Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

Asia: HE 176/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

Yleisiä huomioita

Taksimatkojen hintojen kohoamisesta keskusteltaessa on muistettava, että taksiyrittäjän liikevaihto koostuu myös kilpailutetuista yhteiskunnallisista ajosuoritteista, joiden kuljetushinnat ovat laskeneet, mutta kustannukset nousseet.

Yhteiskunnallisten kuljetusten kannattavuus alkaa osin olla erityiskaluston kohdalla autoilijalle kyseenalainen. Ajoneuvoveron linjaukset ja sen muutokset koettelevat varsinkin isoa esteetöntä kalustoa. Huomioitavaa on, että kuljetusyrittäjien kannattavuuden laskutapana yleisesti käytetty euroa/kilometri ei nykyään anna koko kuvaa todellisuudesta. Käytettyjen työtuntien määrä on lisääntynyt ja sitä kautta laskettaessa tuottoa euroa/tunnissa ansiotaso on laskenut. Autoilijan lakisääteisten velvoitteiden kustannukset on hoidettava.

Asiakaspalvelu, koulutus ja laatu

Yhteiskunnallisten kuljetusten vaatimuksia voidaan kilpailutettaessa kiristää laadun/asiakaspalvelun osalta, mutta tällä ei ns. ”Ison Kirkon” ongelmia poisteta, koska liikennepalvelulaki edellyttää helppoa alalle pääsyä. Alalle on tullut lisää kilpailua, kate on pienentynyt ja tätä kautta ala ei ole kilpailukykyinen palkanmaksun suhteen. Ala ei houkuttele.

Lainsäädännöllä on vaikea peruutella edelliseen elämään, koska ns. peto on jo irti.

Laadullisia ongelmia yhteiskunnallisissa kuljetuksissa voidaan lievittää, mikäli esteettömien autojen kuljettajien vapaaehtoinen koulutuksen vaatimus otetaan käyttöön. Myös asiakkaan valinnanoikeutta lisäämällä voidaan palvelun laatuun, tosin rajallisesti, vaikuttaa. On todettu (mm. O. Soininvaara / Vihreät ja talous), että hankintalakipohjaiset kilpailutukset suosivat halpaa ja huonoa.

Taksan mittaaminen ja tietojen kerääminen

M1-luokan lisäksi M2-luokan ajoneuvoja on käytössä esimerkiksi taksinomaisessa liikenteessä ja sopimusajoissa. Matkan hinnoittelu voi kilpailutetuissa kuljetuksissa olla M2-luokan autolla ennalta sopimaton. Tällöin matkaa ja aikaa tullaan mittaamaan matkan aikana.

SPT:n näkemyksen mukaan esitetty käyttövelvoite taksamittarin tai muun laitteen tai järjestelmän vaatimuksista ja tiedon keräämisestä ei kata kaikkia käytännön tilanteita.

Välttämättömän tiedon siirron ja varastoinnin kustannukset tullaan perimään autoilijoilta. Tiedon välittäjästä tai kuljetusten välittäjästä riippuen maksut voidaan joko paketoida välitysten kuukausimaksuihin, tai periä erillisinä. Välitysyhtiöille aiheutuvat kulut siirretään autoilijoiden maksettaviksi. Koska yksi auto saattaa ottaa kuljetuksia vastaan useammalta taholta, on todennäköistä, että tietojen käsittelyn ja siirron kustannukset kasvavat.

Tärkeää on, että samanlaisessa liikennöinnissä toimiville vaikkakin liikennöitäisiin erityyppisellä kalustolla (ml. joukkoliikenneautot) vaatimus tiedon keräysvelvoitteista on yhtäläinen. SPT tarkoittaa tällä sekä ajoneuvokalustoa että taksamittaria tai muuta vastaavaa laitetta.

Se, miten välttämättömien tietojen toimittamista ja applikaatioiden toiminnallisuutta valvotaan, ei toistaiseksi ole selvää.

Suomen Palvelutaksit ry:n hallitus

Lisätietoja: Jouko Lehto
hallituksen puheenjohtaja
040 557 0447