

12.08.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö
Osastopäällikkö Minna Kivimäki
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Lausuntopyyntöne 24.6.2013 (LVM 1184/08/2013)

KANSANELÄKELAITOKSEN LAUSUNTO SELVITYSMIES PAAJASEN SELVITYKSESTÄ SEKÄ RAHOITUSTYÖRYHMÄN RAPORTISTA

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Kansaneläkelaitoksen (myöhemmin Kela) lausuntoa selvitysmies Juhani Paajasen selvityksestä ”julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä (Julkaisuja 11/2013) sekä rahoitustyöryhmän raportista joukkoliikenteen rahoituksesta (Julkaisuja 12/2013)”.

1. Yleiset huomiot

Kela pitää tärkeänä tavoitteena selvittää, miten henkilökuljetuksia rahoitetaan ja toimintatapoja kehitetään tulevaisuudessa. Erilaiset kuljetusmuodot ja niihin liittyvä lainsäädäntö vaikuttavat merkittävästi asiakkaiden mahdollisuuteen käyttää julkisia terveystalouksia ja koulutuspalveluja.

Sairausvakuutuslain mukaan korvattavat matkakustannukset ovat pieni osa terveydenhuollon menoista, mutta niillä on erityinen merkitys kuntalaisten yhdenvertaisessa palveluiden saavutettavuudessa asuinpaikasta tai henkilön terveydentilasta riippumatta. Väestön ikääntyessä ja palvelujen keskittyessä entistä enemmän kasvukeskuksiin, on liikkumisessa monia asioita, joita tulee kehittää siten, että turvataan asiakkaiden kotona asuminen mahdollisimman pitkään ja taa-taan luotettavat liikkumispalvelut myös haja-asutusalueille. Nykyinen malli, jossa kukin organisaatio suunnittelee ja kehittää vain omia henkilöliikenteen palvelumuotoja, on kokonaisuuden ja kustannusten hallinnan kannalta haastava.

Henkilöliikennepalveluiden uudistamisen ei tule kuitenkaan olla itseisarvo, vaan jatkotyöskentelyn tavoitteena tulisi olla henkilöliikennepalveluiden tarkoituksenmukainen ja tehokas järjestäminen Suomessa.

2. Yksityiskohtaiset huomiot

Lausunnon lukemisen helpottamiseksi Kela ottaa seuraavassa kantaa erikseen niihin ehdotettuihin asioihin, joilla on olennainen merkitys Kelan toimeenpaneman sosiaaliturvan kannalta. Kannanotot on jaoteltu lukuun I koskien selvitysmies Paajasen raportti, lukuun II kos-

kien joukkoliikenteen rahoitustyöryhmän raporttia sekä lukuun III koskien Kelan myöntämää koulumatkatukea.

I Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen, selvitysmies Paajasen raportti

3. Yleistä sairausvakuutuslain mukaisesta matkojen korvaamisesta

Sairausvakuutuslaissa (1224/2004, SVL) säädetään vakuutetun oikeudesta korvaukseen tarpeellisista sairauden hoidon aiheuttamista kustannuksista. Vakuutetulla on oikeus saada sairauden hoitoon liittyvistä matkakustannuksista korvaus SVL:ssa määritellyllä tavalla. Vakuutetulle aiheutuneet matkakustannukset korvataan kokonaan sillä osin kuin ne ylittävät vakuutetun omavastuuosuuden. Korvaus maksetaan kuitenkin lähtökohtaisesti enintään matkakustannuksen korvauksen perusteeksi vahvistetun korvaustaksan määrästä.

Vakuutetun matkakustannukset korvataan sen mukaan, kuinka paljon matka olisi tullut maksamaan käyttäen halvinta käytettävissä olevaa matkustustapaa. Vakuutetun matkakustannukset korvataan kuitenkin erityisajoneuvon käytöstä aiheutuneiden kustannusten perusteella, jos vakuutetun *sairaus, vaikea vamma tai liikenneolosuhteet* edellyttävät erityisajoneuvon käyttöä. Erityisajoneuvolla tarkoitetaan mm. omaa autoa, taksia, vammaisvarustettua ajoneuvoa tai pienoislinja-autoa. Vakuutetun terveydentilan osalta terveydenhuolto tekee arvion siitä mikä on tapauskohtaisesti vakuutetulle sopivin matkustuspa.

