

16.8.2013

Liikenne- ja viestintäministeriö / kirjaamo
kirjaamo@lvm.fi

Viite: LVM/1184/08/2013

Asia: Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen

Kiitämme mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusta 11/2013 ”Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen”.

Yleiset havainnot raportista

Selvitysmies Paajanen on raportissaan tehnyt vaikutuksiltaan merkittäviä esityksiä tavoitteena kuljetuskustannusten kasvun hillintä yhteiskunnan korvaamalla matkoilla.

Taksiliiton näkemyksen mukaan tavoite on oikea – kuljetuskustannusten kasvua on hillittävä. Yhteiskunnan ostamat ja eri tavoin tukemat henkilökuljetukset kasvavat erityisesti palvelurakenteessa tapahtuvien nopeiden muutosten myötä. Kouluja lakkautetaan ja terveysasemia suljetaan. Yleisesti palvelut keskittyvät kuntakeskuksiin, mistä syntyy säästöä kuntien toimintamenoihin, mutta vastaavasti lisäkustannuksia kuljetuskustannuksiin. On järkevää kehittää nykyistä kustannustehokkaampia malleja, joilla varmistetaan lakisääteisten kuljetusten saatavuus asiakkaille ja samalla kehitetään joukkoliikennepalveluja kaikkien asukkaiden liikkumistarpeita vastaaviksi.

Raportissa esitetyt lukuisat muutokset nykyiseen lainsäädäntöön ja erityisesti niiden nopea toteutusaikataulu, eivät tuota haluttua lopputulosta tilanteessa, jossa terveydenhuollon SOTE-uudistus on keskeneräinen ja kuntien tulevaisuus on vielä hyvin avoin. Esitetyt lakimuutokset tarkoittaisivat toteutuessaan suurta muutosta koko liikennetoimialaan ja käytännössä poistaisivat edellytykset turvata taksipalvelut koko maahan. Tämä on vastoin raportissakin esitettyä tavoitetta, jonka mukaan taksiliikenteen palvelujen saatavuus maan eri osissa ja kaikkina vuorokaudenaikoina on turvattava. Periaate nauttii lisäksi perusoikeuksien suojaa ja on sikälikin merkittävä.

Toivomme, että voimme käydä avointa vuoropuhelua eri osapuolten kanssa tulevaisuuden ratkaisusta ja voimme olla mukana työryhmissä, joissa erilaisia ratkaisumalleja suunnitellaan. Seuraavassa on esitetty tarkemmin Taksiliiton havaintoja selvitysmiehen raportista.

Huomioita raportissa esitetystä nykytilan kuvauksesta

Raportissa on esitetty valtion, kuntien ja Kelan rahoituksen osuus eri kuljetuksissa. Raportissa ei ole esitetty, miten rahoitus jakaantuu eri kulkumuodoille erityyppisissä kuljetuksissa nykytilanteessa. Tätä jakaumaa ei ole myöskään Joukkoliikenteen rahoitus-työryhmän raportissa (LVM julkaisu 12/2013).

Jako on esitetty Paajasen raportissa seuraavasti vuoden 2011 osalta:

Valtion rahoitus joukkoliikenteelle	61 M€
Kuntien rahoitus	592 M€ , joka jakaantuu
joukkoliikenne	282 M€
opetustoimi	140 M€
VPL- matkat	125 M€
SHL-matkat	25 M€
Terveystenhoito	20 M€
Kelan matkakorvaukset	316 M€ , joka jakaantuu
SVL-matkat	274 M€
koulumatkatuki	42 M€

Yhteensä	969 M€

Kehittämisehdotusten kannalta oleellinen tieto siis puuttuu, miten rahat nyt käytetään. Esimerkiksi Kelan korvaamien SVL-matkojen osalta on tieto helposti saatavissa kaikille avoimelta Kelan internet-sivuilta. Vuoden 2011 Kelan SVL-korvaukset 274 M€ jakautuu eri kulkumuotojen osalta seuraavasti:

Vuosi 2011	Matkat (kpl)	Kustannukset (€)	Korvaukset (€)
Taksilla (taksi,invataksi,paaritaksi)	3 151 843	174 137 737	156 988 554
Linja-/joukkoliikenneautolla	208 333	2 975 730	2 265 607
Omalla autolla	1 493 314	24 584 985	16 053 155
Ambulanssilla	485 008	74 462 159	69 992 113
Muulla kulkumuodolla	178 956	26 990 188	29 493 998
Yhteensä	5 517 454	303 150 799	274 793 427

Näin ollen taksien osuus Kelan matkakorvauksista on vain hieman yli puolet. Raportissa esitetty 274 M€ jakautuu myös sellaisiin matkoihin, joiden kustannuksiin ei voida esitetyillä toimenpiteillä vaikuttaa. Oman auton käyttö on matkamäärältään erittäin merkittävä tekijä Kelan korvaamissa matkoissa. Tämä tulee ottaa huomioon koko liikennepoliittisessa jatkokehittämisessä siten, että muutostojenpiteillä ei aiheuteta tarpeettomia lisäkustannuksia yhteiskunnalle.

Kuntien VPL-matkojen osalta ei raportin perusteella tiedetä, kuinka suuri osuus on hoidettu takseilla ja kuinka suuri joukkoliikenneautoilla. Esimerkiksi Helsingissä joukkoliikenneautojen osuus on jo nyt merkittävä Palmian hoitamassa VPL/SHL-liikenteessä. Samoin esimerkiksi Pohjois-Savon ja Rovaniemen matkojenyhdistelykeskusten liikenteessä on joukkoliikenneautoilla iso rooli. Tämä on toteutunut nykyisen lainsäädännön aikana, eikä liikenteen ostamisessa tai kilpailun aikaan saamisessa ole käsittääksemme ollut ongelmia näillä alueilla.

Raportissa tuodaan Kouvolan esimerkkiä käyttäen esille, kuinka paljon suurempi yksikkökustannus on erilliskuljetuksina hoidetuissa kuljetuksissa kuin perinteisessä joukkoliikenteessä. Kouvolan esimerkin sijasta tai rinnalle olisi ollut hyödyllistä ottaa raporttiin esimerkiksi yksi tai useampi nykyisistä toimivista kuntien hoitamista yhdistelykeskuksista, joita on mm. Kuopiossa, Tampereella, Oulussa, Rovaniemellä ja Helsingissä. Näissä hoidetaan yhdistelytoimintaa sekä palveluliikenteen ohjausta kuntien korvaamille matkoille. Yhdistelykeskusten ohjaamien liikenteiden kustannukset, tilausvälitystoiminnan kustannukset kunnille sekä toiminnan tulosten avoin analysointi olisi tuonut tarvittavaa taustatietoa esitysten pohjaksi, koska raportissa esitetään

ratkaisuksi nimenomaan matkojen yhdistelyä. Samoin olisi ollut hyödyllistä tuoda esille Kelan ja taksialan 13 sairaanhoitopiirissä toteuttama SVL-matkojen tehostamiseksi käyttöönotettu suorakorvausmenettely vastaavalla tavalla tarkasteltuna. Suorakorvaushankkeessa on jo nyt saavutettu yli 8 M€ vuosisäästöt¹, vaikka vasta puolet Suomesta on järjestelmässä mukana ja hanke on vasta alkuvaiheessa. Paajasen selvityksen jatkotyössä näihin eri hankkeissa toteutuneisiin tuloksiin toivottavasti perehdytään hyvin.

