

Sosiaali- ja terveysministeriö
lausuntopalvelut.fi -sivuston kautta

MONIKANAVARAHOITUKSEN PURKAMISEN VALMISTELUN VIRKAMIESELVITYS

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua Monikanavarahoituksen purkamisen valmistelun virkamiesselvitykseen. Lausunnessamme otamme kantaa vain matkakorvauksiin.

Matkojen osalta nykyistä Kelan toteuttamaa mallia tulee jatkaa

Mielestämme matkojen korvaamista nykyisellä Kelan toteuttamalla mallilla tulisi jatkaa. Pidämme mallia tehokkaana ja toimivana mallina, jolla voidaan varmistaa koko maassa yhdenvertaisen kohtelun ja terveydenhuoltoon pääsyn asukkaille asuinpaikasta ja varallisuudesta riippumatta. Näkemyksemme mukaan valtakunnallinen malli on ainoa tapa varmistaa yhdenvertaisuus.

Kuten selvityksessäkkin todetaan, niin hyvinvointialueille ei voida asettaa tehtäviä, joista ne eivät ole järjestämisvastuussa. Merkittävä määrä nykyisiä Kelan korvaamia matkoja tehdään Kelan järjestämään kuntoutukseen ja yksityiseen terveydenhuoltoon sekä hyvinvointialueen rajat ylittäen erityissairaanhoidon. Kaikki nämä matkat olisivat yksittäisen hyvinvointialueen järjestämisvastuun ulkopuolella. Niiden vuoksi jouduttaisiin tekemään selvityksessäkkin kuvattuja erillisjärjestelyjä ja uutta lainsäädäntöä, kun vain osa nykyisistä Kelan korvaamista matkoista siirrettäisiin hyvinvointialueiden järjestämisvastuulle. Matkojen korvaamisen rahoituslähteet eivät vähenisi vaan lisääntyisivät nykyiseen malliin verrattuna. Tämä ei olisi tehokasta ja aiheuttaisi suuret hallinnolliset kustannukset. Asiakkaiden ja terveydenhuollon henkilökunnan kannalta syntyisi sekava järjestelmä, kun ei olisi selvää, miten mikäkin matka kuuluu korvata, mistä matkat tilataan ja mihin asiakkailta on oikeus milläkin hyvinvointialueella.

Nykymalli on kustannustehokas

Nykyinen Kelan toteuttama terveydenhuollon matkojen korvausmalli on kustannustehokas. Kela on onnistunut hillitsemään kuljetuskustannusten kasvua tehokkaasti kilpailuttamalla taksimatkojen suorakorvausmenettelyn ja yhdistelemällä pitkiä matkoja keskenään. Samalla on säilytetty kaikille avoimen joukkoliikenteen ensisijaisuus matkojen korvauksissa. Malli on kokonaisuutena tehokas ja taksia käytetään vain silloin kun se on asiakkaan terveydentilan tai puuttuvien liikenneyhteyksien vuoksi välttämätöntä. Jos myös terveydenhuollon matkat tulisivat järjestämisvastuun piiriin, joihin asiakkailta on subjektiivinen oikeus, niin sillä voisi olla merkittävä kuljetuskustannuksia lisäävä vaikutus.

Saatavuus koko maan alueella tulee varmistaa mahdollisimman tehokkaasti

Nykyisessä markkinaehtoisessa taksijärjestelmässä taksien tarjonta erityisesti haja-asutusalueella on vähentynyt sekä alueellisesti että ajallisesti. Kuitenkin Kelan kilpailuttamiin suorakorvausmatkoihin on saatu hyvin takseja. Tämä johtuu siitä, että suorakorvaustoiminnasta velvolliset kokonaisvastuulliset palveluntuottajat ovat velvollisia sanktion uhalla hoitamaan jokaisen tilatun matkan. Ei ole mitään syytä, miksi tämä sama menettely ei toimisi myös jatkossa, vaikka haja-asutusalueen taksitarjonta edelleen supistuisi. Kuljetusten hoituminen ei vaadi järjestämisvastuun asettamista Kelalle, vaan asia voidaan ratkaista kilpailutuksen ehdoilla, kuten nykyisinkin.

Matkakorvausten hallinnointi edellyttää toimivaa ja tehokasta tietojärjestelmää

Mikäli Kela ei osallistuisi enää korvausten maksamiseen, vaan korvaukset maksettaisiin hyvinvointialueiden tai valtakunnallisen matkakeskuksen kautta (vaihtoehdot HH ja HM), tarvittaisiin uudet tietojärjestelmät korvausten maksatukseen ja hallinnointiin. Kela on käyttänyt tietojemme mukaan nykyisen suorakorvausjärjestelmän rakentamiseen noin 10 000 henkilötyötuntia, minkä lisäksi on käytetty vuosittain merkittävä määrä järjestelmän kehittämiseen. Viimeisin uudistus, jossa on luotu reaaliaikainen tietoyhteys (ns. TAKSO-yhteys) asiakkaan profiilitietojen sekä omavastuun maksamistietojen saamiseksi palveluntuottajien käyttöön tilausten hallintaan ja parempaan asiakaspalveluun, otetaan tuotantokäyttöön vuoden 2022 alussa, kun uudet kolmen vuoden sopimuskaudet käynnistyvät suorakorvauksessa. TAKSO-yhteyden rakentamiseen on käytetty tiittävästi Kelassa noin 5 000 henkilötyötuntia. Jos samantyyppisiä suorakorvausjärjestelmän kaltaisia järjestelmiä rakennettaisiin kutakin hyvinvointialuetta varten, tulisi järjestelmäkehityksestä huomattavia lisäkustannuksia hyvinvointialueille. Nyt kaikki Kelan korvaamat terveydenhuollon matkat hallinnoidaan ja korvataan yhdellä järjestelmällä. Sen sijaan, että hajotettaisiin tämä järjestelmä, tulisi pyrkiä malliin, jossa nykyistä Kelan suorakorvausjärjestelmää kehitettäisiin edelleen ja sitä hyödynnettäisiin jatkossa myös hyvinvointialueen vastuulle kuuluvissa sosiaalitoimen matkoissa.