Henkilöliikennepalveluiden laatutasosta ja toimintaedellytyksistä on säädetty muussa lainsäädännössä, kuten taksiliikennelaissa ja joukkoliikennelaissa. Lähtökohtaisesti Kelan korvaamien matkojen enimmäiskorvauksista on säädetty asetuksilla. Tällöin lähtökohtaisesti kaikki palveluntuottajat jotka täyttävät muussa lainsäädännössä asetetut vaatimukset (mm. luvista ja palvelutasosta) voivat tarjota vakuutetuille palveluitaan ennalta määrättyyn hintaan (asetukset). Tällöin palveluiden hintoja voidaan hallita asetusten kautta.

3.1. Perinteisen joukkoliikenteen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen entistä tiiviimpi integrointi

Esitystä siitä, että perinteistä joukkoliikennettä ja muuta tuettua henkilöliikennettä tarkasteltaisiin laajempaan henkilölogistiikan järjestelmänä, on Kelan näkemyksen mukaan kannatettava asia. Erityisesti esteettömän, palvelultaan joustavan, asiakasystävällisen palvelulinjan ja kutsujoukkoliikenteen luominen kaikille avoimeksi kuljetusmuodoksi on kannatettava asia. Kela korostaa liikenteen suunnittelussa ja toteuttamisessa erityisesti sitä, että vammaisten ja ikäihmisten liikumistarpeet otetaan riittävällä tasolla huomioon mukaan lukien soveltuvan kaluston laatutaso. Palvelulinja- ja kutsujoukkoliikennettä suunniteltaessa keskeiseksi nousee terveydenhuollon toimipaikkojen sijainti, jotta asiakkaat pystyisivät käyttämään näitä kulkumuotoja mahdollisimman paljon.

Erityisenä lisäkustannusten aiheuttajana on selvityksessä mainittu ainakin vammaispalvelulain mukaisten matkojen osalta erilliskuljetusten käytön lisääntyminen (s. 11). Erilliskuljetusten käytön osalta on huomiota kiinnitettävä erityisesti henkilön palvelutarpeeseen ja siihen milloin jokin muu vaihtoehto voi olla tosiasiallisesti käytettävissä oleva vaihtoehto näissä tapauksissa.

3.2 Henkilöliikenteen hajanaisen rahoituksen kehittäminen ja pitkäjänteisen toiminnan varmistaminen

Kela kannattaa ehdotusta alueellisen peruspalvelutason turvaamisesta ja siitä, että valtion talousarvioon tehtäisiin 10 miljoonan euron korotus vuosittain kolmena seuraavana vuotena. Tällä määrärahalla turvattaisiin osittain mahdollisuus tuottaa kustannustehokkaita ja laadukkaita palveluja niille asiakasryhmille, jotka pystyvät käyttämään näitä kuljetusmuotoja. Joukkoliikenteen tarjontaa suunniteltaessa tulee Kelan näkemyksen mukaan kiinnittää erityistä huomiota siihen, että joukkoliikenne on hyvin käytettävissä matkoissa, jotka suuntautuvat terveydenhuollon toimipisteisiin ja oppilaitoksiin kuntarajoista riippumatta.

3.3. Henkilölogistiikan organisointi ja resurssit

Kela kannattaa ehdotusta perustaa ministeriöiden välille määräaikainen koordinaatioprojekti, joka vastaa tarvittavien toimintamuutosten valmistelusta ja yhteistyöstä eri ministeriöiden välillä.

Sitä vastoin esitystä siitä, että henkilölogistiikan toiminnot ehdotetaan keskitettävän toimivaltaisille joukkoliikenneviranomaisille, jotka perustaisivat logistiikkayksiköitä vastaamaan niin joukkoliikenteen, sosiaalitoimen, sivistystoimen ja Kelan korvaamien kuljetusten tilauspalvelujen hankinnoista tulee harkita huolellisesti ja selvittää sen vaikutukset Kelan korvaamien matkojen kustannuksiin ennen sen toteuttamista.

