

TAKSILIITTO VIE JA MUUT VIKISEE – MENEMMEKÖ OJASTA ALLIKKOON?

**TtM Jaana Suveri
11.02.2012**

ALKUPUHE

KISKOLAISET TAKSIT JÄIVÄT POIS KELA-KYYTIEN SUORAKORVAUKSESTA otsikoi Salon Seudun Sanomat 29.marrasuuta 2011. Samana päivänä käynnistyi Kelan sähköinen suorakorvausmenettely takseille Varsinais-Suomessa.

”Autoilijat hoitavat Kelan kyytejä edelleen, mutta taksiasiakas joutuu itse hakemaan korvausta”. Kiitän erityisesti kaikkia Kiskolaisia - ja liitoskuntiemme asiakkaita asiakasuskollisuudesta, kärsivällisyydestä rahoja odotellessanne Kelalta. Teidän ansiosta Kiskon taksien ei ole tarvinnut lyödä pillegiä pussiin ja kiitokset myös arvostuksestanne maaseudun taksien palveluille ja säilymiselle.

Kiskon taksiautoilijoiden ilmoittaessa lehdessä, etteivät liity Kelan sähköiseen suorakorvaukseen, aiheutti se paljon yhteydenottoja Varsinais-Suomen muilta taksiautoilijoilta ja tuntemattomilta yksittäisiltä henkilöiltä. Saimme paljon kiitosta ”rohkeasta teostamme”. Taksiliitostakin Jouni Mutaselta saimme soiton.

Olen kuullut paljon polemiikkia kelaprojektista ja siirtymisestä sähköiseen tiedonsiirtoon Kelan korvaamissa taksimatkoissa, siksi tämä kirjoitukseni onkin vain pintaraapaisua jo esille tulleista ongelmista.

Mielenkiintoni Kelan sähköiseen suorakorvausmenettelyyn heräsi, kun luin sopimuspaperin (sopimus sähköisestä suorakorvausmenettelystä - autoilijasopimus autoilijan ja taksiyhtiön välillä), joka olisi silloin pitänyt allekirjoittaa vajaan viikossa. Se tiedottaminen, mikä Lounais-Suomen Taksidatan taholta kuului, ”ellei allekirjoita pian, ei pääse mukaan kuin vasta ensi vuonna ja Kelan kyytejä ei saa ollenkaan”. Monet autoilijoista allekirjoittivat sopimuksen lukematta sitä tarkkaan tai osaamatta tulkita sopimusta.

Turun taksista puheenjohtaja Kari Jalonen ihmettelee taksien kritisointia ja toteaa että sopimuspaperit pitäisi ensin lukea tarkkaan eikä jälkeinpäin valittaa mitä siihen on kirjoitettu, taikka mitä on tullut allekirjoittaneeksi. (Ulaxi 2011)

Asiaa pohdittuani, päätin etsiä aiheesta enemmän tietoa.

Selvitin taksiliittoa ja sen henkilöstöä (kaavio 1). Minua kiinnosti lähinnä Varsinais-Suomen alue, koska täällä liityttiin suorakorvausmenetelmään 29.11.2011.

Olen koonnut myös tietoa Kelasta ja projektin vetäjien kommentteista, samoin Ministeri Risikon vastauksesta eduskunnan kirjalliseen kysymykseen 324/2011 vp. Luin myös Kelan tutkimusosaston Päivi Paltan tutkimuksen: Sairausvakuutuksen korvaamat taksimatkat.

Muutos, joka kohdistui / kohdistuu koskemaan jokaista taksiautoilijaa / taksiliikennettä harjoittavaa yritystä on Suomen Taksiliitto ry:n ja Kelan allekirjoittamat 30.9.2008 kehittämis- ja 4.2.2010 runkosopimus taksimatkojen suorakorvausmenettelystä, (Runkosopimuksella tarkoitetaan Kansaneläkelaitoksen ja Suomen Taksiliitto ry:n välistä valtakunnallista sopimusta sähköisestä suorakorvausmenettelystä, sähköinen asiointi on Kelan palvelustrategian mukainen kehityssuunta.), sekä näiden pohjalta tehdyt taksivälityskeskusten ja autoilijoiden väliset sopimukset, jotka ovat samansisältöiset koko maassa (Liite 1). Suorakorvaussopimuksella tarkoitetaan Kansaneläkelaitoksen ja Lounais-Suomen Taxidata Oy:n välistä sopimusta sähköisestä suorakorvausmenettelystä

ELY – keskuksille kuuluu koko taksilupahallinnon paketti: taksilupien kuntakohtaisen enimmäismäärän (kiintiön) vahvistaminen, taksilupien myöntäminen, uudistaminen ja lupien muutokset. Lisäksi tehtäviin kuuluvat taksiliikennelain mukaiset valvontatehtävät luvanhaltioiden ja tilausvälityskeskusten osalta. (Taksi 5/2010)

Taksiliikennelaisissa on määritelty päivystysvelvollisuus, sekä velvollisuus pyydettyä suorittaa luvan mukainen henkilökuljetus pääasiallisella toiminta-alueella, tästä voidaan kuitenkin erinäisistä laissa mainituista syistä poiketa.

