

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

ASIA:

HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

TEEMA:

Julkisen henkilöliikenteen palvelut ja ostot; julkisen henkilöliikenteen tilanne ja pahimmat kipupisteet; miten koronapandemian vaikutusten arvioidaan näkyvän kysynnässä ja tarjonnassa lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainitusta aiheesta ja teemasta.

Julkinen liikenne on kaikkien eri liikennemuotojen yhdistelmä

Julkisen henkilöliikenteen palveluverkon näkökulmasta kaikki eri liikennemuodot, lento-, rautatie- ja maantieliikenne ovat tärkeitä. Maan sisäisen vesiliikenteen merkitys henkilöliikenteen osalta on kohtuullisen vähäinen muihin liikennemuotoihin nähden.

Tällä hetkellä yhteiskunta ostaa merkittäviä määriä lento-, rautatie- ja linja-autoliikennettä, jotka eivät ole itsekannattavia. Liikenteen palveluiden osalta esitetään julkisen henkilöliikenteen ostoihin ja kehittämiseen ehdotetaan 105,7 milj. euroa. Tämän lisäksi meriliikenteeseen esitetään omaa rahoitusta erikseen.

Maantieliikenteen merkitys saavutettavuuden osalta on olennainen

Juuri valmistuneen Suomen Tieyhdistyksen teettämän tutkimuksen mukaan maamme pinta-alasta on vain tieliikenteen keinoin saavutettavissa 70 % (<https://www.tieyhdistys.fi/uutiset/noin-70-suomen-pinta-alasta-on-vain-tieliikenteella-saavutettavissa/>). Näin ollen erityisesti maantieliikenteen julkisen liikenneverkon toimivuus on kansalaisille ensiarvoisen tärkeitä.

Linja-auto- ja rautatieliikenteen saavutettavuudella on suuri merkitys julkisen joukkoliikenteen käyttämisessä. Kävely ja pyöräily ovat toki kannatettavia liikkumismuotoja, mutta kun tiedämme kutakuinkin kaikki kansalaisten olevan jossakin elämänsä vaiheessa liikkumisen näkökulmasta tavalla tai toisella esteellisiä, niin kävelyn ja pyöräilyn varaan ei liityntäliikennettä voida jättää. Lisäksi käytännössä jo säähän liittyvä vaihtelut estävät kävelyn ja pyöräilyn osalla matkoista, puhumattakaan matkatavaroiden kanssa liikuttaessa

Taksiliikenne on ”viimeisen kilometrin” osalta käytännössä ainoa julkisen liikenteen vaihtoehto eikä taksin saatavuus ei enää perustu liikenneluvan ehtoihin

Suomalainen taksiliikenne on kokenut historiallisen suuren murroksen kesällä 2018 voimaan tulleen liikennepalvelulain myötä. Taksiliikenteen päivystys- ja ajovalvoite sekä asemapaikka katosivat lainsäädännöstä tuossa yhteydessä monen muun muutoksen myötä. Taksiliikenteen saatavuus muuttui yhdessä yössä aivan oleellisesti.

Taksin saatavuuden turvaamiseksi ei ole yhteiskunnallisia toimenpiteitä käytännössä tehty lainkaan. Suomen Taksiliiton mielestä muuttuneissa olosuhteissa on erilaisin ostopalveluin syytä velvoittaa valtion ja kuntien varmistamaan taksipalveluiden saatavuus koko maan alueella kohtuullisesti. Tällä hetkellä meillä ei ole tiedossa yhtään sellaista kuntaa tai aluetta, jossa esimerkiksi taksien päivystystä olisi varmistettu ostopalveluna.

Taksit hoitavat varsin kattavasti mm. kiireetöntä sairaankuljetusta ja varsin monipuolisesti julkisen joukkoliikenteen syöttöliikennettä. Toimenpiteillä, joilla tämän palveluverkon kattavuutta voidaan lisätä ja varmistaa, saa yhteiskuntamme merkittäviä säästöjä mm. ambulanssikuljetusten osalta. Lisäksi kattava taksiverkosto mahdollistaa kansalaisille julkisen joukkoliikenteen käyttämisen. Jos kansalaisilla pitää olla oma auto siirtymisiin joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille, niin yleensä sitten koko matka hoidetaan omalla autolla. Kattava taksiverkosto on näin ollen myös ilmastokysymys ja vähentää oleellisesti liikenteen päästöjä.

Taksiliikenne on koronasta eniten kärsineiden toimialojen joukossa

Koronan vaikutukset taksiliikenteelle ovat olleet dramaattisia. Käytännössä kokonaisuutta arvioitaessa vain kulttuuriala on kärsinyt koronasta taksialaa enemmän. Jopa ravintoloiden tilanne on yleisellä tasolla ollut huomattavasti taksialaa parempi, vaikka ravintoloiden osalta on käyty julkisuudessa varsin laajaa keskustelua ja osittain ravintolat jopa suljettiin kokonaan.