Kelan tutkimusosasto on v. 2013 Oulun alueella tehtyjen matkojen analyysissa todennut, että noin puolet vammaispalvelulain (VPL) ja sosiaalihuoltolain (SHL) mukaisiin kuljetuksiin oikeutetuista oli saanut myös Kelan korvaamia sairausvakuutuslain mukaisia matkakorvauksia kiireettömistä matkoista. Nämä henkilöt tekivät yli puolet (52 %) kaikista Kelan korvaamista kiireettömistä matkoista ja näistä matkoista aiheutui lähes puolet (46 %) matkakorvauksista. On siis ilmiselvää, että hyvinvointialueen vastuulla olevia VPL- ja SHL-matkoja tekevät asiakkaat ovat usein samoja kuin Kelan korvaamia matkoja tekevät asiakkaat. Toisaalta Kelan järjestelmän kautta hoituu paljon myös hetkellisesti kuljetuksia tarvitsevien asiakkaiden matkat sujuvasti.

Jatkotyössä olisi järkevää tutkia sellainen vaihtoehto, jossa hyvinvointialueet hyödyntäisivät Kelan tietojärjestelmiä ja Kelalla olevia asiakasprofieileja. Kelalla on periaatteessa jokaisesta suomalaisesta asiakasprofiili Kelan järjestelmässä. TAKSO-yhteydellä Kela pystyy tuottamaan tietoa henkilötunnuksen perusteella kattavasti asiakkaan osoitteista, maksusitoumuksista, tarpeesta vakiotaksiin, tarpeesta erityiskulkuneuvon kuten esteettömän taksin käyttöön jne. Vuoden 2022 alusta lukien

tätä tietoa tullaan käyttämään koko maassa palveluntuottajien tilausvälityskeskuksissa taksimatkojen suorakorvausmenettelyssä.

Kelan osaamista tulee hyödyntää mahdollisimman laajasti ja pyrkiä yksinkertaistamaan palvelun käyttöä yksittäisen matkustajan näkökulmasta

Lisäksi hyvinvointialueet voisivat hyödyntää Kelan osaamista matkojen kilpailutuksessa, vaikka järjestämisvastuu VPL- ja SHL-matkoista säilyisi edelleen hyvinvointialueilla. Jos VPL:n ja SHL:n mukaiset taksimatkat yhdistettäisiin kilpailutuksessa Kelan korvaamiin matkoihin, olisi tällä merkittävä synergiaetu sekä taloudellisesti että asiakkaan kannalta. Kun sama tilausvälityksestä ja matkoista vastaava palveluntuottaja hoitaisi sekä hyvinvointialueen että Kelan taksimatkoja, asiakkaan tarve tietää kuka korvaa matkan poistuisi kokonaan. VPL-, SHL- ja Kela-matkojen yhdistely keskenään samoihin kuljetuksiin toisi myös jonkin verran lisää säästämahdollisuuksia, vaikkakaan tehtyjen kokeilujen perusteella potentiaali olisi kohtuullisen pieni. Sen sijaan se, että eri hyvinvointialueiden matkat järjestettäisiin koko maassa samojen valtakunnallisten kriteereiden perusteella, olisi merkittävä asiakkaiden asemaa ja yhdenvertaisuutta parantava tekijä.

Taksimatkojen osalta palvelun käyttäjälle on pyrittävä saamaan vaihtoehtoja, yksinoikeusmalleista on syytä luopua

Kela on kilpailuttamassa kesän 2021 aikana suorakorvauksen mallilla, jossa jokaisen maakunnan alueelle valitaan kaksi palveluntuottajaa. Tämä luo terveen kilpailuasetelman palveluntuottajien välille ja tulee johtamaan hyvän asiakaspalvelutason tavoitteluun, koska asiakas voi valita kummalta palveluntuottajalta matkansa tilaa. Jos Kelan matkoihin tuotaisiin mukaan VPL- ja SHL-matkat, tulisi mallista matkamäärältään sellainen, että alueella voisi olla jopa useampi kuin kaksi palveluntuottajaa. Asiakkaan valinnan vapautta on tuotu kuntien matkojen järjestämismalleihin menestyksekkäästi mm. Vantaan ja Keravan yhteishankinnassa, jossa on valittu kolme palveluntuottajaa hoitamaan kaikki VPL- ja SHL-matkat.

Ensi sijassa on pyrittävä löytämään markkinaehtoisia vaihtoehtoja

Matkojen järjestäminen mukaan lukien tilausvälityspalvelut tulisi hankkia yksityiseltä sektorilta, jolloin palvelut kehittyvät muuttavan toimintaympäristön mukana. Kuntien tai hyvinvointialueiden ei tulisi palkata yhtään taksitilausten välittäjää, koska se ei ole yhteiskunnan ydintehtävä. Käsipareja tarvitaan terveydenhuollossa ja muissa hyvinvointialueen perustehtävissä ja näitä perustehtäviä tukevat tukipalvelut kuten kuljetuspalvelut yhdistely- ja välityspalveluineen tulisi hankkia yksityiseltä sektorilta.

Suomen Taksiliitto ry