On ristiriitaista, kun liikennelupaehdot ja taksiliikennelaki asettavat em. kaltaiset velvollisuudet, mutta Kelan ja taksiliiton toteuttama suorakorvausmenettely estää lain toteuttamisen tasavertaisesti niiden autoilijoiden kannalta, joiden asemapaikka on kaukana kuntakeskuksista ja varsinkin niiden autoilijoiden kohdalla jotka eivät ole liittyneet suorakorvausmenetelmään. Autoilija ei saa suorittaa palvelutehtävää samoilla ehdoilla kuin muut. Kaikilla autoilijoilla tulee olla oikeus saada ajaa näitä yhteiskunnan verovaroista maksettuja matkoja, autoilijaa ei voida velvoittaa kuulumaan johonkin välityskeskukseen.

Suomen taksiliitto on taksiryittäjien valtakunnallinen etu- ja palvelujärjestö, johon kuuluu lähes 90% maamme taksiryittäjistä. Taksiliiton toiminnan tavoitteena on edistää taksiryittäjien toimintaedellytyksiä liikennelupapolitiikan, taksojen, verotuksellisten kysymysten ja lainsäädännön alueilla sekä turvata taksiliikenteen toiminnan kannattavuus. Taksiliitto valvoo sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla jäsentensä ammatillisia etuja lainsäädännön, hallinnon ja talouden alueilla. Lisäksi Taksiliitto tukee jäsentensä liiketoiminnan kehittämistä. Valtakunnan- ja läänintason ratkaisut vaikuttavat olennaisesti taksiryittäjän työhön. Taksiliitto tarjoaa yksittäisille taksiryittäjille ympäri Suomen kanavan saada äänensä kuuluviin. (<http://www.taksiliitto.fi/>).

Taksiliitto (kaavio1)

SUOMEN TAKSILIITTO RY

Puh.joht. Jari Lemmetyinen

Tj. Lauri Säynäjoki

Hallituksen jäsenet:

II puh.joht. Kai Andersson Espoon,Kirkkonummen taksit EKT pj.

III puh.joht. Seppo Ripatti Savon taksit Oy:n perustajajäsen)

Seppo Lehto **Taksiliiton Varsinais-Suomen alueen toiminnanjohtaja**

L-S Taksidata Oy:n hallituksen pj.

Lounais- Suomen taksiryittäjät ry:n toiminnanjohtaja

Ari Lahtinen

Jouko Suomalainen

Jukka Hirvikallio

Savonlinnan Ulataksi Oy:n hallituksen pj.

Vantaan taksit Oy:n varapj. Lähitaksin hallintoneuvostossa

Tuomo Heino

Tilausvälityksen hallituksen pj

TAKSILIITON YRITYSPALVELU OY

Toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki

Hallituksen jäsenet:

Puh.joht. Jari Lemmetyinen

Sihteeri Timo Koskinen

Seppo Lehto

Taksialan maksuliikenne
keskus

Koulutuskeskus
kauppa

Taksialan
laatukeskus

osastopäällikkö:
Jouni Mutanen

hallintopäällikkö:
Timo Koskinen

puheenjohtaja:
Seppo Lehto
viestintäjohtaja:
Nina Nizovsky

Laatukeskus johtoryhmä
puh.joht. Seppo Lehto
Jäsenet:
Jari Kuusiniemi
Eero Harju
Nina Nizovsky

Varsinais-Suomesta samoja henkilöitä tekemässä päätöksiä taksiliitossa, kuin Taksiliiton Yrityspalvelu Oy:ssä, sekä sen sisällä olevissa erilaisissa keskuksissa (esim. Taksialan laatu keskus). Samat henkilöt löytyvät myös Lounais-Suomen Taksidatan päättäjissä ja näin myös kelakeskuksesta.

