötoimenpide ja sen kohdentaminen (40 §)

Siirtymätasauksista valtion rahoittamasta osuudesta siirrettäisiin hyvinvointialueiden rahoitettavaksi 53 milj. euroa vuonna 2028, 91 milj. euroa vuonna 2029 ja 82 milj. euroa vuodesta 2030. Rahoituksen vähennys kohdistettaisiin asukasta kohden yhtä suurena kaikille hyvinvointialueille, lukuunottamatta niitä siirtymätasauslisää saavia hyvinvointialueita, joilla siirtymätasaus on laskennallisen rahoituksen kehityksen huomioon ottaen tarpeen palvelujen järjestämiseksi riittävän rahoituksen turvaamiseksi.

Siirtymätasauksista valtion rahoittaman osuuden siirtäminen hyvinvointialueiden vastuulle kasvattaa alueiden taloudellista painetta merkittävästi.

Mikäli rahoituksen vähennys kohdistetaan asukasta kohden yhtä suurena, korostuu tarve mahdollistaa alueille todelliset rakenteelliset säästökeinot. Ilman järjestämistapojen uudistamista säästötoimenpiteet voivat kohdistua suoraan palvelutasoon.

Erityisesti henkilökuljetuksissa on tunnistettavissa valtakunnallisesti merkittävä, jopa noin 100 miljoonan euron tehostamispotentiaali, joka voidaan saavuttaa ilman palvelutason heikentämistä, mikäli kuljetukset kootaan kokonaisvastuulliseen malliin.

9. Kommenttinne koskien saariston käsitettä (saaristolain 3 §)

Saariston käsitteen tulee olla selkeä, yhdenmukainen ja ennakoitava, jotta rahoitusperusteet eivät aiheuta tulkintaepäselvyyksiä. Rahoitusmallin tulee huomioida todelliset palveluiden järjestämiskustannuksiin vaikuttavat tekijät.

10. Kommenttinne koskien saaristoista hyvinvointialuetta (saaristolain 9 a §) sekä siihen liittyvää valtioneuvoston asetusta

Saaristoisen hyvinvointialueen määrittelyn tulee perustua objektiivisiin ja pysyviin kriteereihin. Samalla on tärkeää, että rahoitusmalli kannustaa myös saaristoalueilla palveluiden yhteensovittamiseen ja kustannustehokkaisiin ratkaisuihin.

Kuljetuspalveluissa teknologian ja keskitetyn ohjauksen hyödyntäminen voi merkittävästi lieventää saaristoisuuden kustannusvaikutuksia.

11. Mahdolliset muut kommentit hallituksen esitysluonnoksesta

Menevä pitää esityksen tavoitteita julkisen talouden kestävyysvahvistamiseksi perusteltuina. Samalla korostamme, että rahoitusmallin muutokset yksin eivät tuota pysyviä säästöjä, ellei hyvinvointialueille luoda edellytyksiä toteuttaa rakenteellisia uudistuksia.

Erityisesti henkilökuljetuspalveluissa on tunnistettavissa merkittävä valtakunnallinen tehostamispotentiaali. Nykyinen järjestelmä on useilla alueilla hajautunut ja sisältää päällekkäisiä

sopimusrakenteita, joissa eri tahot vastaavat erikseen esimerkiksi sosiaali- ja terveydenhuollon kuljetuksista, Kelan korvaamista matkoista sekä kuluttajakyydeistä. Tämä johtaa:

vajaakäyttöön ja päällekkäisiin ajoihin

heikkoon kustannusennustettavuuteen

hallinnolliseen monimutkaisuuteen

tarpeeseen turvautua erillisiin lisäkorvauksiin, kuten päivystyslisiin

Jos hyvinvointialueen kuljetukset koottaisiin 1–2 toimijan kokonaisvastuulle ja sopimuksissa veloitettaisiin selkeästi huolehtimaan myös kuluttaja-ajoista, erillisille päällekkäisille sopimuksille ei olisi tarvetta. Käytännön kokemukset osoittavat, että kun sama toimija vastaa sekä yhteiskunnan korvaamista ajoista että muista kuljetuksista, palvelun saatavuus paranee ja markkina vakautuu.

Kuljetuspalveluissa saavutettavissa oleva tehostamispotentiaali on valtakunnallisesti merkittävä, arviolta jopa noin 100 miljoonaa euroa vuodessa, mikäli palvelut järjestetään kokonaisvastuullisesti ja optimoiden. Tämä tehostuminen ei perustu palvelutason heikentämiseen vaan järjestämistavan uudistamiseen, reittioptimointiin ja sopimusrakenteen yksinkertaistamiseen.

On tärkeää, että rahoitusjärjestelmä:

kannustaa palveluiden yhteensovittamiseen

ei ylläpidä päällekkäisiä rakenteita

mahdollistaa olemassa olevan operatiivisen datan hyödyntämisen päätöksenteossa

tukee kokonaisvastuullisia hankintamalleja

Kuljetuspalveluissa tarvittava tieto kustannusrakenteesta, yhdistelyasteesta ja kapasiteetin käytöstä on jo saatavilla palveluntuottajien järjestelmissä. Rakenteellisten uudistusten valmistelu ei edellytä uusia selvityshankkeita, vaan olemassa olevan tiedon tehokasta hyödyntämistä.

Hyvinvointialueiden taloudellisen kestävyyskannalta keskeistä ei ole ainoastaan rahoituksen taso, vaan se, millaisia kannusteita järjestelmä luo tehokkaaseen ja integroituneeseen palvelutuotantoon.

Turtiainen Emmi
Menevä Oy