

17.5.2016

Dno 16/010/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Viite Lausuntopyyntö LVM/2096/03/2015

Kansaneläkelaitoksen (Kelan) lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi

Lausuntopyynnön kohteena on 18.4.2016 päivätty luonnos hallituksen esityksestä eduskunnalle Liikennekaareksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikennekaariesityksen yleiset huomiot

Liikennekaaren tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Esityksellä kumottaisiin ja muutettaisiin lukuisia eri lakeja. Lain on tarkoitus tulla voimaan jo 2017 vuoden aikana.

Kela kannattaa esityksessä olevia uudistuksia uuden teknologian ja digitalisaation käyttöönotosta liikennesektorille. Liikennekaareissa esitetään asetettavaksi palveluiden tarjoajille velvoite avata rajapinnat, jolla mahdollistetaan tietojen liikkuminen eri liikennepalveluiden tarjoajien välillä. Lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopivuus edesauttaa matkaketjujen ja liikkumispalveluiden kehittämistä.

Markkinoille tulon avaaminen ja sääntelyn purkaminen ovat pääsääntöisesti kannatettavia asioita liikennepalveluissa niille kuluttajille, jotka pystyvät käyttämään erilaisia sääntelemättömiä palveluita. Tämän tyyppiset toiminnot mahdollistavat usein uusien liikennepalveluiden kehittämisen, mahdollisesti keveämmän kustannusrakenteen ja kuluttajille kohtuuhintaisemmat palvelut.

Kela pitää tärkeänä, että matkojen hinnan määräytymisen perusteet ovat luotettavasti todennettavissa. Tämän hetkinen kuluttajataksa erilaisine lisämaksuineen on niin monimutkainen, että kuluttajan on vaikea arvioida matkan hintaa etukäteen. Lisäksi ehjien ja toimivien matkaketjujen muodostaminen edellyttää esitettyjä yhteen toimivia lippu- ja maksujärjestelmiä

Kelan kannalta merkittävin Liikennekaaren esitys koskee sairausvakuutuslain (1224/2004) perusteella korvattujen matkojen näkökulmasta taksiliikenteen sääntelyn purkamista. Sääntelyn purkaminen tarkoittaisi luopumista enimmäishinnan vahvistamisesta, taksien asemapaikkakiintiöstä, ajovuorovelvoitteesta ja kuljettajakoulutuk-

sesta. Lisäksi mahdollistettaisiin ei-ammattimainen liikenteen harjoittaminen alalla. Kela näkee sääntelyn purkamisessa paljon hyviä puolia.

Liikennekaaren esitysten vaikutukset liittyen taksiliikenteen sääntelyn purkamiseen ja Kelan korvaamiin matkoihin

Kela korvasi vuonna 2015 yhteensä 3,1 miljoonaa taksimatkaa, joiden korvaukset olivat yhteensä 163 miljoonaa euroa. Kelan korvaamissa matkoissa on käytössä taksimatkojen suorakorvausmenettely. Suorakorvausmenettelyssä taksimatkat on keskitetty sairaanhoitopiireittäin yhteen taksimatkoja välittävään keskukseseen. Keskus tuottaa Kelalle sähköisen tiedon taksimatkoista sekä yhdistelee taksimatkoja. Taksimatkojen yhdistelyllä säästettiin vuonna 2015 yhteensä 16 miljoonaa euroa.

Suorakorvausmenettelyyn on liittynyt yli 90 % alueen autoilijoista. Jokaiselta asemapaikalta on autoja mukana menettelyssä ja jokaisella alueella on myös miltei koko esteettömien ajoneuvojen kapasiteetti käytössä. Se, että jokaiselta asemapaikalta on autoja mukaan lukien esteettömät autot, mahdollistaa sen, että asiakkaat saavat taksin aina silloin, kun he sitä tarvitsevat, myös kiireellisiin terveydenhuollon käynteihin. Tällä vaatimuksella on myös erityinen merkitys Kelan korvaamiin matkakustannuksiin, koska autot ovat saatavilla lähellä palveluiden käyttäjiä.

Matka taksilla korvataan silloin, kun asiakkaan terveydentila (terveydenhuollon määrittämänä) tai liikenneolosuhteet edellyttävät taksin käyttämistä. Suurin osa korvattavista matkoista tehdään erikoissairaanhoidon keskus- ja yliopistosairaaloihin. Väestömäärään suhteutettuna taksimatkoja korvataan eniten haja-asutusseudulla asuville iäkkäille, vähätuloisille henkilöille.