Jari Lemmetyinen : Taksiliiton 1. puheenjohtaja,
Lounais-Suomen Taksidatan hallituksen jäsen.
Lisäksi taksilupa- ja taksi Raisiossa, osakeomistaja Lounais-Suomen taksidatassa

Seppo Lehto : Taksiliiton hallituksen jäsen, Taksiliiton Yrityspalvelun Oy:n jäsen ja laatu keskuksen puheenjohtaja.
Taksiliiton Varsinais-Suomen alueen toiminnanjohtaja, kouluttaja.
Lounais-Suomen Taksiryttäjät Ry:n toiminnanjohtaja
Lounais-Suomen Taksidatan hallituksen puheenjohtaja.
Lisäksi taksilupa- ja taksi Turussa, osakeomistaja Lounais-Suomen taksidatassa

KANSANELÄKELAITOS

Kansaneläkelaitos (lyh. Kela; ruots. Folkpensionsanstalten, FPA) hoitaa Suomessa asuvien perusturvaa eri elämäntilanteissa.

KELA:

- perustettu; 1937
- yritysmuoto; valtion laitos
- lajityyppi; julkisoikeudellinen säätiö
- kotipaikka ; Helsinki
- toiminta-alue; 310 toimipistettä Suomessa
- toimiala; sosiaaliturva
- liikevaihto; 10 722 milj. € (2005)
- henkilökunta; 6097 (01.09.2010)
- omistaja; Suomen valtio

Kela saa rahansa pääasiallisesti valtiolta 59%, kunnilta 5%, työnantajilta 22% (mm. työeläkemaksuina ja sairausvakuutusmaksuina), muuta rahoitusta on 1% ja vakuutetuilta tulee 14%. (<http://fi.wikipedia.org/wiki/kansaneläkelaitos>)

Mietityttää

Projektipäällikkö Anne Giss kertoo, että palaute on terveydenhuollon toiminnan käynnistämisen alkuvaiheen jälkeen ollut melko neutraalia. Taksitilaus toimii, tilatut autot tulevat ajallaan ja tilauksen tekemisessä ei ole merkittäviä ongelmia. Maaseudun taksien huoli kyytien vähenemisestä uuden sähköisen tiedonsiirron myötä on ymmärrettävä. Kelan puolesta asia on kuitenkin ollut erittäin selvä jo hankkeen käynnistymisestä lähtien. Kyydit eivät saa merkittävästi vähentyä. Myös Jouni Mutanen taksiliitosta viestittää samaa, mutta samalla muistuttaa, että kyytimäärän säilyminen entisenä tarkoittaa tiettyä aluetta, ei yksittäistä taksiryttäjää. Esimerkiksi saman kunnan kolmen

yrittäjän Kela-kyytien määrät ovat todennäköisesti muuttuneet suhteessa toisiinsa. Joku ajaa enemmän ja toinen vähemmän kuin ennen. (Taksi 5/2010).

Miten käy maaseudun taksien? Tyrvään Sanomat 10.3.2011 (Liite 2).

”Ihmiset ovat lopettaneet sairastamisen”, tokaisee Mouhijärvellä taksia ajava Satu Janhunen. Hän sanoo sen puolileikillään, mutta lävitse kuultaa huoli asiakkaiden selviytymisestä ja ajojen keskittymisestä suurten asukaskeskusten takseille. Janhuselle näitä suorakorvausmenettelyn mahdollistavia kyytitilauksia ei ollut viime tiistaihin mennessä tullut yhtään.

”Eräin paikoin taksit ovat lopettaneet, kun ei maaseudun takseille ole enää ollut töitä”, tietää Janhunen.

”Mielestäni tämä on hyvä systeemi ja kaikkia kohtaan tasapuolinen. Asiakas saa Kela-korvauksen suoraan. Taksille maksun saantiin matkasta on saattanut tähän asti kulua puolitoista kuukautta, nyt – kun järjestelmä alkaa todella pelata – maksu voi tulla jopa viikon kuluttua”, sanoo **Vammalan Taksit Oy:n toimitusjohtaja Niina Matalajärvi**.

Viimeinenkin taksi jätti Vehmersalmen uutisoi Savon Sanomat 2.9.2011 (Liite 3).

Kela-kyydit olivat maaseudun takseille tukijalka, joka potkaistiin alta, sanoo Vehmersalmen toistaiseksi viimeinen taksiryrittäjä Jouni Tuomainen. Vajaa vuosi sitten Vehmersalmella oli viisi taksia. Ensin lähtivät muut, torstaina Tuomainenkin nosti kytkintä. Nyt hänenkin liikenneluvassaan asemapaikkana lukee Kuopio. Tuomaisen mukaan muutos Kelan tukemissa taksimatkoissa vei toimintaedellytykset Vehmersalmella. Muutos oli kyydinvälitysjärjestelmässä.

3. KIRJALLINEN KYSYMYS 324/2011 vp

Mikko Alatalon kirjallinen kysymys 324/2011 vp, Kela-korvattavien taksikuljetusten epäoikeudenmukaisuuden korjaaminen. (Liite 4)

Aihe ja ongelmat samanlaisia myös koko Varsinais-Suomessa, varsinkin suuren kuntaliitoksen kokeneen Salon alueella.