Liikenteen sähköistyminen edellyttää investointikykyä

Koronan vuoksi taksialan investointikyky on erittäin heikko tällä hetkellä. Taksiautoja tulisi uusia jo pelkästään vähäpäästöisten julkisten hankintojen edellytysten täyttämiseksi. Tämä ei kuitenkaan ole mahdollista tilanteessa, joissa yritysten talous on kärsinyt merkittävästi.

Taksiliikenne on yritystoimintaa siinä missä mikä tahansa yritystoiminta. Pelkkien yhteiskunnallisten vaatimusten esittäminen ei johda toivottuun tulokseen. Jos maassamme halutaan säilyttää kohtuullisen kattava taksiverkosto ja erityisesti, jos halutaan taksiliikenteen osallistuvan tehokkaasti päästöjen vähentämiseen liittyvään työhön, niin taksiyrityksille tulee luoda riittävät mahdollisuudet.

Vuoden 2022 tulo- ja menoarvion myötä taksiautojen hankinta on jopa yksityisautoja kalliimpaa

Huolestuttavaa yli 1.000 sivun tulo- ja menoarviossa on, että taksi on mainittu vain kesällä 2022 päättyvän pienen 1.200 euron verohuojennuksen päättymisen yhteydessä. Todettakoon vielä, että tuon 1.200 euron verohuojennuksen edellytyksenä on 36 kuukauden ajoneuvon käyttö taksiliikenteessä. Verohuojennus on siis vain 33,33 euroa / kuukaudessa.

Vaikka liikenne- ja viestintäministeri Harakka totesikin eduskunnassa kansanedustaja Lundénin kysymykseen tulo- ja menoarviosta keskusteltaessa, että takseja verotetaan eri tavoin kuin muita ajoneuvoja, niin heinäkuun alusta 2022 alkaen tällaista tilannetta ei enää ole. Sähköautojen osalta verotuksellinen ero on loppunut jo 1.10.2021. Ja kun sähköautojen autoveron päättymisen johtaa myös vuotuisen verorasituksen kasvamiseen, niin pidämme tältäkin osin taksiyrittäjien asemaa erittäin huolestuttavana. Vaarana on, jos näin edetään, että suomalainen perinteisesti korkeatasoinen taksiautokalusto tulee vaihtumaan maahan tuotaviin käytettyihin isokokoisiin ajoneuvoihin, jotka eivät todennäköisesti ole sähköautoja.

Taksiautojen uusintaa tarvitaan vähintäänkin vastaavaa hankintatukea kuin nyt tarjotaan ja suunnitellaan edelleen tarjottavaksi yksityisille auton ostajille. Täysin käsittämätön ajatus, että taksiyrittäjä ammattikäyttöön autoa ostaessaan on taloudellisesti huonommassa asemassa kuin yksityinen auton ostaja. Tavaraliikenteessä pakettiautojen ostajille ollaan tarjoamassa hankintatukea niin yrityksille kuin yrittäjillekin. Samoin kuorma-autoihin tarjotaan kaikille ostajille erilaisia hankintatukia. Myöskään romutuspalkkiota eivät taksiyrittäjät ole voineet hyödyntää mitenkään.

Ammattiliikenteen käyttöön tulee saada riittävän laaja ja kattava latausverkosto, jotta sähkötaksiliikenne on mahdollista

Sähköautojen käyttö taksiliikenteessä edellyttää kattavaa latausverkostoa ja sen tulee olla nimenomaa ammattimaisen taksiliikenteen saavutettavissa. Taksiauton tehokas käyttö ei mahdollista pitkiä latausaikoja eikä myöskään latausasemalle jonottamista. Tehokas ja kohtuuhintainen taksien tai ammattiliikenteen latausverkosto on syytä saada maahamme varsin nopeasti. Tätä investointia eivät yksittäiset, yleensä yhden taksiauton yritykset, pysty tekemään. Mielestämme taksien latausverkoston rakentaminen tulee olla valtion ja kuntien velvollisuus. Kunnille keskeisillä taksiasemilla oleva vain sähköautoille tarkoitettu alue, jossa takseja voidaan ladata, on myös imagokysymys. Näiltä asemilta voivat kuluttajat helposti valita itselleen halutessaan nimenomaa sähkötaksin.

Vuoden 2022 tulo- ja menoarvio on unohtamassa taksit niin osana julkista liikennettä kuin osana vähäpäästöisyyteen tähtäävää ajoneuvokalustoa

Valitettavasti nyt esillä olevassa vuoden 2022 tulo- ja menoarviossa taksiliikenne osana julkista liikennettä on jäänyt vaille huomiota. Samoin taksiautot on jätetty vähäpäästöisyysvaatimusten osalta sekä hankinnan että käytön osalta kaikkien kannusteiden ulkopuolelle.

Suomen Taksiliitto ry