Raportissa olisi tullut tuoda esille selvemmin kuljetuskustannusten kasvuun vaikuttavat taustatekijät. Väestön vanhenemisen lisäksi esimerkiksi kyläkoulujen lakkauttaminen, terveysasemien lopettaminen ja kuntakohtaisten päivystyspalvelujen sulkeminen, laajamittainen laitoshoidosta kotihoitoon siirtyminen, päiväkirurgian lisääntyminen ym. kuntien toimintamenoja pienentävät toimenpiteet tuovat väistämättä lisää kuljetuskustannuksia. Tästäkin olisi varmasti löytynyt suhteellisen helposti esimerkkejä eri puolelta Suomea. Tämä kokonaistaloudellinen näkökulma olisi jatkossa hyvä tuoda esille poliittiseen päätöksentekoon. Joskus voi olla kokonaisuuden kannalta järkevää, että kuljetuskustannukset nousevat, jos kuntien toimintamenoissa muutoin säästetään.

Selvitysmiehen kehittämisehdotukset

Selvitysmiehen esitys lisäpanostuksesta kaikille avoimeen joukkoliikenteeseen ja uusiin kutsuohjattuihin palveluihin sekä yhdistelytoimintojen kehittämiseen ovat sinänsä kannatettavia. Mitä enemmän on saatavilla kysyntäohjattuja ja kustannustehokkaita henkilöliikennepalveluja vahvan joukkoliikenteen runkoverkon lisäksi, sen pienempi tarve on liikenneolosuhteiden vuoksi tarvittavien erilliskuljetusten hoitamiseen. On olemassa kuitenkin suuri joukko kuljetustarpeita, jotka eivät sovellu perinteiseen joukkoliikenteeseen, vaan niiden hoitamiseen tarvitaan erityisosaamista ja erityiskalustoa asiakkaan terveydentilan takia.

- **Perinteisen joukkoliikenteen ja julkisesti tuetun henkilöliikenteen entistä tiiviimpi integrointi**

Raportissa esitetään, että joukkoliikenne tulisi integroida nykyistä tehokkaammin julkisesti tuettuun liikenteeseen. Tämä on ehdottoman kannatettava yleisperiaate. Selvityksessä olisi kuitenkin toivonut näkyvän konkreettisemmin, miten integrointi on käytännössä mahdollista toteuttaa.

Esimerkiksi koulukuljetuksissa (140 M€) hyödynnetään jo nyt reittimuotoinen joukkoliikenne sekä tilausliikenne tehokkaasti ja ryhmien kuljetuksissa on harvoin tilaa ylimääräisille matkustajille. Myös Kuntaliiton selvitykset osoittavat, että koulukuljetukset on toteutettu tehokkaasti. Koulukuljetusten tehostamiseksi ei ole paljonkaan tehtävissä. Sen sijaan niiden hankintatoiminnan kehittämällä ja asiantuntemuksen lisäämisellä voitaneen saada jonkin verran hallinnollisia säästöjä ja toiminnallisia hyötyjä. Koulukuljetusten ohjaamista yhdistelykeskuksen kautta on jo aiemmin kokeiltu Kuopiossa toimivassa Pohjois-Savon matkojenyhdistelykeskuksessa. Tästä luovuttiin, kun todettiin, että koulukuljetustilausten päivittäinen ohjaus yhdistelyjärjestelmän kautta ei tuonut hyötyä vaan päinvastoin lisäsi töitä ja kustannuksia.

VPL- ja SHL-kuljetuksissa (150 M€) on joillakin alueilla onnistuttu ohjaamaan kuljetuksia kaikille avoimeen palveluliikenteeseen. Tämä ei kuitenkaan välttämättä vaadi ulkoista toimijaa, vaan esimerkiksi Vaasassa on hyvin kevyellä yhdistelytoiminnolla, jossa asiakas tilaa kyydin suoraan autosta, päästy hyviin tuloksiin. Joka tapauksessa VPL/SHL -matkoilla on potentiaalia kehittää toiminnan tehokkuutta, joskin se, että matkat

¹ Säästö on laskettu tuotannossa olevien suorakorvauskeskusten raporteista kevään 2013 toteutumatietojen perusteella. Yhdistelyn teho lisääntyy koko ajan kun hanke etenee.

ovat tyypillisesti hyvin lyhyitä asiointimatkoja lähipalveluiden äärelle vaikeuttaa tehokasta matkojen yhdistelytoimintaa.

Terveystieteiden sektorille aiheutuvat kuljetusten kustannukset ovat raportin mukaan pienet (20 M€), joten todennäköiset integroinnin tuomat hyödyt ovat kohtuullisen vaatimattomia.

Kelan matkakorvausten (274 M€) osalta ei voitane juurikaan pienentää oman auton käytön, joukkoliikenteen tai ambulanssin käytöstä aiheutuvia kustannuksia. Sen sijaan taksin käytön (157 M€) kustannuksiin voidaan suorakorvaushankkeessa todistetusti vaikuttaa tehokkaasti matkojen yhdistelyllä erityisesti pitkillä matkoilla.

Yhteenvetona voidaan todeta, että käytännössä kuljetusten tehokkuutta voidaan vaikuttavimmin saada aikaan VPL/SHL sekä SVL-kuljetuksissa. Tällöin puhutaan noin 300 M€ kokonaisuudesta eikä raportissa esitetystä 969 M€n kokonaisuudesta. Jos halutaan nopeasti tuloksia, tulisi kehittämistoimissa keskittyä näiden kuljetusten tehostamiseen ja joukkoliikenteen integroimiseen näiden asiakkaiden tarpeisiin. Nämä ovat samalla niitä kuljetuksia, joissa kuljetuskustannukset ovat kasvaneet viime vuosina nopeimmin.

Raportin esitys osaamisen keskittämisestä ja yhteistyömallin rakentamisesta liikennepalveluja hankkivien viranomaisten välille on kannatettava. Tähän työhön tulisi ennakkoluulottomasti ottaa mukaan liikennepalvelujen tuottajien näkökulma. Kaiken kaikkiaan vuoropuhelua kuljetuksia suunnittelevien ja niitä tuottavien tahojen välillä tulisi lisätä. Tämä voidaan tehdä hankintojen suunnitteluvaiheessa avoimesti, tasapuolisesti ja kaikkia hyödyttävällä tavalla. Hankintalaki ei kiellä tätä valmisteluvaiheessa tapahtuvaa vuoropuhelua, vaan päinvastoin kannustaa selvittämään eri toimijoiden valmiuksia palvelujen tuottamiseen ja kehittämiseen.

Samoin esitys toimivien käytäntöjen jakamisesta kuntien käyttöön on erittäin kannatettava. Esimerkiksi joissakin kunnissa laaditut hyviksi ja toimiviksi osoittautuneet koulukuljetusten tarjouspyyntöasiakirjat tulisi saada muiden kuntien käyttöön helposti.

- Henkilöliikenteen hajanaisen rahoituksen kehittäminen ja pitkäjänteisen toiminnan varmistaminen

Viranomaisten ja kuljetuksia hankkivan toiminnan vastuiden määrittely ja hankintaosaamisen lisääminen on kannatettavaa. Markkinoilla toimivien kuljetus- ja tilauspalveluja tuottavien ja kehittävien toimijoiden mahdollisuudet osallistua hankintakilpailuihin on turvattava jatkossakin.