Sosiaali- terveysministeri Paula Risikon vastaus on kirjoitettua tekstiä lakipykäliseen ja tilastotietoineen, mutta ministeri ei ehkä ole perehtynyt aiheeseen.

Lähtiessäni poimimaan vastauksesta sisältöä oli se samaa informaatiota kuin Kelan / Taksiliiton tiedotteissa.

Otan esimerkiksi muutamia poimintoja:

1. Ministeri Risikko toteaa ”Sähköinen suorakorvausmenettely on jatkoa valtakirjamenettelylle, jossa asiakas valtuuttaa palvelujen tuottajan hakemaan ja saamaan hänelle myönnettävän matkakorvauksen.”

Onko väärää tietoa?

- suorakorvauksessa ei asiakas enää valtuuta.

2. Ministeri Risikko. ” Kansaneläkelaitos voi kilpailuttaa matkojen yhdistelijät ja liikenteenharjoittajat”

Eikö ollut tietoa?

6

- Kela on tehnyt sopimukset n. 20:n tilausvälitysyhtiön kanssa ilman kilpailutusta, eikä ole kilpailuttanut liikenteenharjoittajia/autoilijoita. Kela maksaa korvattavien matkojen yhdistelystä tai ketjuttamisesta aiheutuvan maksun, jonka määrä sovitaan kussakin tapauksessa erikseen. (Sairausvakuutuslaki 20 luku 5§) vaikka Anne Giss sanookin, ettei Kela maksa matkojen tilauksista ja yhdistelystä erillistä korvausta.

- mikä on totuus?

3. Ministeri Risikko. ”Taksinkuljettajien työlääksi kokemasta valtakirjamenettelystä luovutaan suorakorvausmenettelyn myötä.”

Mistä tieto taksinkuljettajien mielipiteestä?

- Kelan tutkimusosaston VTL Päivi Palttan tutkimuksen tuloksena oli, 577 vastasi, 538 yrittäjästä oli valtakirjamenettely Kelan kanssa, 330 autoilijaa koki valtakirjamenettelyn työlääksi, tutkija on tutkimuksessaan kyllä ilmoittanut että tutkimusta ei voida yleistää, koska tutkittava populaatio oli pieni ja monet vastanneista autoilijoista olivat lopettaneet vuosia sitten. Monista kommentteista pystyi päättämään, että sähköisestä tiedonsiirrosta ja sen suunnitellusta toteutustavasta ei vielä ollut jaettu riittävästi tietoa. Kysely tehtiin huhtikuussa 2009 ja kesällä valtakirjamenettelyssä kirjaaminen jäi minimiin, kun uudistuksena kuitti piti liittää mukaan, missä oli jo tarvittavat tiedot, joita ei tarvinnut toistamiseen kirjata Y79-lomakkeeseen.

4. Ministeri Risikko. ”halutessaan hän voi myös pyytää oman kotikunnan taksia” Kuitenkin Ministeri Risikko jäljempänä. ”Kirjallisessa kysymyksessä esitetty malli, jossa asiakas saisi jatkossa valita oman autoilijan ja autoilija ilmoittaisi asiakkaan ja matkan kustannustiedot tilausvälitysyhtiölle ei mahdollistaisi matkojen yhdistelyä eikä näin ollen hillitsisi matkakustannusten vuotuista kasvua”. Mallin mukaan pitäisi etsiä asiakasta lähinnä oleva auto.

Mitä tuokin tarkoittaa?

- Ensin luvataan, että asiakas saa oman kotikuntansa auton, mutta se taas vaikeuttaa matkojen yhdistelyä, kun mallin mukaan pitäisi etsiä asiakasta lähinnä oleva auto?

5. Risikko.” Suorakorvausjärjestelmän ensisijainen tavoite, asiakaspalvelun parantaminen on kansaneläkelaitoksen antaman tiedon mukaan toteutunut pääosin hyvin. Uudistus on myös otettu hyvin vastaan terveydenhuollon, asiakkaiden ja taksien puolelta”.

Eikö säästöt ollutkaan ensisijainen tavoite, vaan asiakaspalvelun parantaminen?

- Miksi palvelun laatua pitäisi parantaa, kun liikenne- ja viestintäministeriön oma laatuselvitys (33/2009) osoittaa, että taksipalvelun laatu on moitteetonta? Samankaltainen tulos on saatu vuosittain taloustutkimuksen tekemästä Omnibus-tutkimuksesta. Yleisellä tasolla todettua laadun parantamisen tavoitetta on täsmennettävä, mikäli tämä tavoite yleensä on relevantti.
- Tuntuu että koko suorakorvausmenetelmässä ei ole yhteistä tavoitetta, Ministeri puhuu laadusta, Kela säästöistä, Taksiliitto ja välitysyhtiöt rahasta ja provisioista.

