SUOMEN TAKSILIITTO

31.3.2021

KANSANELÄKELAITOS
svmatkat.hankintapalvelut@kela.fi

TAKSIMATKOJEN SUORAKORVAUSMENETTELYN HANKINTA

Kelan nykyisen sairasvakuutuksesta korvattavien suorakorvattavien taksimatkojen lähtökohtana on ollut asiakkaiden hoitoon pääsyn turvaaminen koko maan alueella kaikkina vuorokauden aikoina. Tätä perusajatusta ei mielestämme ole syytä unohtaa jatkossakaan.

Hankintamalli

Esitetty malli, missä valitaan alueellisesti vain yksi palveluntuottaja, on osoittautunut monilta osin ongelmalliseksi. Palvelutuottajalla ei näkemyksemme mukaan ole käytännössä hinnoitteluun liittyvää riskiä. Mallissa hinnoitteluun liittyvän riskin kantaa valitun palveluntuottajan alihankkijat, joilla ei etenkään haja-asutusalueilla ole muuta vaihtoehtoa kuin hyväksyä valitun palveluntuottajan asettamat ehdot, tai lopettaa taksiliikenteen harjoittaminen. Vain aivan suurimmissa kaupungeissa voi tosiasiallisesti harjoittaa kustannustehokasta taksiliikennettä ilman Kelan korvaamien matkojen suorittamista.

Palveluntuottajan liikevaihto koostuu lähes kokonaan autoilijoilta perittävistä maksuista, jotka eivät ole kilpailutuksen kohteena. Esitetyssä kilpailutusmallissa voi palveluntuottaja vapaasti määritellä autoilijoilta perittävät maksut, joten taloudellista riskiä ei ole.

Nähdäksemme toimivampi hankintamalli olisi se, että alueellisesti valittaisiin kaksi tai useampia palveluntuottajia, joiden ansaintalogiikka perustuisi välitettyjen kuljetusten määriin. Kilpailutuksen ehdot ja laatuvaatimukset voisivat olla nykyisen kaltaiset, mutta maakuntaan valittaisiin esimerkiksi enintään kolme palveluntuottajaa, joista kukin vastaisi kaikista siltä tilatuista matkoista koko maakunnan alueelle. Menettely toisi terveen kilpailun sekä asiakkaista että alihankkijoina toimivista taksiyrittäjistä. Kilpailu estäisi tehokkaasti ylisuurien palvelumaksujen perimisen yrittäjiltä ja niiden avulla tapahtuvan taksimarkkinoiden vääristämisen, jonka nykyinen malli mahdollistaa. Tässä mallissa palveluntuottajat kilpailisivat asiakkaista palvelun laadulla sekä toimitusvarmuudella.

Jos hankinta toteutetaan jatkossakin yhden palveluntuottajan mallilla, tulee tarjousten vertailuhinnassa ottaa huomioon sekä Kelalle annettu alennus kuljetusten hinnassa että taksiyrittäjiltä perittävät palkkiot. Tämä voitaisiin tehdä yksinkertaisesti pyytämällä palveluntuottajalta tiedot heidän perimistänsä liittymis-, kuukausi- ja laitemaksuista sekä provisiosta. Vertailuhinta saataisiin laskemalla tarvittavien autojen määrä kiinteillä maksuilla, mihin lisättäisiin provisioprosentin ja maakunnan korvausten

mukainen summa, josta saataisiin vertailuhinta tarjousvertailua varten. Kun vertailuhinta sisältää myös laitehankinnat, ei palveluntuottaja voi pakottaa autoilijoita korvaamaan toimivia taksamittareita omilla laitteillaan, kuten nykymallissa on käynyt.

Hankinnan ehdoissa tulee myös olla vaatimus, että kaikki ehdot täyttävät taksiyritykset tulee ottaa alihankkijoiksi samoilla ehdoilla. Tällä vaatimuksella mahdollistetaan taksiyrittäminen myös haja-asutusalueilla, missä Kelan korvaamien taksimatkojen osuus muodostaa merkittävän osan yritysten liikevaihdosta. Tämä malli myös mahdollistaa palveluntuottajille mahdollisuuden määritellä selkeät ehdot ja vaatimukset, joiden noudattamista he edellyttävät yksittäisiltä taksiyrittäjiltä. Tämä parantaa omalta osaltaan asiakaspalvelun tasoa.

