SUOMEN TAKSILIITTO

7.6.2022

Eduskunnan Talousvaliokunta
TaV@eduskunta.fi

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI KULJETUSYRITYSTEN MÄÄRÄAIKAISESTA POLTTOAINETUESTA – HE 92/2022 vp

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi otsikossa mainitusta lakiesitysestä.

Suomen Taksiliitto ry esittää, että kuljetusalan yritysten määräaikaisesta polttoainetuesta annettu laki laajennetaan koskemaan myös taksiliikennettä.

Lakiesitys on epäoikeudenmukainen

Yhdenvertaisen yritystoiminnan kohtelun varmistamiseksi kaikilla kuljetusalan yrityksillä on oltava yhteneväiset mahdollisuudet saada kuljetusalan määräaikaista polttoainetukea riippumatta liikennemuodosta ja yrityksen koosta, koska polttoaineen ennakoimaton hintakehitys on ajanut koko kuljetusalan vaikeaan tilanteeseen.

Pidämme lakiesitystä taksitoimialaa erittäin epätasa-arvoisesti kohtelevana ja täysin kohtuuttomana. Taksit ovat oleellinen osa ammattimaista maantieliikennettä ja merkittävä osa julkista liikennettä. Taksit mahdollistavat julkisen joukkoliikenteen asemille ja liikenneterminaaleihin tapahtuvan liityntäliikenteen ja näin taksiliikenne mahdollistaa tehokkaan ja toimivan joukkoliikenteen.

Mielestämme lakiesityksen valmistelussa ja perusteluissa näkyy valitettavan kapeakatseinen käsitys suomalaisesta taksiliikenteestä ja taksiyrittäjyydestä. Valmistelussa ei ole taksitoimialan kokonaisuutta ymmärretty ja kuvitellaan taksitoiminnan olevan lähinnä yksittäisten kuljetusten suorittamista.

Lakiesitys ristiriitainen tavoitteiden kanssa

Valtioneuvosto tiedotti 1.4.2022 varautumisen ministerityöryhmän linjauksesta tämän nyt käsittelyssä olevan lakiesityksen valmistelusta. Valtioneuvosto tiedotti tuolloin: *”Hallitus valmistelee kiireisellä aikataululla kuljetusalan turvaamiseksi toimia, jotka lisäävät tukea korkeintaan 75 miljoonalla eurolla. Laki kuljetusyritysten määräaikaisesta kustannustuesta valmistellaan pikaisella aikataululla työ- ja elinkeinoministeriössä.”* Valtioneuvosto tiedotti aiheesta jälleen 2.6.2022:*”Tuki koskisi maanteillä tapahtuvia tavara- ja henkilökuljetuksia.”*

Valtioneuvosto ei missään vaiheessa omissa tiedotteissaan ole rajannut taksitoimialaa lakiesityksen ulkopuolelle. Lainvalmistelua ei siis ole toteutettu varautumisen ministerityöryhmän linjausta eikä Valtioneuvoston oman tiedotuksen sisällön mukaisesti.

SUOMEN TAKSILIITTO

7.6.2022

Tuen myöntämisen edellytykset eivät ole oikeudenmukaiset

Kuljetusyritysten määräaikaisen polttoainetuen tarkoituksena on kompensoida Ukrainan sotatoimien aiheuttamaa äkillistä polttoaineiden hinnannousua. Esityksessä todetaan, että hintakehitys on ajanut kuljetusalan yrityksiä vaikeaan tilanteeseen, millä puolestaan voi olla vaikutus Suomen huoltovarmuuteen. Lainsäädännön tarkoituksesta huolimatta kuljetusyritysten polttoainetuki ei lakiehdotuksen mukaan koske taksiliikennettä. Liikennelupien kokonaistarkastelussa siis kolmasosa kuljetusalan luvanhaltijoista jää polttoainetuen ulkopuolelle.

Myös taksiliikenteessä on ajauduttu vaikeaan tilanteeseen, ja taksiliikenteen kustannusindeksi osoittaa, että taksiyritysten polttoainekustannukset ovat pelkästään joulukuun 2021 ja maaliskuun 2022 välisenä aikana nousseet 40 prosenttia (Lähde: Taksiliikenteen kustannusindeksi, Traficom). Taksiliikenteen rajaaminen tuen ulkopuolelle johtaa eri kuljetusyrityksien eriarvoiseen kohteluun aikana, jolloin koko kuljetusala on polttoaineiden voimakkaan nousun aiheuttamien ongelmien edessä.

Sopimuskuljetukset ovat merkittävä osa taksiliiketoimintaa

Tuki ei koske taksiliikennettä, koska perusteluiden mukaan taksikuljetusten hinnoittelu mahdollistaa kustannusten nopean siirron asiakashintaan. Virheellisesti tehdyn olettaman mukaan taksiliikenne ei ole ainoastaan yksittäisiä kuljetuksia taksiasemilta, vaan sopimuskuljetusten merkitys taksiliiketoiminnassa on liiketoiminnan perusta. Sopimukset myös sitovat määräajan, ja hintamuutokset kesken sopimuskauden ovat käytännössä lähes mahdottomia.

Yhteiskunnan korvaamilla kuljetuksilla on suuri merkitys taksiliiketoiminnassa ja niiden osuus on vähintään 1/3 alan liikevaihdosta. Tällaiset kuljetukset, kuten kelakuljetukset, koulukuljetukset sekä vammaispalvelulain ja sosiaalihuoltolain mukaiset kuljetukset, perustuvat tiukasti säänneltyihin määräaikaisiin kilpailutettuihin sopimuksiin. Sopimukset ovat kestoltaan useamman vuoden ja käytännössä olennaiset tai äkilliset hintamuutokset eivät ole sallittuja tiukan lainsäädännön vuoksi (Laki julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (2016/1397)).