Sähköiseen tiedonsiirtoon liittyminen vaatisi taksiryrittäjältä tilausvälitysjärjestelmään ja maksuliikennepalveluihin kuulumista ja tilausten vastaanottamiseen tarvittavia laitteita. Niille yrittäjille, jotka eivät kuulu tilausvälityskeskukseen, mutta haluavat liittyä uuteen järjestelmään, näistä aiheutuu lisäkustannuksia. (Päivi Palta 2010 Kelan tutkimusosasto)

Yrittäjät, jotka jo nyt saivat kaikki tai lähes kaikki Kela-matkojen tilaukset keskuksen kautta ja joilla usein kela-matkojen osuus liikevaihdosta oli hyvin pieni, kannattivat siirtymistä. Usein he toimivat suuressa kaupungissa. Monet tilausvälityskeskukseen kuuluvat yrittäjät, jotka kuitenkin saivat Kela-matkojen tilaukset pääasiassa suoraan asiakkaalta eikä keskuksen kautta, eivät kannattaneet siirtymistä. Maaseudulla viitattiin etenkin totuttuun tututaksikäytäntöön ja sen poistumisen vaikutuksiin asiakasnäkökulmasta, esimerkiksi asiakkaan auttamiseen, sekä kuljetusten mahdollisen vähenemisen laajempiin vaikutuksiin taksialan toimintaedellytyksiin. (Päivi Palta 2010 Kelan tutkimusosasto)

Taksimattojen korvaamisessa siirtyminen suorakorvaukseen tuo mukanaan muitakin kuin pelkkiä korvausten hakuun liittyviä muutoksia, ja näitä erilaisia vaikutuksia olisikin hyvä selvittää niin matkustajan, taksiryrittäjän kuin kelankin näkökulmasta.

Raportissa tarkasteltiin sairauteen liittyviä matkoja näitä kuljetuksia ajavien taksiryrittäjien näkökulmasta. Matkustajia olisi mielenkiintoista haastatella esimerkiksi taksiryrittäjän tarjoamasta avusta ja ns. tututaksi merkityksestä.

(Päivi Palta 2010 Kelan tutkimusosasto)

Luin Päivi Paltan tutkimuksen: Sairausvakuutuksen korvaamat taksimatkot. Tutkimus oli mielenkiintoinen ja Palta oli tuloksissa pohtinut hyvin jatkokysymyksiä, jotka voisivat avartaa ja selventää tuleeko todellisia säästöjä.

Ihmettelen miksi Kelaprojektin vetäjät pääsuunnittelija Anne Giss, suunnittelija Leena Lehtovaara ja Suomen Taksiliitosta osastopäällikkö Jouni Mutanen (ennen töissä Rambolissa) eivät ole hyödyntäneet Paltan tutkimusta ja hänen asiantuntevaa koulutusta projektin suunnittelussa.

Mielestäni näin laajassa, valtion laitoksen hankkeessa, jota veronmaksajien varoin rahoitetaan, projektin vetäjien koulutuksen tulee olla riittävät ja laajakatseiset.

Tällä hetkellä projektin vetäjät arvioivat suorakorvausmenettelyn hillitsevän kustannusten kasvua, jotka nousevat 10 % vuositasolla, tämä johtuu mm. väestön ikääntymisestä, joukkoliikenteen vähenemisestä sekä terveydenhuollon keskittymisestä. Matkojen yhdistely hillitsee matkakustannusten kasvua ja on lisäksi ekologisesti mielekästä, säästyneet ajokilometrit säästävät myös luontoa”, sanoo pääsuunnittelija Anne Giss. Kelan tiedotteessa 28.11.2011 Taksimattojen suorakorvaus laajenee Varsinais-Suomeen.

Projektin pääsuunnittelija arvioi, että uudistuksella hillitään matkakustannusten kasvua, varsinkin pitkällä matkoilla, kun niitä yhdistellään.

Mihin arvio perustuu ja kuinka paljon hillitsee kustannusten kasvua?

- perustuuko arvio aiempaan matkojenyhdistelykokeiluun joka käsitti vammais- ja sosiaalipalvelun matkat, joka sitten kariutui. Myös tätä hanketta taksiliitto oli ajamassa, mukana myös Jouni Mutanen silloin Rambolin palkkalistoilla.

Mikä on Anne Gissin mielestä pitkä matka?