Raportissa esitetään, että valtion hallinnossa eri sektoriministeriöiden henkilöliikenteen määrärahat kohdennettaisiin liikenne- ja viestintäministeriölle. Jos tällä tarkoitetaan raportissa mainittua valtion rahoitusosuutta 61 M€, on esitys kannatettava. Tällöin rahoitus kattaisi alueellisen ja paikallisen tason liikenteen ostot, suurten kaupunkien joukkoliikennetuen sekä junien lähiliikenteen ostot. Jos tällä sen sijaan tarkoitetaan suurempaa rahoitusvastuun siirtoa, enimmillään vajaan miljardin rahoitusta, edellyttäisi tämä käytännössä erittäin suuria lainsäädäntöön, rahoitukseen ja organisaatio-rakenteisiin ulottuvia muutoksia, joiden vaikutuksia ei ole raportissa analysoitu.

Raportissa esitetään valtion talousarvioon lisättäväksi 10 M€ tasokorotusta kolmelle seuraavalle vuodelle ns. "Kriittisen rajapinnan liikenteen" kehittämiseen. Jos tämä raha käytetään oikein ja sillä kehitetään kaikille avoimia kutsuhjattuja henkilöliikennepalveluja, joihin voidaan ohjata erilaisiin matkakohteisiin (VPL/SHL/SVL) oikeutettuja asiakkaita, on ehdotus erittäin kannatettava. 10 M€:lla saadaan esimerkiksi 200.000 tuntia vuodessa kaikille avointa kutsuhjattua palveluliikennettä, jota voidaan toteuttaa kysynnän mukaisesti pienoislinja-autoilla ja takseilla. Tämä raportissa esitetty ja kokonaisuuteen nähden pieni lisärahoitus on välttämätön tulosten aikaansaamiseksi. On tärkeää, että luodaan uutta asiakaslähtöistä liikennetarjontaa, johon voidaan ohjata myös erityiskuljetuksiin oikeutettuja asiakkaita. Esimerkiksi Kelan korvaamalla matkoilla

on suuri kasvupotentiaali nimenomaan joukkoliikenteelle ja yhdistelykuljetuksille, koska ne ovat sairausvakuutuslaissa etusijalla asiakkaan matkakorvauksen määrittelyssä.

Hankintayksikköjen osaamisen lisäämiseen kannustamme vahvasti. Yhteiskunnan varoin järjestettävien kuljetusten osalta kilpailua on paljon ja tulevaisuudessakin kilpailun takaa se, että kuljetusalan toimijoita on kattavasti koko maassa.

Kuntien vastuulla olevien henkilökuljetusten osalta selvitysmies esittää vaihtoehdoksi tilaaja-tuottajamallia, jossa kunnan sisäinen logistiikkayksikkö toimii palvelujen tuottajana ja kunnan sisäinen toimiala tilaajana. Tilaaja-tuottaja mallin ei tulisi olla suosituksena eikä sitä tule esittää edes vaihtoehtona. Uusien kunnan verovaroin kustannettavien operaattoreiden muodostaminen ei voi olla tavoiteltava tila silloin, kun markkinoilla on paljon vaihtoehtoja operatiivisen palvelun tuottajiksi. Liikenteen suorittamisen, tilausvälityksen ja matkojen yhdistelypalvelun osalta löytyy koko maan alueella markkinoilta hyvin tarjontaa, jonka käyttö tulisi olla ensisijainen vaihtoehto uusien mallien kehittämisen pohjana. Nyt on yleisesti todettu, että kuntien lakisääteiset tehtävät ovat kasvaneet yli sietokyvyn rajan. Ei ole mitään syytä lailla säätää tai muutoin ottaa liikennepalvelujen operatiivisia toimintoja kuntien tehtäviksi.

Operatiivinen toiminta on jätettävä markkinoilta saatavissa olevien toimijoiden järjestettäväksi. Ei ole kestävää rakentaa päällekkäisiä järjestelmiä eikä etenkin verovaroin. Kuntien hankintatoimen ja -osaamisen keskittäminen on erittäin kannatettavaa. Tämä voi tapahtua raportissa esitetysti seudullisten joukkoliikenneviranomaisten toimesta, joilla tulisi olla paras käsitys joukkoliikenteenä järjestettävästä liikenteestä alueellaan. Haasteena esitetystä mallissa tulee kuitenkin olemaan joukkoliikenneviranomaisten erilaisuus: joillain alueilla viranomaisen on keskuskaupunki, joillain seudullinen viranomaisen ja joillain ELY-keskus. Näiden toiminta-alueiden rajojen ja toiminnan periaatteiden yhteensovittaminen liikenteen palveluiden hankinnassa voi olla vaikeaa.

- **Henkilölogistiikan organisointi ja resurssit**

Raportin esitys LVM:n johtamasta koordinaatioprojektista on toteutumassa. LVM:n vastuulle tulisi näkemyksemme mukaan hyvin varhaisessa vaiheessa osoittaa nykyisten kustannusten toteutumatietojen keruu ja näiden raportointivelvoite tulisi asettaa kuljetuksia korvaaville ja ostaville tahoille. Tällä menettelyllä saataisiin oikea kuva yhteiskunnan korvaamien matkojen rahankäytöstä ja jakaumasta kulkumuodoittain. Raportista ilmenee selvästi, että nykyisin tätä kokonaiskuvaa ei ole. Ilman kunnollista kokonaiskuvaa nykytilanteesta ei henkilöliikennettä voida kehittää kestäväällä ja kustannustehokkaalla tavalla tulevaisuuden tarpeita varten.

Kun koordinaatiotyöryhmä aloittaa toimintansa, olisi erittäin toivottavaa, että sen työhön kutsuttaisiin mukaan myös liikennealan etujärjestöt, ainakin Taksiliitto ja Linja-autoliitto. Tällä varmistettaisiin, että päätösten valmistelussa on tarvittavat taustatiedot liikennepalveluja tuottavien tahojen näkökulmasta ja eri alueilla jo toteutetuista hyvistä käytännöistä. Näin myös mahdollisista ongelmakohtista voitaisiin käydä vuoropuhelua jo valmistelun aikana. Esimerkiksi taksialalla on kehitys edennyt suurin harppauksin ja luonut samalla hyvät edellytykset liikennepalvelujen integroimiselle entistä syvemmin kaikille avoimen joukkoliikenteen kanssa.

Raportissa esitetään, että joukkoliikenneviranomaisen olisi paras taho hallinnoimaan jatkossa yhteiskunnan korvaamia kuljetuksia. Lisäksi esitetään, että viranomaiset perustaisivat logistiikkayksikköjä hoitamaan käytännön toimintaa liikennepalvelujen suunnittelussa ja hankinnassa. Keskitetty liikennepalvelujen suunnittelu ja hankinta joukkoliikenneviranomaisten toimesta voi olla järkevää. Tässä on kuitenkin syytä rajoittaa tarkasti logistiikkakeskusten tehtävät liikenteen suunnitteluun ja hankintaan. Liikennepalvelujen ja tilausvälityspalvelun tuottaminen ei ole viranomaistehtävä, koska alalla on toimivat markkinat kyseisille palveluille. Tulevissa hankinnoissa on myös huolehdittava siitä, että kuntien omistamat ja verovaroin toimivat liikelaitokset ja toimintayksiot eivät saa perusteetonta kilpailuetua asemansa perusteella.

Raportissa esitetään, että Kelan korvaamille matkoille nimetään kuljetusten ja kuljetusten tilauspalvelun hankinnoista vastaava järjestämis- ja tilaajataho, joka voisi raportin mukaan olla esimerkiksi SOTE-alue. Aiemmin raportissa esitetään Kelan korvaamien kuljetusten integrointia muun henkilöliikenteen suunnitteluun ja toteutukseen. Tällä hetkellä SVL:n mukaan Kelan korvaamien kuljetusten hankinnasta vastaa asiakas itse. Asiakkaan matkakorvaus määräytyy sairausvakuutuslain mukaan, jossa ensisijaisena korvattavana matkustustapana on kaikille avoimen joukkoliikenteen käyttö.