Kuljetusten saatavuuden varmistaminen

Kuljetusten saatavuuden varmistamiseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Taksiyrittämisen olosuhteiden normalisoiduttua on odotettavissa ongelmia asiakkaiden hoitoon pääsyssä, kun tarjolle tulee muita taksikuljetuksia yleisen kysynnän elpyessä. Taksikysynnän arvioidaan elpyvän asteittain vuoden 2022 kuluessa, joten ongelmat ovat todennäköisiä jo hankintakauden alkaessa.

Paras malli hankinnan kehittämiseksi olisi malli, jossa palveluntuottajat kilpailevat sillä, kuka tuottaa palvelun kokonaisuuden kannalta edullisimmalla tavalla. Tähän voisi liittää yhdistelyä kannustavan mallin, jossa onnistuneesta yhdistelystä palvelutuottaja saisi selkeän kannustimen.

Kilpailuttamisen mallia voisi yksinkertaistaa myös siten, että, että hinnoittelun perusteena olevat lähtömaksu, avustamislisä ja aikataksa olisivat valtioneuvoston asetuksen (yhteiskuntataksa) mukaisia ja tarjouksen kohteena olisi kilometrihinta.

Palvelukuvaus

Palvelukuvauksen mukaan, asiakkaan niin halutessa, tulee hänelle lähettää karttalinkin sisältävä tekstiviesti, kun auto on hyväksynyt tilauksen. Karttalinkistä asiakas voi seurata auton liikkeitä. Haja-asutusalueilla aamutilaukset jaetaan usein jo edellisenä iltana, joten ei ole tarkoituksen mukaista, että asiakas voi seurata auton liikkeitä koko yön niin halutessaan. Auton liikkeiden välittämiseen todennäköisesti liittyy myös tietosuoja ongelma, jos tieto välitetään ennen kuin auto aloittaa juuri kyseisen kuljetustehtävän. Asiakkaalle tulisi riittää tieto siitä, mikä auto tilauksen on hyväksynyt sekä kyseisen auton puhelinnumero.

Puhtaat ajoneuvot

Tällä hetkellä saatavilla olevat taksikäyttöön soveltuvat puhtaat ajoneuvot ovat sekä hankinta-, että käyttökustannuksiltaan perinteisiä taksiajoneuvoja kalliimpia. Puhtaiden ajoneuvojen yleistymistä tulee edistää, mutta sanktiointi ei ole oikea tapa asian edistämiseen. Mikäli hankinnan ehdoissa olisi kannustin puhtaille ajoneuvoille, yleistyisivät ne varmasti. Yrittäjälle toimivin kannuste on taloudellinen etu. Puhtaat ajoneuvot yleistyisivät todennäköisesti, jos niillä suoritettavista kuljetuksista saisi muita paremman korvauksen. Vaihtoehtoisesti puhtaita ajoneuvoja voitaisiin suosia

kuljetusten välityksessä, tällainen malli on käytössä jo nyt Turun VPL-kuljetuksissa ja on tulossa myös Keski-Suomen VPL-kuljetuksiin.

Erityisryhmien kuljettajakoulutus

Erityisryhmien kuljettajakoulutus on sinällään kannatettava asia. Vaatimusta määritellessä tulee muistaa, että kaikki ennen nykyisen lain voimaantuloa ammattiajoluvan hankkineet ovat osallistuneet pakolliseen kuljettajakoulutukseen, joka on sisältänyt koulutusta erityisryhmien kanssa toimimisesta. Koulutusvaatimus tulisikin rajoittaa koskemaan vain niitä kuljettajia, jotka ovat saaneet ammattiajoluvan 1.7.2018 jälkeen.

Suomen Taksiliitto