Kun asetetaan säästötavoitteita, se aina tehdään jonkin asian kustannuksella, jostain pitää tinkiä, palvelun laadusta, - määrästä, - hinnasta tai joku säästöt jossain muodossa maksaa. Tässä tapauksessa tiedetään, että asiakas maksaa välitysyhtiölle matkantilauksesta 1,16€ (+pvm tai ppm), puhelun kestosta riippuen hinta nousee. Eri hoitoyksiköistä soitettut puhelut maksavat hoitolaitoksille. Taksiryrittäjä maksaa yli 8 % kelakyydistä. Varsinais-Suomen sairaanhoitopiirissä L-S Taksidatan välittämien Kela-ajot kunnittain ryhmiteltynä osoittivat, että samanlaista ristiin ajoa esiintyi täällä kuin Tampereellakin (Eduskunta KK 324/2011 vp). Mielestäni egologisesti mielekästä ei ole se, kun kymmenien kilometrien päästä lähtee auto siirtämään muutaman kilometrin matkan, säästöjä ei varmaankaan tullut?

Onko arvoilla hinta Anne Giss? – Kaikkia ei voi suoranaisesti mitata rahassa kun lähdetään vertaamaan asetettuja tavoitteita jo olemassa oleviin toteutuneisiin tavoitteisiin. Onko ajateltu mitä säästöjä yhteiskunta saa esim. kun maaseudun taksit palvelevat veloitusetta asiakkaitaan ennen ja jälkeen kyydityksen. Useissa tapauksissa kotihoito ja autoilijat tekevät saumatonta yhteistyötä kotona asuvan asiakkaan elämänlaadun parantamiseksi. Monessa tapauksessa on säästetty päällekkäisyyksistä, kun autoilija on avustanut sairaalasta kotiutuneen asiakkaan kotona selviytymistä esim. puiden kantaminen, hellan sytyttäminen, apuvälineiden asennus, kaupassa asiointi yms. Maaseudulla välimatkat ovat pitkät ja tämä yhteistyö säästää huomattavasti, kun perättäiset ajot jäävät pois. Kotihoito voi useimmissa tapauksissa siirtää resurssinsa silloin muualle. - Kun toisesta kukkarosta säästetään, niin toisesta se menetetään!

”-Suorakorvausjärjestelmä toimii hyvin. Asiakkaat ja terveydenhuolto ovat pääsääntöisesti antaneet kiitettävää palautetta”, sanoo Anne Giss.

Miksi pääsuunnittelijalta vääristeltyä tietoa, kun kentältä kuuluu toista?

Munuais- ja maksayhdistys vetoaa Kelaan (Pulmunen 2/2011)

- Taksikeskuksen puhelinpalveluun on vaikea saada yhteyttä
- taksikyytiä on joutunut yhdistelyn vuoksi odottamaan, eikä ole ehtinyt ajallaan hoitoon.
- myöhästelyt ovat sekoittaneet myös muiden hoidettavien aikataulun, sekä aiheuttaneet hoitoyksiköissä ylimääräisiä järjestelyjä ja kustannuksia.
- hoidon päätyttyä asiakas on joutunut huonovointisena odottamaan kuljetusta.
- palvelunumeron soittaminen on kallista ja työllistää kohtuuttomasti hoitoyksikköä.

Samat ongelmat myös Varsinais-Suomessa sekä hemodialyysi-, että sädehoidossa oleville potilaille. Tässä vain muutama esimerkki.

Taksiliiton 1. puheenjohtaja Jari Lemmetyinen (V-S yrittäjä 9/2011)

Lemmetyisen oma tavoite on muokata ydinjoukosta oma brändi, jolla on yhtenäinen ilme ja laadukas palvelukokonaisuus.

-” Esimerkkinä käytän Stockholm Taxia: sillä on hyvä imago ja se on houkutteleva työpaikka.”

MITEN TAKSILIITON PUHEENJOHTAJAN OMA TAVOITE PALVELEE n. 10.000 YKSITTÄISTÄ TAKSIYRITTÄJÄÄ YMPÄRI SUOMEA ?

Brändin rakentaminen tukee laatutyötä otsikoi Taksilehti 3/2011

Lounais-Suomen Taxidatassa otettiin myös ennen kesää rohkea askel julkisuuden suuntaan.

-” Solmimme mainossopimukset neljän radiokanavan kanssa. Niissä alkaa ennen kesää pyöriä kampanja, jolla teemme tuotemerkkiämme eli taksin tilausnumeroa tunnetuksi. Tilaamalla taksin numerosta 0210041 asiakas saa luotettavaa ja laadukasta palvelua, kertoo Lounais-Suomen taxidatan Oy:n toimitusjohtaja Merja Kirjonen.

Esim. Tampereen Aluetaksi sai laatusertifikaatin vuonna 2009 ja Helsingin Lähitaksi 2011.

