

Tuomi Logistiikka Oy
Erkki Harju
Tursonkatu 4
33540 Tampere

LAUSUNTO

23.5.2016

LAUSUNTO LIIKENNEKAARIESITYKSESTÄ

Tampereen kaupungin joukkoliikenteen ulkopuoliset kuntalaisten kuljetukset organisoii kaupungin tytäryhtiö Tuomi Logistiikka Oy. Näitä matkoja tehdään vuodessa noin 900.000 ja kuljetuspalvelut ostetaan pääasiassa kilpailutetuilta taksi- ja pikkubussiyrityksiltä. Merkittävän osan kuljetuksista hoitaa edelleen Tampereen Aluetaksin osakasautoilijat yhteisvastuullisesti ilman kilpailutusta. Edellä mainitun lisäksi kuljetuksia järjestetään yhteensä yhdeksässä seudun kunnassa noin 200.000 yksilömatkaa vuodessa. Ostetut kuljetukset tuovat niitä suorittaville yrityksille yhteensä noin 25 M€:n vuosiliikevaihdon, josta kunnille lankeaa maksettavaksi noin 22 M€. Seuraavassa esitetty perustuu edellä mainitussa toiminnassa tehtyihin havaintoihin ja johtopäätelmiin ja koskee ainoastaan kuntien kuntalaisilleen järjestämiä kuljetuksia.

Julkishallinnon kuljetushankinnat ovat usein isompia kokonaisuuksia. Nykyinen taksilupakäytäntö on pitänyt yrityskoon pienenä, jolloin jo kohtalaisen pieneenkin hankkeeseen tehtävien sopimusten määrä on suuri ja sopimuksen ylläpito raskasta suuresta kontaktointitarpeesta ja toimijoiden laajasta mielipidekirjosta johtuen. Pienestä yrityskoosta johtuen palvelutuottajien oma-aloitteinen liiketoiminnan ja palvelujen kehittäminen on vähäistä. Liikennekaareissa suunniteltu lupakiintiöistä ja määrällisestä sääntelystä luopuminen ja lupien siirtäminen henkilöiltä yrityksille mahdollistaa isompien ja ammattimaisemmin johdettujen yritysten syntyminen ja sitä kautta muutoksen parempaan suuntaan. Myös odotettu todellinen kilpailu markkinoilla lisääntyy. Digitalisaation hyödyntämiseen liittyvä kehitystoiminta ja siihen liittyvät kokeilut helpottuvat etenkin, jos samalla yrityksellä on sekä tavara- että henkilöliikenteen palveluja. Tähän asti kehittäminen on ollut ostajavetoista ja kohdannut taksiyrittäjien taholta paremminkin vastustusta kuin aitoa halukkuutta ottaa uusia toimintamalleja käyttöön.

Taksiliiton markkinoima palvelujen säilyminen koko maassa asemapaikkavelvoitteen ansiosta pitää vain osittain paikkaansa. Ei ole kovin harvinaista syrjäisemmillä alueilla, että kaikki alueen taksit ovat hyvätuottoisella ”Kela-keikalla”, eikä kuljetusta asiakkaallemme pystytä järjestämään. Samoin on havaittu mahdollista valikointia siten, että ajosta on kieltäytytty parempituottoisen Kela-keikan toivossa. Nykyisen taksarakenteen mukaisella hinnoittelulla syrjemmällä tapahtuvat kuljetukset ovat usein suhteessa erittäin kalliita kaukaa tuleville takseille maksettavien luokseajokorvausten takia. Asemapaikkavelvoitteesta luopuminen heikentää tilannetta edelleen. Kuitenkin liikennekaareissa ehdotettu ei-ammattimaisen henkilöliikenteen salliminen todennäköisesti parantaa hiljaisen kysynnän alueiden palvelutasoa samalla kun pienen sivutulon kautta parantaa toimeentulomahdollisuuksia haja-asutusalueella. Ei-ammattimaisen kuljettajaverkoston avulla myös noihin kustannuksiin on saatavissa merkittäviä säästöjä.

Tuomi Logistiikka Oy
Erkki Harju
Tursonkatu 4
33540 Tampere

LAUSUNTO

23.5.2016

Ei-ammattimaisen kuljetustoiminnan käyttäminen yhteiskunnan järjestämiin kuljetuksiin edellyttää jonkinlaista sertifiointi- tai laadunvarmistusjärjestelmää, jonka synnyttäminen suunnitellulla lain voimaantuloaikataululla on haasteellista ja joka aiheuttaa kuljetusten ostajille kustannuksia. Kokemusten perusteella voidaan olettaa, että myös kuljettajakoulutuksen jättäminen yrittäjien vastuulle pakottaa tällaisen järjestelmän luomiseen – tai vähintäänkin tiukan palaute- ja sanktiointijärjestelmän. Järjestelmän ohjaaminen edellyttää edullisia, helppokäyttöisiä ja helposti käyttöön otettavia digitaalisia työkaluja, joiden synnyttäminen kaatunee ainakin alkuvaiheessa ostajan vastuulle. Jotta palvelujen käyttöönotto ja käyttö eivät muodostu ostajalle liian raskaaksi, tulee myös mm. asiaan liittyviä kilpailuttamiseen, laskun maksamiseen, alkolukon käyttöön yms. säädöksiä tarkastella ostajan toimintaa helpottavasta näkökulmasta.

Valtaosassa Suomen kuntia esimerkiksi vammaispalvelulain mukaisten kuljetusten hinta on kuluttajalaskutuksen enimmäistaksaksi tarkoitettu taksitaksa. Samoin Kelan suorakorvausjärjestelmän kuljetukset ajetaan kilpailuttamattomalla taksitaksalla. Hintasääntelystä luopuminen ei ole Tampereen näkökulmasta ongelma, koska meillä on digitalisaatiota hyödyntäen rakennettu järjestelmä, jolla voimme määritellä kuljetuksille täysin taksasta riippumattoman hinnoittelun. Sitä vastoin taksan poistuminen asettaa Kelan ja valtaosan Suomen kunnista uudenlaiseen tilanteeseen.

Yhteenvetona Tuomi Logistiikka Oy näkee Taksiliikennettä koskevat muutosehdotukset pääosin positiivisena. Kuljetusten laadun ja turvallisuuden varmistamiseen ei riitä luottamus yrittäjiin ja yritysten toimintaan, vaan se vaatii panostamista valvontaan ja koulutukseen. Myös uusia kuljetusten ohjausmenetelmiä tulee kehittää. Pelkona on myös, että ostajille tulee uusia velvoitteita valvoa palvelutuottajien toiminnan laillisuutta. Uskomme kuitenkin markkinoiden toimivuuden paranevan esitetyillä toimenpiteillä ja sitä kautta kuljetuskustannusten alenevan - toivottavasti enemmän kuin toiminnan pyörittämisen monimutkaistumisesta koituva lisäkustannus. Toteutuessaan ehdotus todennäköisesti pakottaa kuljetuspalvelujen ostajat panostamaan tähänastista enemmän hankinnan suunnitteluun ja ohjaamiseen, mikä ei välttämättä ole huono asia.

Erkki Harju
varatoimitusjohtaja
Tuomi Logistiikka Oy
050 528 6367
erkki.harju@tuomilogistiikka.fi