

Sosiaali- ja terveysministeriö
kirjaamo.stm@gov.fi
paula.vuorenpaa@gov.fi

Lausuntopyyntönnö VN/11587/2022

Luonnos valtioneuvoston asetukseksi sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan enimmäishinnasta vuonna 2022 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Sosiaali- ja terveysministeriö (STM) on pyytänyt Kilpailu- ja kuluttajavirastolta (KKV) lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston asetukseksi sairausvakuutuksesta korvattavan taksimatkan enimmäishinnasta vuonna 2022 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta. Nykyinen valtioneuvoston asetus (405/2021) on voimassa 31.12.2022 saakka. Polttoaineen hinnan nousuun liittyvän taksiliikenteen kustannusten nousun vuoksi enimmäishintoja vuonna 2022 ehdotetaan korotettavaksi 5,8 prosentilla. Korotus kohdistettaisiin saman prosenttiluvun mukaisesti kaikkiin asetuksessa mainittuihin hintoihin.

KKV toteaa, ettei esitetyille enimmäishintojen korottamiselle ole välttämättä perusteita. Sairausvakuutuslain 4 luvun 7 a §:n mukaan enimmäishintojen tulee perustua kuljetuksesta aiheutuviin kustannuksiin siten, että siihen sisältyy kohtuullinen voitto. Kun otetaan huomioon se, että vuonna 2021 kaikilla alueilla tarjottiin vähintään 14 prosenttia enimmäishintoja alhaisempia Kela-kyytien hintoja, vaikuttaa ilmeiseltä, että nykyisin voimassa olevat enimmäishinnat mahdollistavat kohtuullisen tuoton, vaikka huomioitaisiin noin kuuden prosentin kustannustason nousu. STM ei ole esittänyt selvitystä, jonka mukaan nykyisin voimassa olevat enimmäishinnat eivät mahdollistaisi Kela-kyytien tarjoamista.

STM ei myöskään ole esittänyt selvitystä siitä, että Kela-kyytien tämänhetkiset sopimushinnat olisivat kohonneiden kustannusten vuoksi ongelmallisia ja johtaisivat Kela-kyytien tarjonnan vähenemiseen. KKV katsoo, ettei kaikkien sopimushintojen korottaminen ole tarpeellista, jos todellista riskiä tarjonnan vähenemisestä ei ole tai jos tällainen riski on olemassa vain joillain alueilla.

KKV myös suhtautuu varauksellisesti siihen, että esitetty noin kuuden prosentin olisi suuruutensa puolesta perusteltu. Ensinnäkin KKV:n näkemyksen mukaan enimmäishintojen muutosten perustaminen lyhyen aikavälin kustannusheilahteluiden kustannusheilahteluihin on ongelmallista. Asetusluonnoksessa kustannustason muutosta on arvioitu yhden kuukauden (maaliskuu 2022) kustannustason perusteella. Arvioidusta noin kuuden prosentin kustannustason muutoksesta valtaosa selittyy merkittävästi kohonneilla polttoaineiden hinnoilla. Polttoaineiden hinnat kuitenkin muuttuvat nopeasti, eikä välttämättä ole syytä olettaa, että hinnat pysyisivät jatkossa yhtä korkealla.

tasolla¹. KKV:n näkemyksen mukaan olisi perustellumpaa seurata pidemmän aikavälin kustannuskehitystä ja tehdä enimmäishintojen muutokset normaaliin tapaan vuoden vaihteessa, jos sille vaikuttaa edelleen olevan tarvetta. Toiseksi KKV katsoo, että yritysten tulisi lähtökohtaisesti huomioida kustannusmuutoksiin liittyvät riskit jo tarjoustensa hinnoittelussa, eikä ole perusteltua, että sopimushintoja korotetaan normaalin kustannusvaihtelun johdosta. Ukrainan sodasta johtuvaa merkittävää polttoaineiden hintojen nousua voidaan pitää ennakoimattomana riskinä, jonka vaikutusten kompensoiminen voi olla perusteltua, mutta voidaan arvioida sen nostaneen taksiliikenteen tuotantokustannuksia korkeintaan noin kahdella prosentilla².