Ehdotuksen mukaan Kelan korvaamien matkojen vastuutahoina voisi olla esimerkiksi uudet SOTE-alueet, joilla olisi *järjestämis- ja tilaajatahovastuu* Kelan korvaamista matkoista. Jos ehdotettu muutos toteutettaisiin, saattaisi se nostaa yhteiskunnan kustannuksia erittäin merkittävästi sairausvakuutuslain mukaisten matkakorvausten osalta.

Kelan tutkimusosaston selvitti vuoden 2011 terveyspalveluihin liittyvien käyntien lukumäärää suhteutettuna Kelasta haettuihin matkakorvauksiin. Tämän selvityksen perusteella korvaukseen oikeutettuja matkoja oli tänä vuonna yhteensä noin 89 miljoonaa matkaa. Samana ajanjaksona Kela korvasi kuitenkin ainoastaan 5,5 miljoonaa matkaa. Näin ollen korvausta maksettiin 6,2 % kaikista niistä matkoista, joista asiakas olisi ollut oikeutettu hakemaan sairausvakuutuslain mukaisen matkakorvauksen. Valtaosa matkoista tehdään selvityksen perusteella siten, että asiakas ei hae näistä korvausta. Kelasta haetaan korvausta yleensä vasta sitten, kun matkan kustannus on suuri tai asiakas joutuu tekemään useita kymmeniä matkoja vuodessa terveydenhuoltoon, esimerkiksi sarjahoidot. Valtaosa väestöstä rahoittaa terveydenhuol-

toon suuntautuvat matkakustannukset itse ilman yhteiskunnan tukea.

Kelan käsityksen mukaan järjestämistahon nimeäminen Kelan korvaamille matkoille, mielletäisiin niin sanottuna subjektiivisena oikeutena saada aina järjestetty matka. Tällä tavalla järjestetty toiminta, saattaisi lisätä terveydenhuoltoon tehtyjen matkojen kustannuksia useilla kymmenillä, ellei sadoilla miljoonilla euroilla vuosittain. Tätä ei voitane pitää nyt lausunnolla olevien raporttien tavoitteena.

3.4. Tehokas tilauspalvelu yhdistelee matkoja aktiivisesti

Ehdotuksessa esitetään matkojen tilauspalvelujen hankinta toimivaltainen viranomaisen ja muiden hankinnoista vastaavien tahojen hoitettavaksi. Perusperiaatteena on matkojen yhdistely ja välitys normaaliin joukkoliikenteeseen, kaikkien kuljetusyrittäjien tasapuolisuus kuljetusten suorittamiseen sekä yhdistelylle asetettavat tavoitteet.

Kela kannattaa matkojen yhdistelyä keinona saada kustannusten kasvulle hillintää. Silloin, kun yhdistelyä tehdään tarkoituksenmukaisilla (riittävän pitkällä) matkoilla ja asiakkaan terveydentila mahdollistaa matkan yhdistelyn, on yhdisteleminen tehokas keino hillitä kustannusten kasvua. Myös ohjaus eri kulkuneuvoihin ja eri kuljetusyrittäjien tasapuolinen mahdollisuus osallistua kuljetusten suorittamiseen on ensiarvoisen tärkeä asia. Erityisen tärkeänä asiana Kela pitää sitä, että asiakkailla ja viranomaisilla olisi tulevaisuudessa helposti saatavilla reaaliaikaiset reitti- ja aikataulutiedot. Nykyisin tiedot ovat hajallaan tai ne ovat hankalasti haettavissa.

Kelan sairausvakuutuslain perusteella korvaamien matkojen yhdistelyn onnistumisen edellytys on kertyneen kokemuksen perusteella terveydenhuollon aktiivinen informointi ja osallistuminen omalta osaltaan myös matkojen yhdistelytoimintaan. Aikataulutamalla esimerkiksi säännöllisesti toistuvat sarjahoitokäynnit siten, että samalta suunnalta tulevat asiakkaat tulevat ja lähtevät samaan aikaan hoitoon, mahdollistetaan yhdistelyn onnistuminen. Tästä on korvauskäytännössä olemassa useita hyviä esimerkkejä.