Sopimuskuljetusten merkitys on keskimääräistä suurempi pienissä kaupungeissa ja kunnissa sekä haja-asutusalueilla. Lisäksi erilaisten erityisryhmien kuljetuksiin erikoistuneilla yrittäjillä sopimuskuljetusten osuus kokonaisuudesta on muita suurempi, esimerkiksi esteettömiä kuljetuksia hoitavilla ns. invatakseilla. Nämä autot ovat myös kooltaan suurempia ja käyttökustannuksiltaan keskimääräistä kalliimpia, mm. suuremman polttoainekultuksensa vuoksi.

Yhteiskunnan korvaamien kuljetusten lisäksi taksiyritykset ovat sitoutuneet muihinkin sopimuskuljetuksiin. Tällaisia kuljetuksia ovat muun muassa lentoasemien kilpailuttamat lentokenttäkuljetukset, erilaiset postinjakopalvelut sekä lukuisat eri yritysten sopimuskuljetukset.

Esitetyssä mallissa esimerkiksi kunnan kilpailuttaman koulukuljetussopimuksen mukaisesti kouluun aamulla linja-autolla vietävän oppilaan kuljettamiseen linja-autoyritys saa tukea, mutta iltapäivällä saman kilpailutetun sopimuksen piirissä oleva saman oppilaan kotiin kuljettaminen taksilla ei oikeuta polttoainetukeen. Tai vastaavasti lentokentältä kiinteähintaisella taksilla hoidettuun kuljetuksen ei saa polttoainetukea, mutta sama kuljetus linja-autolla oikeuttaa polttoainetukeen. Perustelu siis siitä, että taksiliikenteessä olisi muita kuljetusaloja paremmat mahdollisuudet siirtää kustannusten nopea nousu automaationa asiakashintaan, on

vailla todellisuuspohjaa. Valitettavasti perustelu osoittaa lainvalmistelun varsin kapeata käsitystä taksiliikenteen kokonaiskuvasta.

Kela-kuljetusten hintamuutos

Liikenne- ja viestintäministeriö on omassa lausunnossaan nostanut esiin Sosiaali- ja terveysministeriön valmisteleman asetusmuutoksen, jolla muutetaan ns. Kelakuljetusten taksoja. Tämä muutos on tulossa voimaan Valtioneuvoston asetuksella 1.7.2022.

Kun määräaikainen polttoainetuki koskee ajankohtaa helmikuu-huhtikuu 2022, on vaikeata ymmärtää mitä tekemistä tällä asetusmuutoksella on määräaikaiseen polttoainetukeen liittyen.

Toisaalta tämä asetusmuutos kuvaa osaltaan yhteiskunnan sopimuskuljetusten hintamuutosten hitautta. Polttoainetukeen liittyvä lakiesitys koskee vain kolmea kuukautta (helmikuu-huhtikuu 2022) ja perusteena tuen lyhytaikaisuuteen on sopimushintojen muuttamisen mahdollisuus tämän jälkeen. Tuen perusteissakin todetaan, että tarve tuelle vähenee jo toisesta kuukaudesta alkaen ja päättyy siis jo huhtikuun 2022 lopussa. Nopeastikin toteutettu yhteiskunnan korvauspiiriin kuuluvien sopimuskuljetusten hintamuutos saadaan voimaan siis vasta 1.7.2022.

Muiden yhteiskunnan ostamien kuljetusten hintamuutokset

Lähes kaikki yhteiskunnan ostamat kuljetukset ovat kilpailutettuja ja sopimuskauden kesken hintamuutokset ovat epätavanomaisia. Sopimuskuljetusten hintamuutokset polttoaineiden äkillisen ja yllättävän poikkeuksellisen merkittävän hinnankorotuksen jälkeen ovat hitaita ja osin jopa mahdottomia. Taksialan kustannuksia seurataan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin julkaisemalla taksialan kustannusindeksillä.

Esimerkiksi erään sairaanhoitopiirin pitkään voimassa olevan sopimuksen mukainen hinnantarkastus on ajankohtainen juuri nyt. Sopimusosapuolena oleva taksiyritys on em. kustannusindeksiin viitaten todennut kustannusten nousseen reilut 10 % sopimuksen aikana. Sairaanhoitopiirin kanta on, että he eivät voi hyväksyä noin merkittävää hinnankorotusta, vaikka sopimuksessa on sovittu taksialan kustannusindeksin olevan hintojen tarkastamisen lähtökohta. Sairaanhoitopiiri perustelee sopimuksesta poikkeamista ylivoimaiseen esteeseen eli Force Majeure-tilanteeseen sekä siihen, että korotus oli kohtuuton kustannuslisä sairaanhoitopiirille.

Edellä esitetty yhden sairaanhoitopiirin kanta hintamuutoksiin on valitettavan yleinen ja kuvaa varsin hyvin vallitsevaa tilannetta. Kustannusten nousun siirtäminen ei siis ole siinä määrin yksinkertaista ja helppoa kuin lainvalmistelija on lakiesitykseen kirjannut. Valitettavan kaukana on teoreettinen kuvitelma tosiasiallisesta käytännön taksimarkkinoilla vallitsevasta tilanteesta.

Lopuksi

Lainsäädännön tarkoituksenmukaisuuden ja oikeudenmukaisuuden vuoksi taksiyritykset on sisällytettävä lakiin kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta. Muilta osin yhdymme myös Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausuntoon.

Suomen Taksiliitto ry