



Liikenne- ja viestintäministeriö
Kirjaamo
PL 31
00023 Valtioneuvosto

Lausunto selvitysmies Paajasen selvityksestä sekä rahoitustyöryhmän raportista

Suomen Palvelutaksit ry pitää välttämättömänä päästä osallistumaan julkisesti tuettujen henkilökuljetusten ja rahoituksen toimintatapojen kehityshankkeeseen. Suomen Palvelutaksit ry:lle (myöh. SPT) tulee taata samat mahdollisuudet ja oikeudet kuin hankkeen muillekin osapuolille.

Liikkumisen mahdollistaminen nykyaikaisessa yhteiskunnassa tulisi toimia niin, että kaikille ihmisille taataan samanlaiset mahdollisuudet liikkumiseen. Tällä hetkellä se ei monessakaan paikassa toteudu vaan mm. vammaispalvelulakia on noudatettu eri tavalla eri puolilla Suomea ja monessa paikassa kuljetuksien kilpailuttamisella ja yhdistelyillä on aiheutettu merkittävästi huonommat mahdollisuudet liikkua kuin jossain muualla.

Kalustosta ja asiakkaista

Palvelutaksi (1 + 8 henkilön lisäksi paripaikalliseksi rekisteröity ja nostimella varustettu auto) on kuljetuskalustona sellainen, että se pystyy palvelemaan käytännössä asiakasta kuin asiakasta. Tämän lisäksi huomautamme, että ammattikuntamme on kokenutta ja osaavaa erityisosaamista vaativien kuljetusten hoitamisessa.

Vaikka ydinasiakasryhmämme, jota raportissa kutsutaan ”kriittiseksi rajapinnaksi” on pieni, pelkäämme, että tämän asiakasryhmän pienuuden takia kehityshanke ei huomioi riittävästi olemassa olevia erityistarpeita. Huomioon tulee ottaa Kelan suorakorvaushankkeessa kohdatut ongelmat ja pyrkiä välttämään ne.

Kaluston yleinen standardiajattelu taksi- ja joukkoliikennepuolella on käytännössä mahdoton. Liikenteessä tarvitaan sedanautoja, farmarityyppisiä autoja, useamman matkustajan tila-autoja, joissa toki voi olla tila pyörätuolia käyttävälle. Tarvitaan autoja, joissa on tila useammalle kuin yhdelle pyörätuolille. Tarvitaan autoja parikuljetuksiin, jopa kaksille paareille, ja toisaalta yli 8 hengen ryhmille ja ryhmille joissa on mukana pyörätuoli. Arkielämän kuljetuskaluston tarpeet ovat monimuotoiset. Mitä enemmän halutaan matkoja yhdistellä, sitä enemmän isoja ja muuntelukelpoisia autoja tarvitaan.

Oikeanlaisen, asiakkaan tarpeita vastaavan kaluston välittäminen tulee edelleen aiheuttamaan haasteita. Esteettömäksi ajoneuvoksi luokiteltu auto voi kuitenkin tänä päivänä vielä olla sellainen, että pyörätuolilla liikkuva asiakas ei autoon sovi. Ongelma on todellinen ja sen kanssa joudutaan tekemisiin liian usein.



19.8.2013

Tarkasteltaessa kaluston esteettömyyttä ja sen mahdollisuuksia tulee ottaa huomioon, että pelkästään esteetön kalusto ei ole monissa tilanteissa riittävä määritelmä kuljetuksien hoitamiseen iäkkäille ja eri tavoin liikuntarajoitteisille matkustajille. Ensisijaisesti tulisi ottaa huomioon iäkkäiden ja liikuntarajoitteisten matkustajien erityispiirteet ja tarpeet. Nämä ko. matkustajat tarvitsevat esteetöntä kalustoa, mutta usein myös erittäin henkilökohtaista avustamista.

Kuljetuksista haja-asutusalueilla

Linja-autolla järjestettyyn joukkoliikenteeseen verrattuna haja-asutusalueiden kuljetukset voitaisiin järjestää kustannustehokkaammin takseilla. Nykyisellään isot linja-autot ajavat usein lähes tyhjillään ja samat matkustajamäärät pystyttäisiin hoitamaan tilatakseilla tai joukkoliikenneautoilla paljon pienemmin kustannuksin, mikäli kuljetukset hoidettaisiin kuljetustarpeiden mukaisesti. Vähäisen kuljetustarpeen alueilla voitaisiin kuljetukset hoitaa logistiikkakeskuksesta tilattuina kutsutaksityyppisinä kuljetuksina joko osin aikataulureititetynä tai täysin tarvittaessa tilattavana erilliskuljetuksena.