Korvausmenettely ohjaa tilastojenkin perusteella usein oman auton käyttöön: vuonna 2011 Kela korvasi 1,5 miljoonaa matkaa oman auton käytön perusteella. Pienestä korvaustasosta ja asiakkaan omavastuuosuudesta johtuen nämä matkat ovat olleet todennäköisesti pitkiä. Kelan tutkimusten mukaan selvästi alle 10 % terveydenhuoltoon tehdyistä matkoista on sellaisia, joihin asiakas hakee korvausta. Suurin osa matkoista tehdään siis kokonaan asiakkaan omalla kustannuksella. Jos yhteiskunnan toimesta muutetaan Kelan korvaamien matkojen järjestämisvastuuta sellaiseksi, että se ohjaa asiakkaita pitkillä matkoilla merkittävässä määrin oman auton käytöstä yhteiskunnan korvaamien kuljetusten piiriin, tulee varautua siihen, että kuljetusten kokonaiskustannukset kasvavat huomattavasti huolimatta uudenlaisen joukkoliikenteen lisäämisestä, matkojen yhdistelystä ja muista tehostamistoimista. Asiakkaalla tulee siksi säilyttää edelleen vastuu kuljetuksensa tilaamisesta ja järjestämisestä. Tämä ei tarkoita sitä, etteikö asiakasta voisi aktiivisesti ohjata joukkoliikenteen käyttöön ja uusiin kutsuohjattuihin palveluihin, mutta menettelystä ei pitäisi tehdä samantyyppistä subjektiivista oikeutta kuin on esimerkiksi VPL-matkojen osalta tehty.

Kelan korvaamien kuljetusten hankintaa esitetään raportissa esimerkiksi SOTE-alueen tehtäväksi. Käytännön ongelmana kuljetusten kilpailutuksessa on se, että matkojen syntymistä ei voida ennakoida. Kuljetukset poikkeavat voimakkaasti muista yhteiskunnan varoin suoritettavista kuljetuksista. Esimerkiksi koulukyydit on suhteellisen helppo kilpailuttaa, koska kuljetuksista tiedetään tarkalleen ketä, milloin, mistä ja minne on matkalla. Sosiaalitoimen korvaamissakin kyydeissä tiedetään etukäteen palvelua saavat asiakkaat ja matkustusalue on rajattu omaan ja lähikuntiin, joten kilpailutuksissa on onnistuttu. Sairaanhoidopiirin kilpailuttamisessa siirtokuljetuksissa on myös hyvin etukäteen tiedossa mistä ja minne matkat tehdään. Sen sijaan Kelan korvaamissa SVL-matkoissa asiakkaita ei etukäteen tiedetä eikä myöskään matkojen lähtö- ja kohdeosoitteista ole ennakkotietoa. Tämä seikka yhdessä koko ajan muuttuvan terveydenhuollon rakenteen kanssa tekee Kelan korvaamien kuljetusten kilpailuttamisesta erittäin vaikeaa. Esimerkkejä on Matkapalvelukeskuksien ajoilta siitä, että hinnoista annetut alennukset häviävät, kun luokseajomatkoja tulee kilpailutuksella rajatun kalustomäärän vuoksi paljon. Toinen iso haaste kuljetusten kilpailuttamisessa on se, miten otetaan huomioon että ajalliset vaihtelut kuljetusten kysynnässä ovat erittäin suuret. Perimmäinen kysymys on, miten taataan, että jokainen asiakas pääsee terveydenhuollon palveluun sovittuna aikana, jos kuljetukset on etukäteen kilpailutettu vain tietyille joukolle autoja.

- **Tehokas tilauspalvelu yhdistelee matkoja aktiivisesti**

Raportissa esitetään, että matkoja yhdistelevien tilauspalvelujen hankinta tulisi hoitaa toimivaltaisten viranomaisten ja hankinnoista vastaavien tahojen toimesta. Ennen kuin tilauspalveluja lähdetään hankkimaan, olisi tarkoin määriteltävä palvelulle asetettavat tavoitteet ja tehtävät, jotka kuuluvat palvelun piiriin. Tämän määrittelyn pohjaksi tarvitaan tutkittua tietoa nykyistä erilaisista toimintamalleista ja niiden kustannuksista sekä hyödyistä. Tietoa tulisi kerätä ainakin

1. Kuntien omana toimintana järjestämistä yhdistelykeskuksista VPL ja SHL-matkojen sekä palveluliikenteen ohjaukseen (Oulu, Rovaniemi, Kuopio, Joensuu, Lahti, Tampere, Helsinki)

2. Seinäjoen kaupungin järjestelmästä, jossa Seinäjoen Keskustaksi ohjaa palveluliikennettä ja yhdistelee VPL- ja SHL-matkoja tehokkaasti pienoislinja-autoille ja takseille.
3. Suorakorvausjärjestelmästä, jossa 13 sairaanhoitopiirin alueilla yhdistellään terveydenhuollon matkoja 10 taksialalla toimivien tilausvälitysyhtiöiden toimesta.

Taksiliitto esittää avointa kustannusten ja hyötyjen analysointia, joissa arvioidaan sitä, kuinka suuret ovat yhdistelytoiminnan järjestämisestä yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset suhteessa saavutettuihin hyötyihin.

Samalla nykyisten keskusten tehokkuutta koskevan selvityksen kanssa tulisi analysoida, mitkä kuljetukset kannattaa tulevaisuudessa järjestää keskitetyn tilauspalvelun kautta.

Raportissa mainitaan, että vuonna 2004 laadittuja ohjeistuksia yhdistelypalvelun hankinnasta käytettäisiin pohjana uusille määräyksille. Nämä asiakirjat laadittiin sittemmin lopetettuja matkapalvelukeskushankkeita varten. Taksiliitto esittää, että hyvin varhaisessa vaiheessa valmistelussa käytäisiin avointa vuoropuhelua eri toimijoiden kanssa palvelun sisällöistä ja toiminnan ehdoista, koska vajaassa kymmenessä vuodessa on tullut paljon käyttöön uutta tekniikka ja uusia toimintamalleja. Vuoden 2004 MPK-asiakirjoissa on keskitytty lähes yksinomaan VPL/SHL/SVL-matkojen yhdistelyn määrityksiin yrittäen sovittaa eri maksajatahojen toimintasäännöt ja korvausperusteet samaan kyseisen ajankohdan muottiin. Määrittelyissä linkki kuljetuksen tilaamisen ja liikenteen hoitamisen välillä puuttui, mikä johti siihen että kokonaisvastuuta asiakkaan palvelun toimivuudesta ei ollut kenelläkään. Jatkossa tulisi mielestämme keskittyä palvelun määrittelyssä siihen, että koko kuljetusketju toimii loppukäyttäjän kannalta. Samalla tulee suunnitella, miten saadaan olemassa oleva joukkoliikenteen ja uuden kutsuohjatun liikenteen tarjonta integroitua kaikkien käyttäjäryhmien liikkumistarpeisiin. Jos matkoihin ei voida näitä kaikille avoimia kuljetuspalveluja hyödyntää, tulee kyseeseen erityiskuljetuksen järjestäminen niille, joilla on joka tapauksessa oikeus tehdä matka yhteiskunnan tukemana. Uudistuksessa näkökulma tulisi olla kokonaisvaltaisesti uutta liikennettä tukeva: Uusi järjestelmä palvelee kaikkia asukkaita mukaan lukien erityiskuljetuksiin oikeutetut.