Onko Taksiliitto ry perustamassa 20 välitysyhtiön kautta sellaisia yrityksiä, joissa yksittäinen autoilija ei saa ääntänsä kuuluviin, eikä hänellä ole määräysvaltaa. Tämä tukisi sitä, miksi niin kiireellä oli allekirjoitettava sopimus kelakeskuksen (LSTD) kanssa.

29.11.2011 taksiliitosta osastopäällikkö Jouni Mutanen soitti, tiedustellen, miksi Kiskon taksiautoilijat eivät allekirjoittaneet sopimusta. Vastasin hänelle, etten voi millään allekirjoittaa sellaista sopimusta, joka vaatii ja velvoittaa vain autoilijaa, muutamat sopimuksen kohdat olivat mielestäni kyseenalaisia.

- Taksiyhtiöllä (LSTD) on oikeus valita kalusto ja kuljettaja, vastasin Jouni Mutaselle, että tarkoituksenmukaisen kaluston valitsemisen ymmärrän, mutta en kuljettajaa.
- Hintoja voidaan korottaa kustannuskehitystä vastaavasti tai muusta perustellusta syystä
- * Provisiot lasketaan Kelan matkakorvausten arvonlisäverollisesta hinnasta. Provisioon lisätään kulloinkin voimassa oleva arvonlisävero (nyt 23%). Tätä en ymmärtänyt, ei ymmärtänyt kirjanpitäjäkään. (Olisi pitänyt kysyä verottajalta jos olisin allekirjoittanut sopimuksen).
- Maksuliikenteen toteuttamiseksi taksiryrittäjällä on oltava autossaan taksiyhtiön määritelmän mukainen taksamittariin yhdistetty maksupäätte.
- Tilausten vastaanottamiseksi taksiryrittäjällä tulee olla taksiyhtiön hyväksymä ajovälityslaite autossaan. Laitetta tulee käyttää yhtiön hallinnon antamien ohjeiden mukaisesti.

Osastopäällikkö Jouni Mutanen sanoi, ettei edellä mainitut nyt ihan kirjaimellisesti sitä tarkoita.

Ihmetellä vain täytyy kun itselleni gradua tehdessäni aina teroitettiin että kirjoittakaa asia niin, ettei siinä ole mitään tulkinnan varaa.

Tarkoittikohan Jouni Mutanen, että sopimus on laadittu niin, että siinä onkin tarkoituksella jätetty tulkinnanvaraa?

Moni autoilija koki painostusta allekirjoittamiseen, kun aikaa oli vain muutama päivä. Välitysyhtiöt ovat kaikki voittoa tavoittelevia yrityksiä, jotka toimivat suurimmissa kaupungeissa. Minne joutuvat ne maaseudun taksiautoilijat? Eikö taksiliitto ajakaan tasapuolisesti kaikkien Suomen autoilijoiden asiaa, vai onko hyvä veli systeemi ja oman edun tavoittelu sokaissut taksiliiton henkilöstön perimmäisen tarkoituksen?

”16.9.2009 ”ammuttiin lähtölaukaus” Kelan ja STL:n välisen sopimuksen mukaisen hankkeen toteuttamisesta kaikissa maan sairaanhoitopiireissä.

Tässä vaiheessa on syytä todeta, että hanke toteutuu, mahdollisuutta peruuttamiseen ei ole! Hankkeen kariutuminen matkapalvelukeskuksen tapaan ei ole mahdollista. **mitään alueellisia keskuksia ei ole tarvis perustaa Kela-projektin takia. Sähköinen tiedonsiirto tulee toimimaan kaikkien laillisten taksamittareiden sekä maksupäätteiden avulla. kaikki laitetoimittajat ovat sitoutuneet hankkeeseen.** Näillä sanoilla Seppo Lehto tiedottaa Lounais-Suomen Taksiryrittäjät ry:n kiertokirjeessä 30.9.2009.

MIKSI SEPPO LEHTO TIEDOTTEESSA 2009 VOI JO ILMOITTA A ETTEI KILPAILUA KELAKESKUSTEN PERUSTAMISEEN TARVITA?

KYSYMYKSIÄ

Miten on huomioitu potilasturvallisuus, hoitoon pääsy ja itsemääräämisoikeus?

Olisi hyvä saada julkista tietoa, siitä kuinka paljon on matkojen yhdistämisellä säästetty vuoden 2011 aikana Pirkanmaalla?

Paljonko Kelalla on tänä päivänä paperitöitä, kun asiakkaat maksavat itse ja hakevat korvaukset Kelasta?

Kuinka monta matkakorvaushakemuskirjettä saapuu Kelan toimistoihin päivittäin?

Onko tehty kyselyjä eri terveydenhoitoyksiköistä, miten välityskeskukset toimivat samoin niiltä asiakkailta jotka odottavat sairaalan ulkopuolella taksia?

