

Liikenne- ja Viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi

9LIVES OY:N LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ LIIKENNEKAAREKSI JA ERÄIKSI SIIHEN LIITTYVIKSI LAEIKSI

9Lives on Suomen suurin yksityinen ensihoito- ja sairaankuljetuspalveluita tarjoava yritys, jonka tehtävänä on tehdä omalta osaltaan Suomesta turvallisempi ja ihmisläheisempi paikka. Palvelemme kuntia, kuntayhtymiä, sairaanhoitopiirejä, terveydenhuollon organisaatioita sekä yksittäisiä ihmisiä.

TAUSTA

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) esitys Liikennekaareksi on osa hallituksen kärkihanketta, jolla tähdätään suotuisan toimintaympäristön luomiseen uusille liiketoimintamalleille. Esityksellä muutettaisiin nykytilaa, jossa liikenteen markkinat ovat vahvasti säännellyt ja julkisin toimin ohjatut. Näemme, että tieliikenteen palveluiden tarjoamista koskevaa sääntelyä vähentämällä luodaan innovaatioiden ja uudenlaisten palveluiden syntymistä tukeva säädös- ja muu toimintaympäristö.

Liikennepalvelujen ostot ja muu julkinen tuki liikennejärjestelmälle ovat valtion- ja kuntataloudessa merkittävä menoerä. Kuntien opetustoimen ja sosiaalitoimen sekä Kelan sairausvakuutuslain (SVL) nojalla korvaamien matkojen kustannukset yhteiskunnalle ovat noin 700 miljoonaa euroa vuodessa. Tiukasti säännellyn taksialan kokonaisliikevaihto on noin miljardi euroa vuodessa, josta noin 400 miljoonaa tulee julkisesti rahoitetuista matkoista. Kilpailun avaaminen voisi tuoda alalle uusia toimintamalleja, joiden myötä kuljetusten täyttöastetta voitaisiin parantaa kyytejä yhdistelemällä ja näin tarjota edullisempia kuljetuksia (Liikenteen markkinat Suomessa, Trafim tutkimuksia 16/2015). Tässä lausunnossa keskitymme julkisesti rahoitettuihin henkilöliikenteen matkoihin, ottamatta kantaa uudistusten vaikutuksiin yleiseen taksiliikenteeseen.

KUSTANNUKSET

Liikennekaaressa ehdotettu henkilöliikennelupa, joka yhtäältä korvaisi joukkoliikennelain mukaisen joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan sekä kutsuliikenneluvan ja toisaalta oikeuttaisi toimijan harjoittamaan myös taksiluvan alaista henkilöliikennettä, on hyvä esimerkki sääntelyn järkevöittämisestä. Tämä yhdistettynä alueellisten taksikiintiöiden poistumiseen mahdollistaisi entistä monipuolisemmat liikennepalvelut sekä eri asiakasryhmien kyytien yhdistelyn, millä olisi sekä kustannustehokkuuden että ympäristön kannalta positiivisia vaikutuksia. Kyytien yhdistelystä on ollut jo alueellisia kokeiluja, joissa taksikeskukset ovat matkojen yhdistelyllä saavuttaneet lupaavia tuloksia. Matkojen yhdistely on lainsäädännön puitteissa mahdollista jo nyt, mutta käytännössä se ei toteudu, koska viranomaisyhteistyö ei toimi kuntien ja Kelan tai edes kuntien eri yksiköiden (esimerkiksi koulumatkojen ja vammaiskuljetusten yhdistäminen) välillä. Yhteiskunnan korvaamat taksimatkat ovat suuri menoerä ja väestön ikääntyessä kustannukset kasvavat entisestään. Kuten LVM:n Henkilökuljetusten uudistaminen -selvityksessäkin on todettu, nykytilanteen tekee ongelmalliseksi se tosiasia, että Kelan korvaamia matkoja välittävät tilausvälityskeskukset ovat taksiyrittäjien omistamia, jolloin tilausvälityskeskusten välitön kaupallinen intressi ei ole taksikuljetusten mahdollisimman tehokas yhdistäminen (LVM:n julkaisuja 9/2015).

PALVELUN LAATU

Ehdotettua sääntelyn purkua vastustavat tahot ovat osoittaneet huolensa lupavaatimusten keventämisen vaikutuksista kuljetuspalveluiden laatuun. Taksinstituutio on vuosikymmeniä taannut asiakkailleen luotettavaa ja tasalaatuista palvelua. Sairausvakuutuslain (SVL), vammaispalvelulain (VPL) sekä sosiaalihuoltolain (SHL) alaisiin kyyteihin oikeutetuilla potilailla ja erityisryhmillä on monenlaisia erityistarpeita. Kilpailun vapauttaminen taksiliikenteen ulkopuolisille toimijoille mahdollistaa näiden erityisryhmien kannalta myös nykyistä paremman laadun tarjoamisen.

LIIKENNEPALVELUT OSANA SOSIAALI- JA TERVEYDENHUOLTOA

Julkisten sosiaali- ja terveydenhuoltomenojen sekä palveluiden laadun huomioimiseksi esitys Liikennekaaresta tulee nähdä myös osana sosiaali- ja terveyspalveluiden uudistamista. Nykyisellään VPL:n ja SHL:n mukaisten kuljetusten järjestämisvastuu on kunnilla ja kuntayhtymillä. Sote- ja

aluehallintouudistuksen myötä näiden palveluiden järjestämisvastuu siirtyy suuremmille alueellisille järjestäjätahoille, mikä poistaa nykyisiä kuntarajojen asettamia siiloja päätöksenteossa. On ensiarvoisen tärkeää, että Liikennekaari toimii parempien ja kustannustehokkaiden palveluiden mahdollistajana, ei niiden estäjänä. Lupasääntelyn ja kiintiöiden purkaminen mahdollistaisi innovatiivisten toimintamallien kokeilemisen uudistushenkisillä alueilla jo ensi vuoden alusta, mikä olisi linjassa myös Sipilän hallituksen hallitusohjelman kanssa. Se mahdollistaisi Kelalle ja kunnille innovatiivisten toimintamallien kehittämisen yhteistyössä uudenlaisten yritysten kanssa. Me uskomme vahvasti, että uusilla toimintamalleilla on saavutettavissa sekä parempia palveluita niitä tarvitseville ihmisille, että kustannustehokkaampia ratkaisuja kunnille ja Kelalle.

Näiden tavoitteiden täyttymisen edellytyksenä on seuraavien esityksen kohtien toteutuminen:

- Nykymuotoisen joukkoliikenteen, kutsujoukkoliikenteen ja taksiliikenteen harjoittamisen mahdollistava henkilöliikennelupa otetaan käyttöön
- Lupakiintiöistä ja asemapaikkasääntelystä luovutaan

Uuden lainsäädännön tultua voimaan on vastuu julkisesti rahoitetun henkilöliikenteen kehittämisestä palveluiden järjestäjillä. Me 9Livesillä olemme valmiita kehittämään alalle innovatiivisia toimintamalleja yhteistyössä LVM:n, kuntien, Kelan, sairaanhoitopiirien ja erikoisryhmien edustajien kanssa.

Helsingissä 23.5.2016



Markus Ulfstedt
Toimitusjohtaja