Enimmäishintasääntelystä luopuminen

Liikennekaaren esityksessä sairausvakuutuslain 4 lukuun ehdotetaan, että vahvistetun taksan sijaan korvausperusteena olisi taksimatkan toteutunut hinta. Kela korvaa taksimatkat tällä hetkellä taksiliikenteen kuluttajilta perittävistä enimmäishinnoista annetun valtioneuvoston asetuksen mukaan. Asetuksen soveltamiseen on tehty kustannusten hillitsemiseksi korvauskäytännössä erilaisia rajoituksia, kuten odotusajan korvaaminen on rajoitettu 15 minuuttiin yhdensuuntaiselta matkalta.

Kela ei ole tähän mennessä kilpailuttanut korvaamiensa taksimatkojen hintoja, koska asiakkaiden ja matkojen määrää sekä matkan kohdetta ei voida etukäteen tarkasti arvioida, kuten esimerkiksi koulukuljetuksissa. Tämä tekee kilpailutuksen toteuttamisesta haasteellista.

Mikäli taksien käyttämisestä enimmäishinnoista luovutaan, tulisi Kelan kilpailuttaa sekä välityspalvelun tarjoajat että Kelan korvaamat taksimatkat tai vaihtoehtoisesti

vahvistaa taksimatkoille oma enimmäistaksa, jota käytettäisiin korvausten perusteena. Jos enimmäishinnasta luovutaan, tulee vakuutetun tekemän matkan omavastuun ja vuosiomavastuun kertymiseksi vahvistaa jokin kilometri- tai vyöhykehinta, jolla vakuutetun matkakustannusten korvaamista voidaan luotettavasti hallita jatkossakin.

Autojen asemapaikkakiintiöstä ja ajovuorovelvoitteesta luopuminen

Autojen asemapaikkakiintiöstä ja ajovuorovelvoitteesta luopuminen merkitsisi sitä, että taksien saaminen määräytyisi markkinaehtoisesti. Luotettavien ja laadukkaiden palveluiden saaminen myös haja-asutusseuduilla on tärkeää asiakkaiden palveluiden ja kustannusten hillitsemisen näkökulmasta. Tällä hetkellä taksien saatavuus eri puolilla maata on ollut hyvä, vaikka asemapaikkakiintiö ei määrittele kunnan sisällä asemapaikkaa.

Kuljettajatutkinnosta luopuminen

Kuljettajatutkinnosta luopuminen ja kuljettajaa koskevien vaatimusten huomattava lieventäminen mahdollistaa kuljetusten järjestämisen nykyistä vapaammin. Tällöin erityisesti asiakkaan avustamiseen liittyvät seikat, kielitaito ja paikallistuntemus ovat olennaisia asioita matkan turvallisuuden ja laadun varmistamisessa.

Jakamistolouteen liittyvä ei ammattimainen kuljettaminen

Esityksen mukaan pienimuotoisen, vähäisen toiminnan raja ehdotetaan asetettavaksi niin, että toimintaa harjoittavan luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön kuljetustoiminnasta saadut korvaukset edeltävän 12 kuukauden aikana eivät saisi kokonaisuudessaan ylittää 10 000 euroa. Tämä rajanveto määritteli ei-ammattimaisen ja ammattimaisen toiminnan ja samalla toiminnan luvanvaraisuuden.

Näissä tilanteissa matkojen korvausperusteena voisi olla nykyinen Kelan noudattama oman auton käytöstä maksettava korvaus (0,20 euroa / kilometriltä).

Välillisten vaikutusten arviointi

Ehdotettujen muutosten vaikutuksia ei pystytä arvioimaan kattavasti etukäteen. Julkisesti tuettujen matkojen kokonaiskustannukset ovat nousseet vuosi vuodelta, joten lähtökohtaisesti on hyvä etsiä keinoja, joilla kustannuskehitystä voidaan hillitä. Kelan korvaamissa matkoissa on kustannusten kasvua pystytty hillitsemään tehokkaasti matkojen yhdistelyllä.