Kuljetusten erityispiirteistä ja palvelun tasosta

Kelan korvaamissa kuljetuksissa tulee ottaa huomioon terveydenhuollon kuljetusten erityispiirteet. Näiden kuljetusten integroiminen muun henkilöliikenteen yhteyteen tulee olemaan erittäin haasteellista. Huomioon tulee ottaa kuljetettavien terveydentila, joka saattaa olla este matkojen yhdistelylle. Tämä asettaa haasteita sekä tilaajapuolelle että kuljetuksia välittävälle yksikölle.

Selvityksessä todetaan, että *"vaikeasti vammaisten yhteiskuljetuksissa ei kuitenkaan aina pystytä turvaamaan vammaisen henkilön turvallisuutta ja yksilöllistä liikkumistarvetta riittävästi tai yhteiskuljetukset eivät muusta erityisestä syystä sovellu, jolloin kuljetukset on järjestettävä erilliskuljetuksina."*

SPT:n mukaan erilliskuljetukset pitää sallia ja niihin oikeuttavat perusteet pitää selkiyttää. Esimerkiksi Kelan myöntämän vakiotaksioikeuden perusteet ovat aiheuttaneet ongelmatilanteita. Kuljetettavat, jotka tarvitsisivat Kelan vakiotaksioikeuden, eivät sitä kuitenkaan voi saada. Näiden erilliskuljetuksiin oikeuttavien perusteiden tulee olla yhdenvertaiset koko maassa. Lisäksi taho, joka erilliskuljetuksen luvan myöntää, pitää selvittää.

Huomioitavaa yhdistelykuljetuksissa on myös se, että mikäli yhdistelyssä on mukana paljon avustusta tarvitseva matkustaja saattaa apua tarvitsematon matkustaja joutua odottamaan. Tämä pitää huomioida kuljetusten laatuvaatimuksia määritellessä.

Hyvä palvelutaso kuljetuksissa tuottaa osaltaan yhteiskunnalle säästöjä. SPT:n mielestä pystytään säästämään suuria summia esimerkiksi sairauskuluissa, kun kuljetettavat henkilöt pitävät matkoja mielekkäinä ja saavat hyvää palvelusta ja välittämisestä uutta voimaa elämäänsä. Kun he näin jaksavat asua pidempään kotonaan, säästöä syntyy myös esim. vanhustenhuollon laitospaikoista.

Selvitysmiehen raportissa palvelun taso oli jätetty määrittelemättä tarkemmin. Palvelun tasoon raportin merkityksessä sisältyy useampia osatekijöitä, mm tilauksen helppous,



kuljetuskaluston, saatavuus, kaluston soveltuvuus kuljetukseen, palvelun oikea-aikaisuus, ja yhtenä tärkeimmistä ammattinsa osaava kuljetuspalvelun tuottaja.

Yhdenmukaiset toimintatavat

Mikäli logistiikan vastuualueiksi tulee uudet SOTE-alueet, henkilöliikenteen suunnittelussa tulee ottaa huomioon yhdenmukaiset toimintatavat koko maassa, jotta kuljetukset pystytään hoitamaan tehokkaasti myös SOTE-alueiden rajoilla ja alueilta toisille. Tällä hetkellä Kelan korvaamissa kuljetuksissa syntyy epäselviä tilanteita sairaanhoitopiiristä toiseen siirryttäessä. Maksujärjestelmien yhdenmukaistaminen varsinkin vammaispalvelumatkojen osalta on välttämätöntä tehdä siten, että koko maasta löytyy yhdenmukainen käytäntö matkojen maksujärjestelmiin, matkaoikeuksiin ja omavastuun määrään. Nykyään yhdistelykuljetuksissa syntyy tilanteita joissa asiakkaat maksavat samasta VPL-matkasta eri omavastuun.

SPT pitää erittäin tärkeänä että kaikille kuljetuksia hoitaville yrittäjille tulee taata täysin samanlaiset mahdollisuudet samoin kustannuksin osallistua kuljetuksien hoitamiseen. Mahdollisten tilausvälitysmaksujen, laiteinvestointien tai mahdollisten muiden maksujen tulee olla samanlaiset kaikille osapuolille, riippumatta siitä mihin yhdistykseen tai liittoon kuuluu. Tasapuolisuuden varmistamiseksi kuljetuksien jakamiseksi eri yrittäjien kesken, tilausvälityspalveluiden hoitajiksi tulee valita puolueeton taho, joilla ei ole kytköksiä kuljetusalan yrityksiin. Nykyisellä Kelan suorakorvausmenettelyllä nämä seikat eivät toteudu. Mahdollisia laitehankintoja varten sekä maksuvälineet että välityspäätteet on koekäytettävä ja toimiviksi todettava ennen kuin oletetaan, että autoilijan pitää investoida laitteisiin.