Raportissa mainitaan, että yhdistelypalvelun tehostamiseksi tulee sopimuksissa käyttää kannustimia ja sanktioita. Näiden sopimustyökalujen käyttö tulee miettiä tarkkaan ja suunnitella yhteistyössä eri toimijoiden kanssa, jotta varmistutaan niiden käyttökelpoisuudesta ja toisaalta oikeasuhtaisuudesta.

Taksiala on jo kehittänyt yhteistyössä Kelan kanssa suorakorvausmenettelyn, jossa sähköisen tiedonsiirron lisäksi on tavoitteena kuljetusten tehokkuuden lisääminen matkoja yhdistelemällä. Tätä järjestelmää voidaan hyvin käyttää monin tavoin eikä uusien toimintojen takia tarvita kallista uudelleenrakennusta. Myös muilla toimijoilla kuin taksien tilausvälitysyhtiöillä on tarjota palvelujaan tilausvälityksen ja maksuliikenteen hoitamiseen. Näitä yleisesti markkinoilta saatavilla olevia palveluja tulisi hyödyntää ensisijaisesti valittaessa toimijoita tilauspalvelujen hoitoon.

Raportissa esitetään, että kimppekyytien verotuksellinen asema tulee turvata, kun niillä vähennetään liikennesuoritteita yksityisillä henkilömatkoilla. Tämä kohta raportissa vaatisi tarkennusta, jotta siihen voisi ottaa kantaa. Tarkoitetaanko kimppekyydeillä tässä yhteydessä asukkaiden keskenään sopimia yhteiskuljetuksia henkilöautoilla? Taksiliiton näkemyksen mukaan henkilöauton käyttöön ei tulisi kannustaa tukemalla näitä vapaaehtoisuuteen perustuvia ja yhteiskunnan valvonnan ulottumattomissa olevia kimppekyytiratkaisuja. Niukat resurssit tulisi käyttää joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen ja uusien kutsuliikennepalvelujen luomiseen. Yhteiskunnan vastuulla olevien kuljetusten tuottaminen tulee perustua jo pelkästään laatu- ja turvallisuussyillä ammattiliikenteeseen linja-autoilla ja takseilla.

- Henkilöliikennepalvelujen tehokas toteuttaminen

Raportissa esitetty ajatus liikennepalvelujen hankintojen asiakirjojen yhtenäistämisestä ja toimivien malliasiakirjojen luomisesta on erittäin kannatettava. Näiden luomisessa tulisi ottaa malliksi sellaiset useilla alueilla tehdyt asiakirjat, joiden on todettu toimivan hyvin. Esimerkiksi palvelujen hinnoittelurakenteen mallissa ei ole kannattavaa lähteä rakentamaan ratkaisuja, joista ei ole käytännön kokemuksia. Valitettavan usein erilaisia hinnoittelukokeiluja on tehty, jotka ovat johtaneet joko siihen, että tarjouksia ei uskalleta tehdä tai siihen, että hankintayksikön kustannukset ovat nousseet kohtuuttomasti.

Raportissa esitetty 4-5 vuoden sopimusaika on tarpeettoman pitkä, kun kyseessä on muu kuin kiinteällä reitillä ja aikataululla toimivan joukkoliikenteen hankinta. Kolmen vuoden sopimuskaudella saadaan jo riittävä kuoletusaika uudellekin kalustolle, kun kyseessä on esimerkiksi koululaiskuljetukset. Hyvää esityksessä on se, että kustannusten nousu pyrittäisiin entistä paremmin ottamaan huomioon sopimusaikana.

Kalustovaatimusten osalta raportissa esitetään, että markkinoille tulevan uuden kaluston tulisi täyttää esteettömyysvaatimukset. Jos tässä tarkoitetaan kiinteällä reitillä ja aikataululla toimivan joukkoliikenteen lisäksi myös kaikkea muuta ostoliikenteenä hankittavaa kuljetuspalvelua, johtaa tämä vaatimus asiakkaiden tarpeita vastaamattomana tarpeettomiin lisäkustannuksiin.

Kotimaisiin tarpeisiin räätälöityjä kaluston käyttömahdollisuuksia ei tule poistaa. Esimerkiksi koulukuljetuksissa kilpailua lisää ja kustannuksia alentaa se, että käytävissä on eurooppalaisesta standardista poikkeavaa kalustoa. Tämä mahdollisuus on syytä säilyttää jatkossakin.

Esteettömyyttä tulisi tarkastella tarvittavan palvelun kannalta eikä pelkästään kalustokysymyksenä, kuten raportissakin todetaan. Tällöin näkökulma tulisi olla asiakkaan kuljetustarpeet. Hankittavien liikennepalvelujen tulee olla soveltuvia erilaisille asiakkaille. Hankittavat liikennekokonaisuudet voidaan mitoittaa niin, että kohteet on mahdollista hoitaa monipuolisella kalustolla, jolla taataan jokaiselle kuljetustarpeen mukainen auto. Palvelujen hankinnassa ei tule esimerkiksi kalustovaatimuksilla estää mahdollisuuksia palvelujen tarjoamiseen monimuotoisella taksikalustolla. Kutsuohjattu palveluliikennettä voidaan hoitaa taksien yhteenliittymien toimesta useilla taksiautoilla aivan yhtä tehokkaasti ja hyvin kuin matalalattiaisella isolla palvelubussilla.

Lainsäädännöllisten esteiden poistaminen

Raportissa esitetään varsin niukoilla perusteluilla muutoksia lakeihin, joilla kuljetuksia säädellään. Näkökulmana on otsikko myöten ajatus, että nykyinen lainsäädäntö estäisi tavoitteena olevien kuljetuskustannusten kasvun hillitsemisen. Käsityksemme ja kokemustemme mukaan lainsäädäntö ei ole este säästöjä synnyttävälle kehittämistoimille, vaan monilta osin mahdollistaa sen nykymuodossaan.

Pääosin raportin esitykset ovat lähinnä yhteistyöhön kannustamista tai siihen velvoittamista joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Merkittäviä rahoituksen rakenteisiin vaikuttavia konkreettisia esityksiä ei ole tehty. Raportissa ei nostettu esille sitä, että kunnissa eri hallinnonalat jäisivät todennäköisesti erillisiksi vaikeuttaen koordinointia. Esitettyä yhteistyötä ei ole raportissa tarkemmin määritelty ja ehdotuksen vaikutusten arviointi on näin ollen erittäin vaikeaa.

Sen sijaan taksi- ja joukkoliikennelain osalta on raportissa tehty hyvinkin yksityiskohtaisia ja vaikutuksiltaan selvityksen tavoitteiden vastaisia esityksiä lakien muuttamiseksi.

Sosiaalihuoltolain ja vammaispalvelulain osalta suositellaan käytäntöjen yhtenäistämistä koko maassa. Raportissakin todetaan, että VPL-kuljetuksia käytetään ikääntyneiden kuljetustarpeisiin. Alkuperäinen tarkoitus vammaispalveluilla oli taata

kuljetuspalvelut vaikeasti vammaisille. Tältä osin olisi voinut odottaa esityksiä, joissa tarkastellaan SHL- ja VPL lakeja samassa yhteydessä. Olisiko ollut mahdollista löytää esitys, jossa VPL palaisi alkuperäiseen tarkoitukseensa käsittäen lähinnä vaikeavammaisten kuljetukset ja SHL toimisi turvaverkkona silloin, kun joukkoliikenne ei palvele? Raportti esittää lakeja kehitettäväksi toisistaan erillään, mikä tuskin johtaa kokonaisuuden kannalta parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen.