KKV kiinnittää huomiota myös korotuksen rakenteeseen. Nyt ehdotetaan tehtäväksi tasakorotus kaikkiin maksuluokkiin. Taksiliikenteen kustannusten nousu ei kuitenkaan kohdistu tasaisesti eri luokkiin. Kustannusten nousu johtuu pääasiassa polttoaineiden hinnan noususta, jolla on vaikutusta lähinnä ajokilometrien mukaan muuttuviin kustannuksiin. Jos kaikkia maksuluokkia korotetaan tasaisesti, tekee se jatkossa paljon odottamista ja avustamista sisältävistä matkoista kannattavampia suhteessa paljon ajamista sisältäviin. KKV:n näkemyksen mukaan STM:n tulisi kiinnittää huomiota maksuluokkien keskinäisiin suhteisiin ja arvioida, onko esitetyllä tasokorotuksella toivottuja vai ei-toivottuja vaikutuksia.

Lopuksi KKV haluaa nostaa esiin lausuttavana olevaan enimmäishinta-asetukseen välillisesti liittyvänä asiana, että STM:n olisi syytä selvittää, onko nykyinen enimmäishintasäätely ylipäätään tarpeellinen ja että olisiko sairausvakuutuslakia muutoinkin mahdollista kehittää niin, että Kela-kyydit toimisivat nykyistä paremmin. KKV myös katsoo, että myös Kelan olisi syytä selvittää, voisiko Kela-kyytien kilpailutusta ja sopimuskäytäntöjä kehittää nykyisestä esimerkiksi niin, etteivät Kela-kyydeistä maksettavat korvaukset olisi sidottuja säädettyihin enimmäishintoihin, vaan että niissä sovittaisiin kiinteät hinnat, joita voidaan tarkastaa toteutuneen kustannuskehityksen perusteella määräjain.

Kirsi Leivo
pääjohtaja

Jussi Pääkkönen
erityisasiantuntija

¹ Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan dieselin keskihinta oli jo huhtikuussa 2022 noin viisi prosenttia alhaisempi kuin maaliskuussa 2022. (Lähde: https://www.aut.fi/tilastot/verotus_hintakehitys_ja_liikennemenot/bensiinin_ja_dieselin_hintakehitys) Lisäksi tulevan hintakehityksen osalta on syytä ottaa huomioon hallituksen suunnitelma alentaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta vuosiksi 2022 ja 2023, jonka hallitus arvioi alentavan dieselin pumppuhintaa noin 12 senttiä litralta. (Lähde: <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=7a455591-5f27-4641-a4dd-230c05c28567>)

² Edellä viitatus Autoalan Tiedotuskeskuksen julkaiseman tilaston mukaan dieselin keskihinta oli maaliskuussa 2021 1,50 euroa per litra ja se oli noussut maaliskuussa 2022 2,33 euroon per litra. Hinta oli kuitenkin kohonnut helmikuussa 2022, ennen Ukrainan sodan syttymistä, 1,87 euroon per litra. Hinnan noususta noin 45 prosenttia oli siis tapahtunut jo ennen Ukrainan sotaa. Kun huomioidaan, että polttoaineiden hintojen osuus taksiliikenteen tuotantokustannuksista on kuusi prosenttia (Lähde: Traficomin julkaisu 3/2020, s. 32) ja että taksiliikenteen kustannusindeksissä polttoaineen hinnan vuosimuutos maaliskuussa 2022 oli noin 55 prosenttia (Lähde: Traficom, Taksiliikenteen kustannusindeksi), voidaan arvioida Ukrainan sodan jälkeisen polttoaineen hinnannousun kohottaneen taksiliikenteen kustannuksia $0,06 \cdot 0,55 \cdot 55 \% = 1,8 \%$. Muu osa noin 5,8 prosentin kustannusnoususta selittyisi näin ollen muilla kuin Ukrainan sodasta johtuvilla ennakoimattomilla syillä.