SPT:n näkemyksen mukaan tilausvälitysketju pitää rakentaa siten, että ylimääräiset väliporaat välityskeskukseen ja autoilijan välillä jäävät pois. Tilaus pitää välittää suoraan logistiikkakeskuksesta autoilijalle. Tällöin voidaan ohittaa nykyinen paikallinen välitysyhtiö. Logistiikkakeskuksen tulee olla julkisin varoin ylläpidetty keskus, jonka rahoituksesta pitää sopia valtion ja kuntien välillä. Logistiikkakeskukseen kuuluminen ei saa aiheuttaa autoilijoille lisäkustannuksia laitekustannusten, ohjelmistomaksujen ja tietoliikennekulujen lisäksi. Mikäli järjestelmä aiheuttaa lisäkustannuksia, on niiden vaikutus hyväksyttävä taksarakenteessa. Kuljetusmaksujen tilitys tulee tapahtua suoraan maksajalta (Kela tai kuntien korvaamat matkat) autoilijalle. Tässäkään ei SPT:n näkemyksen mukaan tule käyttää väliporaita. Maksutiedon kerääjänä ja eteenpäin välittäjänä toimii logistiikkakeskus. Maksuliikenneprovisioiden määrä tulee olla enintään pankki ja luottokortteihin verrattava. Muussa tapauksessa suuret provisiot vaikuttavat taksan korotuspaineisiin.

Tuottavuuden parantamisesta ja kilpailusta

Raportissa todetaan että *"Lainsäädännön kehittämishallituksen tulisi erityisesti tukea julkisesti tuetun liikenteen tuottavuuden parantamista. Tätä voidaan tukea vähentämällä sääntelyä ja lisäämällä alan kilpailukykyä."*

Taksialan kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin nähden voidaan parantaa valtion taholta joko alentamalla taksiautoilun kustannuksia, korottamalla taksoja tai korottamalla muiden liikennevälineiden kustannuksia.



19.8.2013

Kilpailua taksialalla on tällä hetkellä vähänlaisesti, koska nyt on olemassa paikallisia välitysyhtiömonopoleja, joita myös Kela tukee.

Yksittäisen autoilijan kohdalla, varsinkin haja-asutusalueilla tuottavuus koki takapakkia, kun Kelan korvaamat kuljetukset alkoivat siirtyä taajamien autoilijoiden ajettaviksi.

Logistiikkakeskusten myötä tämä ongelma on eliminoitava. Välitysjärjestelmät eivät myöskään kykene samanlaiseen kuljetusten ja aikataulujen optimointiin useamman auton yhtiössä mikä onnistui aiemmin ihmispään organisointia suorittaessa. Välitysohjelmistojen ja välittäjien liikennetilannetta kokonaisuutena katsova toiminta on myös puutteellista. Näiden seurauksena kaluston käyttöaste ja sitä kautta tuottavuus laskee. Mikäli liikenteen sääntelyn määrän väheneminen aiheuttaa runsaan ajoneuvomäärän lisääntymisen, kaluston käyttöasteet edelleen vähenevät. Sääntelyn purkamisen kuljetuskustannuksia alentava vaikutus ei ole itsestään selvyyttä. Tuottavuuden heikentyessä ja ajojen vähentyessä yksittäisellä autoilijalla on rajallinen määrä keinoja selviytyä tilanteesta. Kustannusten leikkaamisessa pienempi ja halvempi ajoneuvo on todennäköisin vaihtoehto. Tämä taas saattaa aiheuttaa isompien autojen vähenemistä.

Logistiikkayksikön mahdollisesti kilpailuttaessa kuljetuksia eri liikennevälineiden (taksi ja joukkoliikenneauto) on oltava myös käyttökustannuksiltaan yhdenvertaisessa asemassa. Tämä on huomioitava valtion taholta käyttövoimaveroja ja muita autoilun kustannuksia määriteltäessä. Jos velvollisuuksia liikennöimisessä lisätään on myös kustannuksia kompensoitava alaspäin.

Suomen Palvelutaksit ry:n puolesta

Juhani Haapoja
puheenjohtaja

Lisätietoja antaa

Suomen Palvelutaksit ry
Juhani Haapoja
puhelin 0400 361 430
juhani.haapoja@suomenpalvelutaksit.fi