Raportin esitys siitä, että VPL-matkojen korvaamisen siirtäminen Kelalle tutkitaan, on kannatettava erilaisten korvaamiskäytäntöjen yhtenäistämisen kannalta. Kela toimii valtakunnallisesti samanlaisilla säännöillä, jolloin VPL-asiakkaat saataisiin valtakunnallisesti samanarvoiseen asemaan matkojen korvaamisen suhteen. Tässä yhteydessä olisi hyvä selvittää, voidaanko VPL-matkat siirtää kokonaisuudessaan Kelan hallinnoitaviksi ja rahoitettaviksi mukaan lukien matkakoikeuksien myöntäminen asiakkaille.

Sairausvakuutuslain mukaisten matkojen yhteydessä raportissa annetaan virheellinen kuva, että liikenteen järjestäjää/tilaajaa ei ole selkeästi määritelty. Asiakas itse on sairausvakuutuslain mukaan järjestämisvastuussa matkoistaan. Raportissa sekoitetaan SVL-matkojen kokonaistilanteen kehittäminen yksittäiseen hankintalakiä koskevaan kysymykseen, joka on KHO:ssa käsitellyssä eikä se sellaisena poikkea esimerkiksi koulukuljetushankinnoista tehdyistä valituksista. Oikeuskäsittely ei ole luonut raportissa väitettyjä ongelmia SVL-matkojen kokonaistilanteeseen. Oikeuskäsittelyn in kesken, mutta se ei ole aiheuttanut Kelalle huolehtimisvelvollisuutta palvelujen järjestämisestä, kuten raportissa virheellisesti todetaan.

Kelalla ei ole kuljetusten järjestämisvastuuta. Sellaista ei SVL-matkojen osalta tule asettaakaan, koska tästä seuraisi merkittävät lisäkustannukset yhteiskunnalle. Erilliskuljetus on jo nyt näiden kuljetusten toteuttamisessa viimeinen vaihtoehto.

Raportissa tehty esitys siitä, että matkakustannusten kasvuun vaikuttavia tekijöitä on syytä selvittää ja seurata, on erittäin kannatettava. On selvä tarve tutkimukseen, jossa näkökulmana olisi kokonaiskustannusten selvittäminen. Miten terveydenhuollon palveluverkossa ja toimintamalleissa (esimerkiksi päiväkirurgian selvä lisääntyminen) tapahtuneet muutokset ovat tuoneet säästöjä terveydenhuollon prosessiin ja miten nämä muutokset ovat heijastuneet matkakorvauksiin.

Joukkoliikennelakiin raportissa esitettyjen muutosten osalta kannatamme esitystä ottaa nykyistä paremmin huomioon koulu- sosiaali- ja terveystoimen kuljetustarpeet sekä Kelan korvaamat matkat. Kaikille avoimen joukkoliikenteen tarjontaa päästään nyt uudessa tilanteessa ensimmäisen kerran suunnittelemaan kokonaisvaltaisesti. Asettamalla kysynnän mukaiset palvelutasotavoitteet eri alueille, voidaan suunnitella näiden mukainen liikenne kuntarajat ylittävästi, olipa sitten kyse kiinteällä aikataululla toimivasta reittiliikenteestä tai kutsuohjatusta palvelusta. Raportissa on tässä yhteydessä esitetty, että yhdistelypalvelu tulisi suunnitella niille alueille ja ajankohtiin, joita reittiliikenne ei palvele. Tämän palvelun suunnittelussa esitämme mallia, jossa tilaaja määritteli palvelun sisällön asiakkaan näkökulmasta eikä esimerkiksi perinteisellä tavalla jolla useat palveluliikenteet on määritelty. Perinteisessä mallissa tuottajalle annetaan usein perusreitti ja ilmoitetaan, että tästä tehdään poikkeuksia asiakkaan kutsujen perusteella. Uuden kutsuohjatun liikenteen määrittely voisi toimia niin, että tilaaja päättää asiakashintojen lisäksi, kuinka usein alueen asukkailla on oltava mahdollisuus kutsuohjattuun liikennepalveluun ja mikä on toiminta-alue, jolle palvelu on tuotettava. Tällöin palvelun tuottajille annetaan vapautta ideoida paras mahdollinen ratkaisu esitettyyn liikennetarpeeseen.

Raportissa todetaan, että joukkoliikennelakiin kirjatulla rajoituksilla on ollut tarkoituksena estää joukkoliikenneautojen käyttö taksinomaisessa liikenteessä. Nämä rajoitukset on kirjattu lakiin perustuslain mukaisista syistä. Eri kokoiselle kalustolle on asetettu lainsäädännössä erilaiset rajoitukset. Rajoituksilla eduskunta on halunnut turvata koko maahan ympärivuorokautisen taksipalvelun ja siten taata kansalaisille asuinpaikasta

riippumatta perustuslain mukaisen liikkumisvapauden. Tällöin puhutaan koko taksiliikenteestä, josta yhteiskunnan ostamien tai korvaamien matkojen osuus on noin 40 %. Suurin osa eli 60 % taksimatkoista tehdään yritysten ja yksityisten kuluttajien toimesta, joiden asema ja tasapuolinen kohtelu koko maassa on haluttu turvata säätämällä taksiliikennelaki ja tarvittavat rajoitukset joukkoliikennelakiin. Taksiliikenteessä on aina palveluvelvoite. Taksien on palveltava koko maassa vuorokauden ympäri. Tätä velvoitetta ei ole joukkoliikenneluvallisilla autoilla. ELY-keskukset huolehtivat riittävien taksipalvelujen saatavuudesta niin yritysten, julkisen sektorin kuin asukkaidenkin tarpeisiin.

Raportissa esitetään, että joukkoliikennelain rajoitukset tulee poistaa kilpailun lisäämiseksi. Raportin lähtötiedoissa ei ole kuitenkaan pystytty esittämään, mikä osa nykyistä kuljetuksista hoidetaan joukkoliikenneluvallisilla autoilla ja mikä takseilla tai miltä osin kilpailu olisi puutteellista. Väite siitä, että kilpailua ei olisi, on täysin väärä. Esimerkiksi koulukuljetuksissa merkittävä osa matkoista hoidetaan jo alle 16-paikkaisilla linja-autoilla, samoin muissa ryhmäkuljetuksissa sekä VPL- ja SHL-matkoilla pienoislinja-autojen osuus on jo nyt huomattava. Toisin sanoen kaikissa sellaisissa kuljetuksissa, joissa joukkoliikenneluvallisen auton käyttö on liiketaloudellisesti järkevää, on kilpailujen tuloksena tullut paljon yhteiskunnan korvaamiin kuljetuksiin runsaasti joukkoliikenneluvilla toimivia ajoneuvoja. Taloudelliset edellytykset täyttyvät usein, kun matkustajia on riittävästi tai muutoin tilaaja pystyy osoittamaan autolle koko työpäivän mittaisen tehtävän (esim. palveluliikenne). Haja-asutusalueelle joukkoliikennelain rajoitusten poistaminen ei toisi yhtään lisää kaivattua kilpailua vaan siirtymä päiväliikenteeseen joukkoliikenneluvallisilla autoilla heikentäisi kokonaispalvelua.