3.5. Henkilöliikennepalvelujen tehokas toteuttaminen

Kelan mielestä esitys siitä, että hankintasopimuksissa kiinnitetään erityistä huomiota asiakastyytyväisyyteen, palveluun ja esteettömyyteen ovat tärkeitä asioita. Myös riittävän pitkät sopimusajat tuovat vakautta kilpailutuksille. Esteettömän kaluston vaatimukset yhdenmuukaisten standardien kautta ja ovelta ovelle tapahtuvat kyydit ovat kannatettavia. Nämä asiat korostuvat varsinkin Kelan korvaamilla sairausvakuutuslain mukaisilla matkoilla.

Palveluhankinnoissa on lisäksi tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että kilpailutukseen saadaan riittävä määrä erilaisia autoja ja että autoja on mukana jokaiselta alueelta tarpeellinen määrä. Oikean ja riittävän kaluston saaminen toimintaan on merkityksellistä, jotta asiakkaat pääsevät luotettavasti hoitolaitokseen silloin, kun heidän terveydentilansa tai vastaanottoaikansa sitä edellyttää.

3.6. Vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset

Kela kannattaa esitystä siitä, että vammaispalvelulain mukaisia kulkusoikeuksia ja käytäntöjä yhdenmukaistetaan koko maassa. Vammaispalvelulain mukaan korvattavien matkoja käyttävät asiakkaat ovat monelta osin samoja asiakkaita, jotka saavat myös Kelasta matkakorvausta. Matkojen käyttäjät ovat usein liikuntarajoitteisia siten, että he tarvitsevat esteetöntä kulkuneuvoa tai ainakin avustamista matkallaan. Kuntien erilaiset myöntämiskäytännöt asettavat kansalliset eriarvoiseen asemaan.

Asiakkaan yhdenvertaisen kohtelun vuoksi olisi tärkeää, että hänellä on sama oikeus käyttää esimerkiksi esteetöntä kulkuneuvoa, saattajaa tai niin sanottua ”tuttutaksia”, silloin kun hän tekee vapaa-ajan matkan tai matkustaa sairauden vuoksi hoitolaitokseen.

Kela kannattaa ehdotusta selvittää mahdollisuutta siirtää vammaispalvelulain mukaisten matkojen toimeenpano kunnista Kelaan. Siirto mahdollistaisi muun muassa asiakkaiden yhdenvertaisen kohtelun asuinpaikasta riippumatta, matkojen tehokkaan yhdistelyn ja kustannusten ajantasaisen seurannan, tilastoinnin ja valvonnan. Kelan kehittämän sähköisen suorakorvauslaskutuksen tuottamat hyödyt koituisivat täten myös kuntien vastuulla oleviin kuljetuksiin ja vähentäisivät kuntien hallinnollisen työn osuutta. Kelan koko maan kattava palveluverkko ja uudet tietojärjestelmäratkaisut olisivat hyödynnettävissä koko yhteiskunnan eduksi.

3.7. Sairausvakuutuslain mukaiset matkat

Selvitysmies esittää, että Kelan korvaamien matkojen ja tilauspalvelujen hankinnoista ja järjestämisestä ja tilaajatoiminnasta vastaavaksi tahoksi nimettäisiin esimerkiksi SOTE-alueet.

Kela korvaa vakuutetulle aiheutuneita matkakustannuksia sairausvakuutuslain perusteella. Korvaus myönnetään nykylainsäädännön mukaan halvimman tarpeellisen kulkuneuvon käytöstä aiheutuneiden kustannusten mukaan. Erityiskulkuneuvolla, kuten taksilla tai ambulanssilla tehty matka korvataan terveydenhuollon ammattihenkilön tekemän arvion perusteella. Matkakorvaus voidaan myöntää myös puutteellisten liikenneolosuhteiden perusteella.