Mikä olisi mahdollisesti toinen tasavertainen toimintatapa niille asiakkaille, jotka eivät halua käyttää kelakeskuksen palvelua. (Käyttävät tututaksia, maksavat ensin itse ja hakevat sairausvakuutuslain mukaisen matkakorvauksen Kelalta, korvauksen maksu asiakkaalle kestää min. 4 viikkoa)?

Taksiliito ja Kela puhuu yhteen hiilen puhaltamisesta ja pitkäjänteisestä sitoutumisesta. Kuitenkin taksiliitolla ja välitysyhtiöillä egoistinen kanta Kelaprojektiin. (egoismi, jolla tarkoitetaan suuremman merkityksen antamista omalle edulle kuin muiden edulle).

Onko Taksiliitto enää taksiautoilijan edunvalvoja vai onko sen sisälle sisäpiiriin muodostunut kartelli, koska autoilijasopimukset samansisältöiset koko maassa, samoin puheluiden hinnat taksiyhtiöiden kelakeskuksissa. (Liite5)

Mikä on todellinen taksiliitosta eronneiden määrä tällä hetkellä?

SAATTEEKSI / LOPPUKESKUSTELU

Jokaisella ihmisellä on omat käsityksensä asioista. Tärkeissä asioissa olemme yleensä samaa mieltä, mutta täysin yhteneviä näkemyksemme eivät kuitenkaan ole. Jokainen ihminen on oman kehityshistoriansa tulos, emme voi siirtää omaa todellisuuskuvaa toisen ajatteluksi.

Oman vallitsevan näkökulman hylkääminen ja uudelleenarviointi ei ole helppoa, uusien ajatusten on lunastettava oikeutensa, vasta sitten ihminen suostuu luopumaan vallitsevista käsityksistään.

Kriittinen ajattelu on prosessi, jossa on kyse lähinnä siitä, mitä uskoa, kuinka toimia sekä millaisia suunnitelmia ja päätöksiä tehdä. (Brookfield, S 1995. Becoming a critically reflective teacher.)

Kriittisesti ajattelevalla ihmisellä tai kriittisellä ajattelulla, voidaan ymmärtää monia asioita.

Yhteiskunnassa kansalaisten kriittisyys vaikuttaa myönteisesti kehitykseen, koska valtaapitävien manipulointi huononee. Ihmisen elämässä kriittisyyden pitäisi olla jokapäiväistä, se tulee vastaan kasvatuksessa, ammatissa, työelämässä ja erilaisten valintojen tekemisessä. (Puolimatka 1995. Kasvatus ja filosofia.)

Tietojärjestelmien ja yhteiskunnallisten järjestelyjen toiminnoissa kriittisyydellä on merkityksensä, ettei tiedon yksisuuntaisen ideologisoitumisen ja vallankäytön korruptio pääse muodostumaan. (Puolimatka 1995. Kasvatus ja filosofia.)

Yleisesti kriittisellä ajattelulla tarkoitetaan tiedon ja argumenttien paikkansa pitävyyttä, aitoutta, tarkkuutta ja/tai arvon arviointia. (Mezirow, J. 1996. Uudistava oppiminen). Kriittinen ajattelu voi olla käytännönläheisyyttä, se voidaan ajatella esim. järkeväksi reflektiiviseksi ajatteluksi, jonka päämäärä on selvittää, miten pitäisi toimia ja mitä pitäisi uskoa. (Puolimatka 1999. Kasvatuksen mahdollisuudet ja rajat.)

Kun kriittisesti ajatteleva ihminen kysyy miksi, niin hän vihjaa että on olemassa muitakin vaihtoehtoja, nykyinen asia ei ole ainoa mahdollinen, siksi kriittisyys hämmentää totuttuja kuvioita. Tämä voidaan kokea kahdella tavalla: hajottavana ja negatiivisena asiana tai positiivisena, toiminnan lähtökohtia kyseenalaistavana ja mahdollisesti myös tarkentavana asiana (DeBono 1993 Teach you child how to think.)

Poliitikot saavat kyllä aiheuttaa syyttömille harmia, mutta sen on tapahduttava yleisen edun vuoksi, ei poliitikon oman tai hänen läheistensä edun vuoksi.

Kun poliitikkojen nähdään tekevän tekoja, joissa jotkut joutuvat kärsimään, mutta joista tuleva hyöty ei jakaannu edes suurin piirtein tasaisesti kaikkien (kansalaisten, kaupunkilaisten tai kuntalaisten) kesken, heidän katsotaan toimineen poliittisen moraalin vastaisesti. (Räikkä, J.1993. Oikeudenmukainen yhteiskunta).