Liikennekaareissa esitetyssä mallissa Kela pitää tärkeänä, että paljon julkisesti tuettuja matkoja tarvitsevien henkilöiden mahdollisuudet turvallisiin kuljetuksiin

varmistetaan kaikkialla Suomessa myös jatkossa, sillä kohderyhmässä on paljon monisairaita ja muita erityistarpeita omaavia henkilöitä.

Muutoksen vaikutukset Kelan toimeenpanemaan lainsäädäntöön

Nykyinen Kelan toimeenpanema korvausjärjestelmä on todettu käytännössä toimivaksi. Kelan näkemyksen mukaan sairausvakuutuslain 15 luvun 9 §:n mukainen suorakorvausjärjestelmä olisi järkevää säilyttää myös uudessa mallissa. Kelalla on valmis toimiva järjestelmä ja sen mukaiset tietotekniset yhteydet palveluntuottajiin ja erilliskuljetusta suorittaviin autoilijoihin. Kela pystyy näin ollen tarjoamaan yhdenmukaisen ja tehokkaan järjestelmän toimeenpanon koko maassa. Samaa järjestelmää voidaan hyvin hyödyntää myös vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisilla matkoilla. Näiden matkojen yhdistelystä on meneillään parasta aikaa kokeiluja, joiden tulokset ovat nähtävissä ensi vuoden alkuun mennessä.

Yhteistyö terveydenhuollon toimijoiden kanssa on tärkeässä asemassa asiakkaiden terveydenhuollon tarpeen ja oikean kuljetusmuodon määrittelemiseksi. Kela pitää tästä syystä tarkoituksenmukaisena Liikennekaaressa esitettyjen muutosten kytkeä ajallisesti Sote-ratkaisun toimeenpanon etenemiseen. Lisäksi taksiliikennelakiin esitetyt muutokset tulisi tehdä samanaikaisesti kun joukkoliikenteen järjestämisvastuu siirtyy maakunnille suunnitellun Sote-ratkaisun myötä vuonna 2019. Samaan aikaan olisi tarkoituksenmukaista, että Kelan korvaamat matkat ja kuntien tällä hetkellä järjestämät vammaispalvelulain mukaiset matkat kilpailutettaisiin Kelan toimesta alueellista jakoa noudattaen. Yhteiskilpailutuksesta olisi yhteiskunnalle taloudellista hyötyä ja asiakkaat saisivat yhdenvertaiset korvauspalvelut asuinpaikasta riippumatta.

Yhteenveto

Kela katsoo, että Liikennekaaren lakiesityksessä olevat asiat, kuten uuden teknologian mahdollistaminen, rajapintojen avaaminen eri toimijoiden välillä sekä esitykset yhteneväisistä lippu- ja maksujärjestelmistä ovat kannatettavia asioita. Näillä kaikilla asioilla mahdollistetaan asiakkaille parempi informaatio eri kulkuvälineistä, helpotetaan matkaketjujen muodostamista ja luodaan uusia liikennemarkkinoita niille asiakkaille, jotka pystyvät itsenäisesti ja terveydentilan heikentämättä käyttämään erilaisia uusia liikennemuotoja.

Ei-ammattimaiseen kuljettamiseen liittyy Kelan näkökulmasta verotukseen, asiakasturvallisuuteen ja ammattimaiseen yhteistyövelvoitteeseen liittyviä asioita, joita voidaan vielä selvittää tarkemmin.

Sairaiden ja vammaisten henkilöiden laadukkaat kuljetuspalvelut tulee voida jatkossakin turvata yhdenmukaisesti koko maassa. Taksisääntelyn lainsäädännön purkamisen vaikuttaa eri toimijoiden tekemiin hankintoihin ja erityisesti palvelun laadun ja toiminnan turvaamiseen liittyvissä asioissa. Tästä aiheutuu eri toimijoille ja Kelalle jonkin verran lisää työtä ja vastuita.

Kelan näkemyksen mukaan olisi tarkoituksenmukaista edetä asiassa esimerkiksi siten, että toteutetaan yhteishankinta joidenkin kuntien/maakuntien vammais-palvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaisten matkojen ja Kelan korvaamien matkojen osalta. Tällainen kokeilu voitaisiin toteuttaa vuoden 2018 aikana.

Esitetyt muutokset on mahdollista toteuttaa vuoden 2019 alusta. Tämä tulisi ottaa huomioon siirtymäsäännöksissä.

Pääjohtaja



Liisa Hyssälä

Johtaja



Kari-Pekka Mäki-Lohiluoma