Kela korvasi sairausvakuutuslain perusteella vuonna 2012 yhteensä noin 5,9 miljoonaa matkaa. Korvauksia näistä matkoista maksettiin noin 300 miljoonaa euroa. Eniten matkoja korvattiin taksilla (noin 3,4 miljoonaa matkaa, noin 191 miljoonalla eurolla). Taksimatkoista haetut korvaukset perustuvat pääosin asiakkaan terveydentilan vuoksi tehtäviin matkoihin. Yli 95 % korvatuista taksimatkoista korvataan asiakkaan terveydentilaan perusteella. Taksimatkan tarpeellisuuden arvioi terveydenhuollon ammattihenkilö todistuksella SV 67, todistus matkakorvausta varten. Loput taksimatkat, arviolta alle 5 % korvatuista matkoista korvataan puutteellisten liikenneolosuhteiden vuoksi. Omalla autolla tehtyjä matkoja korvattiin vastaavasti 1,5 miljoonaa

matkaa, joista korvaukset olivat noin 16 miljoonaa euroa.

Matkakorvaukset kohdentuvat eniten taajamien ulkopuolelle asuville iäkkäimmille henkilöille. Nuoremmat matkakorvausten saajat ovat keskimäärin pienituloisempia henkilöitä. Korvauksista yli 80 % maksetaan matkoista, jotka tehdään yliopisto- tai keskussairaalaan. Erityinen huomio tulee edelleen kiinnittää siihen, että valtaosa matkoista terveydenhuoltoon tehdään siten, että asiakas ei hae niistä korvausta lainkaan Kelasta (vrt. kohta 3.3.)

Taksimatkojen suorakorvausmenettely

Kela on vuodesta 2010 lukien kehittänyt yhdessä Suomen Taksiliiton kanssa suorakorvausmenettelyä, jossa Kelan korvaamat taksimatkat keskitetään yhteen sairaanhoitopiirin tilausvälityskeskukseen. Suorakorvausmenettely perustuu tällä hetkellä sopimusperusteiseen toimintaan Kelan vakuutuspiirin ja alueella toimivan tilausvälitysyhtiön välillä. Suorakorvausmenettelyä noudatetaan tällä hetkellä 13 sairaanhoitopiirin alueella. Kelan on tarkoitus laajentaa toiminta koko maahan syksystä 2013 lähtien joko kilpailuttamalla tai jatkamalla sopimusperusteista toimintaa.

Suorakorvausmenettely on kehitetty ja otettu käyttöön nimenomaisesti taksimatkojen kustannusten kasvun hillitsemiseksi.

Yhdisteltyjä taksimatkoja on jo tehty yli 220 000 vuosien 2011 ja 2012 aikana. Taksimatkojen yhdistelyn arvioidaan tuoneen lähes 9 miljoonan euron säästöt vuosina 2011 – 2012 verrattaessa siihen, että kaikki suorakorvaustaksimatkat olisi tehty yksin matkustaen. Arvio perustuu suorakorvausalueiden tilausvälitysyhtiöiden toimittamiin raportteihin säästetyistä kilometrimääristä ja Kelan korvaustilastoihin.

Tuloksellisen yhdistelyn lisäksi suorakorvausmenettelyyn on kehitetty yhdessä taksialan kanssa luotettava ja nopea sähköinen tiedonsiirto kuljetuskustannusten maksamiseksi. Sähköinen tieto toimitetaan suoraan auton mittarista välitystietoihin yhdistettynä Kelan palvelimelle. Tilausvälityskeskuksesta tilattuja taksimatkoja on korvattu tähän mennessä yli 2 miljoonaa matkaa. Hallinnollisen työn osuus vähenee jokaisella osapuolella merkittävästi, joka osaltaan vähentää myös kustannuksia ja järkevöittää toimintaa.

Jokaisella toiminnassa olevalla suorakorvausalueella yli 90 % autoilijoista on liittynyt suorakorvausmenettelyyn. Matka välitetään asiakasta lähimmälle ajovuorossa olevalle autoilijalle, mikäli taksin käyttö on perusteltua asiakkaan terveydentilan tai liikenneolosuhteiden vuoksi.

