16.10.2017

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Lausuntopyyntönne:
HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

Markkinoita ei pidä ohjata eriarvoisilla tukijärjestelmillä tai veroratkaisuilla

Eduskunnan huhtikuussa 2017 hyväksymä Laki liikenteen palveluista tulee muuttamaan joukkoliikennettä ja julkista liikennettä tulevan talousarviovuoden aikana merkittävästi, kun laki tulee voimaan 1.7.2018.

Oleellista on, että jatkossa julkinen tuki joukkoliikenteelle on tasa-arvoista ja syrjimätöntä. Liikennemuotokohtaisesta tukemisesta on siirryttävä tulevan vuoden aikana kaikkia eri liikennemuotoja tasapuolisesti kohtelevaan malliin. Raideliikennettä ja maantieliikennettä on tuettava samoista lähtökohdista, myös lento- ja vesiliikenne on otettava huomioon tässä yhteydessä tasavertaisesti. Maantieliikenteen osalta koko ammattiliikennettä on kohdeltava oikeudenmukaisesti riippumatta ammattiliikenteen muodoista ja kuljetusvälineistä. Kun laki liikenteen palveluista lähtee ajatuksesta, että meillä on yhdet markkinat, niin samalla on huolehdittava myös yksistä pelisäännöistä, tämän tulee koskea myös joukkoliikenteen tukemista.

Jo nyt suomalainen taksiliikenne on maamme henkilöliikennemarkkinoilla ylivoimaisesti eniten verotettu toimiala. Autoveroa ei peritä linja-autoista eikä kuorma-autoista lainkaan. Tältä osin tukipolitiikka on korjattava siten, ettei valtiontuki vääristä eri ajoneuvoilla harjoitettavien yritysten toimintaedellytyksiä. Ajoneuvovero (perusvero ja käyttövoimavero) on saatettava myös kaikkia eri liikennemuotoja tasapuolisesti kohtelevaksi.

Laki liikenteen palveluista tulee todennäköisesti lisäämään ostopalvelujen tarvetta

Laki liikenteen palveluista johtaa siihen, että takseilla ei enää jatkossa ole ajo- ja päivystysvelvoitetta eikä kuntakohtaista asemapaikkaa. Tämä tulee todennäköisesti oleellisesti muuttamaan julkisten taksipalveluiden tarjontaa monilla alueilla. Tähän liittyen lainvalmistelussa on useaan otteeseen viitattu siihen, että jatkossa kunnat ja muut yhteiskunnalliset toimijat voivat ostaa tarvittaessa taksien mahdollisia päivystyspalveluita tai muutoin vaikuttaa taksitarjonnan olemassaoloon. Tätä ei ole kuitenkaan tulo- ja menoarviossa joukkoliikenteen määrärahoissa huomioitu mitenkään.

16.10.2017

Kilpailuttamisessa ei ajoneuvoilla saa olla vaikutusta kilpailussa menestymiseen – markkinoille on annettava mahdollisuus löytää uusia innovatiivisia ratkaisuja

Yhteiskunnan eri joukkoliikenteen kilpailuttamistilanteissa on huolehdittava siitä, että kaikki palveluntuottajat voivat tasapuolisesti osallistua kilpailutuksiin. Mielestämme on täysin kohtuutonta, että kilpailuttaja asettaa perusteettomia kalustovaatimuksia, jotka rajaavat henkilöautoilla kuljetuksensa suorittavat tahot pois. Jos matkustajia tosiasiallisesti on paljon, niin taloudellisesti ei ole järkevää liikennettä hoitaa usealla pienellä autolla. Toisaalta, jos kuljetettavia on vain satunnaisesti paljon, niin yrittäjälle saattaa olla taloudellisesti järkevämpää hoitaa liikennettä ajoittain useammallakin autolla.

Tällä hetkellä useimmiten kilpailutuksen järjestäjät rajaavat jo kilpailuttamisasiakirjoissa vaadittavan kaluston siten, että kaikki yrittäjät eivät voi kilpailutukseen osallistua. Mielestämme markkinoille pitää antaa mahdollisuus löytää uusia ja luovia ratkaisumalleja, jotka eivät perustu vanhoihin toimintatapoihin.

Energia- ja ilmastostrategian tavoitteet ovat saavutettavissa oikein kohdetuvilla määrärahoilla

Energia- ja ilmastostrategian tukemiseen liittyvät määrärahat on joukkoliikenteen osalta suunnattu varsin voimakkaasti vain raideliikenteeseen ja suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen.

Mielestämme tukea on syytä suunnata myös pienellä vähäpäästöisellä ajoneuvokalustolla hoidettavaan liikenteeseen. Valitettavasti tällä hetkellä erityisesti haja-asutusalueiden julkista joukkoliikennettä ajetaan tuettuna ylisuurella kalustolla, jossa myös päästöt ovat varsin suuria. Kun kilpailuttamismallit mahdollistaisivat pienkaluston (henkilöautojen) nykyistä paremman käytön liikennöinnissä ja tähän liittyvän pienenkin julkisen tuen, niin ilmastotavoitteemme olisivat helpommin saavutettavissa.

Vuonna 2017 tammi-elokuussa rekisteröityjen pienten taksien Co2 päästöt myyntimäärillä painotettuna ovat vain 113,5 g / km, esteettömien ja invataksien osalta 171,5 g / km. Päästöt jopa uusimmille Euro 6 luokan linja-autoille on moninkertaiset (max 1,5 g / km / kW, linja-autojen moottoreiden tyypilliset tehot ovat noin 220 – 400 kW).

Suomen Taksiliitto ry