Raportissa on jätetty huomioimatta kokonaan se, että yhteiskunnan kilpailuttamassa liikenteessä joukkoliikennelakiin kirjattuja rajoituksia ei sovelleta lainkaan. Ostoliikenteessä tilaaja saa vapaasti määrittellä kalustoa koskevat vaatimukset ja määrätä mitä autoissa kuljetetaan. Myös yksittäisten matkojen teko joukkoliikenneautoilla on täysin sallittua. Käsittääksemme uusi kutsuohjattu liikenne niin kaupunkeihin kuin haja-asutusalueille tulee olemaan yhteiskunnan tukemaa ja hankitaan aina tarjouskilpailujen kautta. Tästä syystä ei ole mitään perusteltua tarvetta muuttaa taksien ja joukkoliikenneluvalla toimivien autojen säännöstöä.

Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten tehostamisen edellytyksenä ei siis ole joukkoliikennelain rajoitusten purkaminen. Päinvastoin seurauksena voisi monilta osin olla liikennemuotojen ja yrittäjien väheneminen erityisesti alueilla, joissa etäisyydet asiointimatkoillakin ovat pitkät.

Selvitysmiehen ehdotuksen vaikutuksia ei ole arvioitu lainkaan markkinaehtoisesti toimivan liikenteen osalta. Vaikutukset olisivat merkittävät ja tulisivat vaikuttamaan kustannuksia kasvattavasti myös julkiselle puolelle.

Taksiliikennelakiin raportissa tehdyt muutosesitykset taksien määrällisen sääntelyn ja kuluttajahinnoittelun osalta ovat perusteettomia ja toteutuessaan johtaisivat taksiliikenteen valtakunnallisen palveluverkon alasajoon. Yhteiskunnan hankkimassa ostoliikenteessä hinta määräytyy kilpailun tuloksena, eikä hinnan tarvitse olla sidoksissa taksien kuluttajahintoihin. Raportissa esitetty määrällisen sääntelyn purkaminen tai vähentäminen ei tuo uutta kilpailua sinne, missä jo nyt on vaikeuksia saada kuljetuksista tarjouksia. Näillä alueilla liikenteen kysyntä on vähäistä eikä kysyntä lisäännä sillä, että taksisääntely puretaan. Mikäli määrällisestä sääntelystä ja enimmäishintojen määrittämisestä luovuttaisiin, poistuisi samalla edellytykset velvoittaa taksiyrittäjiä ympärivuorokautiseen päivystykseen lähellä asiakkaita. Tällä on erittäin suuri merkitys mm. Kela-kuljetusten kustannusten osalta. Linja-autojen ja taksien työnjako on selvä eikä rajoita yhteiskunnan järjestämien kuljetusten osalta toimintaa käytännössä mitenkään.

Raportissa ei oteta huomioon ehdotusten vaikutuksia itse matkansa maksavien ja liike-elämän tarpeisiin koko valtakunnan alueella. Palveluverkon heikentäminen kohdistuisi

niihin ryhmiin, jotka eivät käytä liikkumiseen yhteiskunnan varoja. Kaikille avoimen joukkoliikenteen käytön lisäämiseksi tulee varmistaa matkaketjujen toimivuus asiakkaan kotiovelle saakka. Jotta tämä tavoite saavutetaan, tarvitaan taksiliikennettä nykymallin mukaisesti kohtuullisella hinnalla asiakasta lähellä. Näin voidaan toteuttaa matkaketjut asiakkaiden tarpeiden mukaisesti ja sopivan kokoisella kalustolla. On syytä ottaa huomioon, että matkustajamäärät ovat pääsääntöisesti taajamien ulkopuolella joukkoliikenteessä pieniä, jolloin ne hyvin voidaan hoitaa taksikalustolla.

Ajoneuvolakiin esitetty muutos taksamittarin sallimisesta pienoislinja-autoihin on esitysten kokonaisuuden kannalta outo ja tarpeeton. Mikäli todellista tarvetta tällaisiin laitteisiin on, niin joukkoliikenneautoihin on saatavissa ja hyvin paljon myös käytössä vastaavilla teknisillä ominaisuuksilla toimivia laitteita mm. Suomen suurimmilta laitetoimittajilta Trippi Oy:ltä ja Semel Oy:ltä. Näiden laitteiden käyttö on täysin mahdollista, kun tilaaja vain päättää, että niitä voi käyttää. Esimerkiksi Mikkelin ja Savonlinnan kaupunkien VPL- ja SHL-matkoja ajetaan myös yksittäisinä kyyteinä joukkoliikenneautoilla ja autoissa on matka/aika-mittarit, jotka tuottava tilaajalle tarvittavan maksuliikennedatan ja raportoinnin. Lisäksi joukkoliikenneautot toimivat samassa teknisessä VPL-matkojen maksujärjestelmässä, jossa taksitkin ovat, jolloin tilaajan kannalta koko järjestelmä näkyy yhtenä kokonaisuutena. Tämä kaikki on tehty nykyisen lainsäädännön voimassa ollessa ja tähän suuntaan ollaan selvästikin siirtymässä myös muualla maassa uuden tekniikan tuomien mahdollisuuksien myötä.

Taksiliikenteen taksojen sääntely on tehty ensisijassa kuluttaja-asiakkaille ja näiden suojaksi. Hankintayksiköillä on jo mahdollisuus vaikuttaa hankintahintojen esittämistapaan ja toisaalta seurata näitä. Hankittujen kuljetusten osalta henkilöliikenteen toimijat kilpailevat voimakkaasti. Raportissa esitetty linja-auton käytön korvaamiseen määrittely omassa asetuksessaan ei tue tätä kehitystä ja lisäksi byrokratiaa. Kelan korvaamalla matkoilla pienoislinja-autot voivat veloittaa enintään taksitaksaa vastaavan hinnan. Tämä on nykytekniikalla helposti toteutettu jo nykyisiin joukkoliikenneautoissa käytössä olevilla matkaa ja aikaa mittaaviin laitteilla.

Samoista kuljetuksista kilpailtaessa hinta tulee tarjota samassa muodossa ja samoin hintakattoehdoin sekä takseilla kuin linja-autoilla ajettavassa liikenteessä.

Valtioneuvoston asetus joukkoliikenteen valtionavustuksista on raportissa esitetty muutettavaksi siten, että tukea voitaisiin myöntää joukkoliikenneviranomaisten toteuttamien henkilöliikenteen logistiikkakeskusten perustamiseen. Esitystä tulisi tarkentaa siten, että rahoitusta voi käyttää ainoastaan suunnittelutehtävistä aiheutuvien kustannusten kattamiseen. Tarkoituksena ei saa olla se, että valtion varoin perustettaisiin operatiivista toimintaa (tilausvälitys, matkojenyhdistely ja kuljetusten suorittaminen) harjoittavia logistiikkayksiköitä, joiden toiminta taattaisiin verovaroin kaikissa olosuhteissa. Valtionavustuksia ei tule käyttää romuttamaan markkinoilta löytyvää operatiivista toimintaa. Liikennepalvelujen suunnittelu ja hankinta kuuluvat selkeästi logistiikkakeskusten tehtäviin. Jo varhaisessa vaiheessa tulisi tehdä selvä raja siihen, että operatiiviset toiminnot eivät voi olla osa verovaroin rahoitettavaa logistiikkakeskusten toimintaa.