Suorakorvausmenettely on alun perin kehitetty Kelan korvaamiin matkoihin. Menettely on kuitenkin helposti laajennettavissa kaikkiin yhteiskunnan korvaamiin taksimatkoihin mukaan lukien joukkoliikenneautoilla tehdyt matkat. Tilausvälityskeskusten kautta voitaisiin yhdistellä tulevaisuudessa niin vammaispalvelulain ja sairausvakuu-

tuslain mukaisia asiointimatkoja sekä myös haja-asutusseudulla tarvittavia asiointimatkoja joukkoliikenteen puutteen vuoksi. Välityskeskusten tehtäviä voitaisiin edelleen laajentaa siten, että se ohjaisi asiakkaita aina käyttämään halvinta mahdollista kulkutapaa kaikissa tilaustapahtumissa. Ohjaus palvelu- ja kutsujoukkoliikenteeseen ei nykyisin kaikissa tilanteissa ole puuttuvien reitti- ja aikataulutietojen vuoksi mahdollista.

Kustannusten osalta merkittävää on myös se, että luodaan mahdollisimman hyvät edellytykset matkojen yhdistelylle sekä matkaketjujen luomiselle. Tämä edellyttää ennen kaikkea tilausten keskittämistä, riittävää käytettävissä olevaan informaatiota sekä yhteistyötä terveydenhuollon toimijoiden kanssa.

3.8. Joukkoliikennelaki

Kelan näkemyksen mukaan joukkoliikenteen suunnittelussa on välttämätöntä ottaa nykyistä paremmin huomioon koulu-, sosiaali- ja terveystoimen kuljetustarpeet. Joukkoliikenneluvallisia autoja koskevaa lainsäädäntöä tulee selkeyttää pikaisesti. Nykyisin vallitsee sekava tilanne, jossa osaa liikenteestä voidaan hoitaa taksinomaisesti ilman, että kyseessä olevilla autoilla on ajovuorovelvoite tai taksiliikennelain mukaisia varustetasoedellytyksiä. Lippu- ja maksujärjestelmien yksinkertaistaminen, yhteensopivuus ja asiakasystävällisyys ovat edelleen Kelan näkemyksen mukaan kannatettavia asioita.

3.9. Taksiliikennelaki

Kela katsoo, että selvitysmiehen esitys vähentää sääntelyä ja lisätä alan kilpailukykyä on sinänsä kannatettava asia. Tällöin on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, että palvelua on tarjolla kaikkina vuorokauden aikana myös niillä alueilla, joissa asiakkaita on vähän. Nykyinen lupamenettely asemapaikkasääntelyineen on mahdollistanut sen, että asiakkaalla on ollut mahdollista saada taksi käyttöönsä kohtuullisilla kustannuksilla riippumatta siitä, asuuko asiakas haja-asutusseudulla vai kaupungissa. Kela pitää myös välttämättömänä turvata jatkossakin erityisryhmien tarpeiden mukainen palvelu- ja kalustotaso.

3.10 Ajoneuvolaki

Kela kannattaa esitystä siitä, että taksamittarin käyttö sallittaisiin kaikissa niissä ajoneuvoissa, joita käytetään yhteiskunnan kustantamissa tai korvaamissa ajoissa. Näin saataisiin luotettava yhdenmukainen tieto kuljetuskustannuksista ja mahdollistetaan samalla luotettava sähköinen tiedonsiirto. Erityisen kannatettava on esteettömyysvaatimusten yhdenmukaistaminen ja kehittäminen. Pienten linja-autojen korvausperusteiden määrittäminen omassa asetuksessa on tarpeen. Tällöin tulee tarkoin määritellä ne matkat, joissa asetusta voidaan soveltaa.

3.11 Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista

Kehittämisehdotuksessa esitetään, että valtionavustusasetusta uudistettaessa on otettava huomioon se, että avustusta voitaisiin käyttää myös toimivaltaisten viranomaisten henkilölogistiikkakeskusten perustamiseen. Kela näkemyksen mukaan esitys on kannatettava.

3.12. Yhteensopivien maksu- ja laskutusjärjestelmien kehittäminen

Kela kannattaa ehdotusta siitä, että maksu- ja laskutusjärjestelmien kehittämisessä pyritään yksinkertaisuuteen, selkeyteen ja yhteensopivuuteen. Järjestelmien rajapintojen avoimuus siten, että tilaustapah- tumissa pystytään tekemään ”online”-palveluna matkojen yhdistelyä, matkaketjuja ja korvaamaan kustannukset, ovat kannatettavia asioita. Kelan kokemuksen mukaan myös tällä tavoin voidaan säästää yhteis- kunnan korvaamia kustannuksia, vähentää turhaa työtä ja parantaa asiakaspalvelua.

II Joukkoliikenteen rahoitustyöryhmän raportti

Työryhmän raportissa sivulla 8 esitetään Kelan matkakorvauksiin liit- tyen, että vain sadasosa maksetuista korvauksista kohdistuu joukko- liikenteellä maksettuihin korvauksiin. Kela toteaa lausuntonaan tähän, että luvussa esitetyt tiedot perustuvat Kelasta haettuihin korvauksiin, eikä niihin tietoihin, kuinka paljon asiakkaat käyttävät kyseistä liiken- nemuotoa terveydenhuoltoon matkustaessaan. Kuten aiemmissa sel- vitysmiestyöryhmän raportin kommentteissa on todettu, vain murto- osassa niistä matkoista, jotka oikeuttaisivat nykylainsäädännön mu- kaan korvaukseen, haetaan Kelasta korvausta.

Kela kannattaa työryhmän ehdotuksia siitä, että joukkoliikenteen määrärahaa korotettaisiin ja siinä huomioitaisiin mahdolliset syntyvät kuntaliitokset. Myös mahdolliset uudet SOTE-alueet tulee huomioida joukkoliikennettä suunniteltaessa.

Samoin ehdotukset siitä, että määrärahan vaikuttavuutta seurattaisiin nykyistä aktiivisemmin alueittain, ovat kannatettavia asioita.

Ehdotukseen 7 Kela toteaa, että mikäli työryhmän esitys tarkoittaa myös Kelan matkakorvausten siirtämistä yhteiseen rahoitukseen, niin tämä tulee evaluoida erityisen huolellisesti viitaten Kelan lausunnossa selvitysmies Paajasen raportin kohdalla juuri esiin tuomiin riskeihin kustannusten merkittävästä kasvusta.

Yhteenveto molemmista raporteista sairausvakuutuslain näkökulmasta

Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoitusta ja toimin- tatapoja sekä -edellytyksiä on kannatettavaa arvioida ja kehittää tar- koituksenmukaisina kokonaisuuksina, jotta nykyisiä toimintatapoja voidaan tehostaa. Tavoitteena tulee olla henkilökuljetuspalveluiden laadukas ja kustannustehokas toteutustapa koko valtakunnassa asi- akkaiden palveluntarve ja palveluntuottajien toimintaedellytykset huomioiden.

Jatkoselvittelyssä tulee kiinnittää erityistä huomiota niihin vaikutuksiin ja haasteisiin, joita mahdollinen toimintatavan muutos toisi tullessaan siirryttäessä matkojen korvaamisesta matkojen järjestämiseen myös sairausvakuutuslain mukaisissa matkoissa. Jatkoselvittelyssä on syytä huomioida myös eri kuljetuspalvelumuotojen markkinatilanteiden kehitys lyhyellä sekä pitkällä aikavälillä relevanteilla maantieteellisillä markkinoilla. Jatkotyöskentelyssä olisi syytä ottaa huomioon erityisesti hankintajuridiset sekä kilpailutaloustieteelliset näkökulmat.

Julkisesti rahoitetut joukkoliikennepalvelut ja matkojen korvaaminen sekä järjestäminen tulisi toteuttaa tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina ottaen huomioon saatavilla olevat synergiahyödyt. Tällöin selvitystyössä olisi loogista lähteä liikkeelle näiden tunnistamisesta.

Henkilökuljetuspalveluiden kehittäminen edellyttää myös käytettävien käsitteiden sekä kuljetuspalvelumuotojen ja niiden välisen rajanvedon luomista sekä selkeyttämistä. Liikennepalvelumuotojen kehittämisen tulee lähteä asiakaskunnan tarpeista.