Raportissa otetaan myös kantaa **liikenne- ja viestintäministeriön asetukseen koulu- ja päivähoitokuljetusten kuormituksesta ja turvallisuusmääräyksistä**. Taksiliiton näkemyksen mukaan on jatkossakin hyväksyttävä kansallisen säännösten mukainen kalusto koululaiskuljetuksissa. Kuljetusten kustannuksia on pystytty hillitsemään erittäin hyvin nykytyyppisen kaluston käytöllä. Lisäksi koululaispaikkojen turvallisuus on hyvä ja niiden rakentaminen maassamme lisää korirakentajien työllisyyttä. Kustannusvaikutukset olisivat huomattavat, mikäli ehdotus siitä, että ns. taksien koululaispaikat poistettaisiin, toteutuisi. Myös Kuntaliitto on selvittänyt asiaa ja todennut saman. Myöskään esteettömän kaluston vaatiminen jokaisen ajoneuvon osalta ei ole realistinen. Eri kuljetukset edellyttävät erilaista kalustoa. Siksi on erilaisia ajoneuvoja sekä niitä koskevia säännöksiä.

Ehdotusten toteuttamisaikataulu

Raportissa esitetty aikataulu muutoksille on hyvin tiukka. Joukkoliikenneviranomaiset ovat vasta käynnistämässä perustehtäviään ja todennäköisesti ensimmäisten vuosien aikana resurssit on kiinnitettävä perusjoukkoliikenteen kilpailutukseen ja tarjousvaihetta seuraavaan sopimusten valvontaan. Näin ollen on epärealistista, että ne voisivat ottaa esitetyn koordinaattoroolin siten, että vuoteen 2016 mennessä kaikki logistiikkakeskukset on perustettu. SOTE-rakenteesta ei ole olemassa tarvittavia päätöksiä, joten tältäkin osin on paljon avoimia kysymyksiä.

Rakentavampaa olisi laatia jatkotyötä varten toimenpide-ehdotukset, joilla keskitytään vaikuttavuudeltaan tärkeimpiin tehtäviin ja lähdettäisiin määrätietoisesti ratkomaan niitä. Jos prosessin aikana ilmenee tarvetta lainsäädäntömuutoksiin, niin silloin on toki syytä lähteä niitä yksityiskohtaisesti suunnittelemaan. Tähän asioiden käsittelyjärjestykseen mielestämme velvoittaa myös valtioneuvoston antama periaatepäätös julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamistyön toteuttamisesta. Valtioneuvosto on määrännyt, että LVM tulee johtamaan ohjausryhmää, jonka tehtävänä on:

1. vastata uudistuksen kokonaistoteutuksesta;
2. valmistella uudistukselle työsuunnitelma ja aikataulu 30.9.2013 mennessä;
3. valvoa, että uudistusten edellyttämät toimet käynnistyvät;
4. käynnistää tarvittavat kokeilut 1-3 alueella ja valvoa kokeilujen toteuttamista;
5. käynnistää tarvittavat lainsäädäntöhankkeet ja perustaa hankeryhmät säädosmuutosten valmisteluun; sekä
6. ohjata muutosten läpivientiin perustettavien hankeryhmien työtä.

Taksiliiton esityksiä jatkotyön pohjaksi

Syksyllä alkavan yhteiskunnan korvaamien kuljetusten kehittämistyön pohjaksi esitämme, että seuraavat näkökohdat otettaisiin huomioon työn toteutuksessa.

Tavoitteena kaikilla osapuolilla on kuljetusten kustannusten kasvun hillintä. Kustannukset ovat kasvaneet selvästi eniten VPL-, SHL ja SVL-matkoilla. Näissä kuljetuksissa on odotettavissa suurin kysynnän kasvu. Kehittämistyön ydintavoitteena tulisi olla kaikille avoimen (kutsuohjattujen) henkilöliikennepalvelujen kehittäminen siten, että palvelut soveltuvat näiden VPL-, SHL ja SVL-kuljetuksia tarvitsevien asiakkaiden käyttöön. Kun palveluja kehitetään erityisryhmien tarpeisiin, hyödyntää tämä automaattisesti myös muiden alueen asukkaiden liikkumistarpeita. Kehittäminen vaatii merkittävän alkuinvestoinnin uusien liikennepalvelujen luomiseen. Välttömiä säästöjä ei lyhyellä aikavälillä voida siksi odottaa.

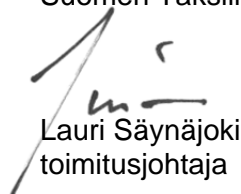
Aikaisempien matkapalvelukeskushankkeiden aikana nämä samat erityisryhmien kuljetukset olivat lähtötilanteessa kehittämisen kohteena, mutta tuolloin keskityttiin toimenpiteisiin, joilla matkoja yritettiin yhdistellä keskenään erillään kaikille avoimesta joukkoliikenteestä. Yhdistelyn tekniikka ja yhdistelypalvelun määrittäminen olivat keskiössä. Kokonaisvastuu kuljetusketjun toimivuudesta puuttui. Tämä malli ei tuottanut tuloksia, eikä siihen tule enää tästä syystä palata.

Taksiliiton ja Kelan toteuttama suorakorvausjärjestelmä on tuottanut tuloksia matkojen yhdistelyn avulla. Hankkeen aikana on eräissä sairaanhoitopiireissä onnistuttu pääsemään hyvään yhteistyöhön terveydenhuollon kanssa, jolloin on voitu vaikuttaa siihen, milloin asiakkaat kutsutaan hoitoihin eri tiesuunnilta ja miten kotiutuksia voidaan vaihteistaa matkojen yhdistelyä tukevasti. Kehittämistyössä tärkeää onkin vuoropuhelu ja yhteistyö eri tahojen ja hallinnonsektoreiden kanssa, joilla on vaikutusmahdollisuus kuljetuskustannusten syntyamiseen. Tämä tulisi olla myös käynnistettävän uudistamistyön keskeinen osa.

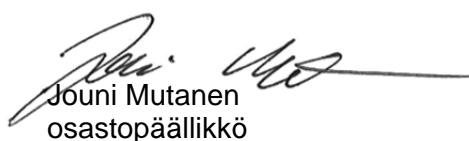
Valtioneuvosto on esittänyt 1-3 kokeilun käynnistämistä. Tämä on ehdottomasti kannatettava etenemistapa: selvitetään ensin toimivia malleja ja vasta näiden tulosten perusteella tehdään koko valtakuntaa koskevia päätöksiä. Suunnittelemalla huolellisesti riittävän pitkäkestoiset kokeilut, joilla ennakoidaan olevan suuri vaikuttavuus, voidaan päästä hyviin tuloksiin. Kokeiluja varten ei ole tarve eikä pidä muuttaa olemassa olevaa lainsäädäntöä. Jos kokeilut edellyttävät jotain muutoksia nykyiseen säännöstöön, niin näistä tulisi säätää kokeilulain tyyppisesti.

Taksiliitto on valmiina osallistumaan henkilökuljetusten uudistamistyöhön ja tuoman asiantuntemuksensa työryhmien käyttöön. Toivomme, että pelkän kuulemisen sijasta voimme olla täysipainoisesti mukana perustettavissa alatyöryhmissä.

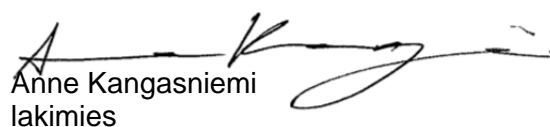
Suomen Taksiliitto



Lauri Säynäjoki
toimitusjohtaja



Jouni Mutanen
osastopäällikkö



Anne Kangasniemi
lakimies