Sairausvakuutuslain perusteella korvattavia matkoja tulee ja voidaan tarkastella ensisijassa vain sairausvakuutuslain tarkoituksista käsin. Sairausvakuutuslaissa säädetään vakuutetun oikeudesta *sairaudesta aiheutuneiden matkakustannusten korvaukseen*.

Julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoittamisen ja toimintatapojen kehittämisen osalta on syytä huomioida, että kaikille osapuolille luodaan tosiasialliset kannustimet toimia kustannustehokkaasti eikä kannustimia osaoptimointiin synny.

Selvitysmiehen esittämiä tavoitteita voidaan saavuttaa myös nykyisiä toimintatapoja kehittämällä ja laajentamalla.

III Kelan myöntämä koulumatkatuki toisen asteen oppilaitosten opiskelijoille

Selvitysmies Paajasen selvityksessä viitataan koulumatkatuen epäkohtiin, joista annetaan seuraavanlainen selvitykseen sisältyvä kuvaus:

”Kuntien kehitettyä kuntaverolla tuettuja joukkoliikennepalvelujaan uusilla matkalipputuotteilla, on useilla kaupunkiseuduilla, kuten Kouvolassa ja Tampereella, huomattu, että matkustajat ovat alkaneet käyttää tätä lippua sen sijaan, että he olisivat hyödyntäneet Kelan matkatukea. Kun kunnan tukema matkalippu tarjoaa edullisemman tavan matkustaa kuin Kelan matkatuki, säästyy Kelalta kustannuksia ja tuki siirtyy kunnan vastuulle kuntaveron kautta subventoitavaksi. Tämä ei kannusta kuntaa joukkoliikenteen rahoittamiseen ja kehittämiseen.”

Selvityksen kehittämisesitysten mukaan koulumatkatuen määräytymistä ja maksamista on tarkistettava niin, että järjestelmä on kun-

ta-valtio -suhteessa kustannusneutraali ja tukee julkisesti tuetun henkilöliikenteen kehittämistä ja rahoitusta.

Selvityksessä kuvattu epäkohta on todellinen. Kelan näkemyksen mukaan ongelma on kuitenkin ratkaistavissa jo nykyiselläkin koulumatkatukea koskevalla sääntelyllä.

Järjestelmää on kuitenkin perusteltua kehittää siten, että kustannusneutraalisuus kunta-valtio -suhteessa saavutetaan nykyistä paremmin toimivilla järjestelyillä, joiden edellytyksenä ovat toisaalta koulumatkatukea koskevan lainsäädännön tarkistukset ja toisaalta tietotekniset ratkaisut Kelan ja PSA:n mukaisesti kilpailutetun liikenteen järjestämisestä vastaavien toimivaltaisten viranomaisten kesken. Näitä muutoksia koskeva selvitystyö on käynnistymässä liikenne- ja viestintäministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, Liikenneviraston ja Kelan yhteistyönä.

Selvitystyön konkreettisenä tavoitteena tulisi Kelan mielestä olla järjestely, jolla kilpailutetun liikenteen järjestämisestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset voisivat laskuttaa Piletti-organisaation kautta keskitetysti ja saada Kelalta koulumatkatuen niiden toisen asteen opiskelijoiden osalta, jotka ovat oikeutettuja koulumatkatukeen ja jotka kulkevat päivittäisen koulumatkansa hankintamenettelyn piirissä olevassa joukkoliikenteessä.

Kelan näkemyksen mukaan esitetyt hallinnonalamuutokset eivät ole tarkoituksenmukaisia koulumatkatuessa. Vaikka koulumatkatuella on myös henkilöliikennepalveluihin liittyviä tehtäviä, sen tavoitteet ovat kuitenkin ensisijaisesti koulutus- ja sosiaalipoliittisia. Koulumatkatuen saajat ovat yleensä myös opintotuen saajia ja koulumatkatuen kehittämisen tulee siten olla osa opiskelijoiden toimeentuloturvan kehittämistä. Koulumatkatuki on syytä säilyttää opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalalla.

Helsingissä 12.08.2013



Pääjohtaja

Liisa Hyssälä



Johtaja

Helena Pesola