8.10.2018

Eduskunnan liikennejaosto

Lausuntopyyntönne:
HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

Joukkoliikenne; erityiset kipupisteet ensi vuoden talousarvion näkökulmasta?

Merkittävät toimintaympäristön muutokset ja monimuotoisuus suomalaisten liikennepalvelujen ja liikenteen käyttötottumuksissa haastavat luonnollisesti myös valtion taloutta. Samanaikaisesti tulisi sekä valjastaa digitalisaation hyödyt yhteiseen hyvään että luoda tämän päivän raamit sellaisiksi, että yrittäminen on tasapuolista ja liikkuminen kaikille mahdollista.

Siksi talousarvion keskeisiksi kipupisteiksi joukkoliikenteen näkökulmasta nousevat verotus, byrokratia ja joukkoliikenteen peruspalvelutaso.

#Verotus

Verotus on ammattiliikenteen ikuisuuskysymys, sillä se vaikuttaa konkreettisesti jokaisen yrittäjän päivittäiseen arkeen. Kilpailutilanteen muututtua liikennepalvelulain myötä on ammattiliikenteen tasapuolinen verotus – tai sen puute – noussut vielä aikaisempaakin keskeisemmäksi ongelmaksi.

Ammattiliikenteen todellinen potentiaali ei toteudu, kun liikennevälineiden välille luodaan verotuksellista epätasa-arvoa. Millä perustellaan, että linja-auto on autoveroton käyttötarkoituksesta riippumatta, mutta taksi vain tarkkaan rajatussa käyttötarkoituksessa ja vain silloin, kun kyytiin mahtuu vähintään kuusi asiakasta? Taksit löytyvät vuodesta toiseen verotukien saajien listalta osittaisen verohuojennuksen vuoksi, mutta 100 % veroedusta nauttivat linja-autot eivät.

Ensi vuonna jatkuva, tämän vuoden aikana aloitettu, taksien autoverohuojennuksen poisto on suuntana kilpailutilannetta entisestään vääristävä. Tämän lisäksi autoilun vuotuiset verot ovat vain taksien maksettavana.

#Byrokratia

Ensi vuoden alussa perustettava Liikenne- ja viestintävirasto löytää toivottavasti nopeasti tehokkaan ja tarkoituksenmukaisen roolin toimivana virastona. Aikaansaava valvonta ja liikennemarkkinoiden tasapuolisuuden, läpinäkyvyyden ja toimivuuden edistäminen ovat ehdottomasti kannatettavia tehtäviä virastolle, mutta onko sitä myös liikenteen palveluiden käytön edistäminen?

Liikenne- ja viestintäviraston perustaminen voi olla myös kipupiste joukkoliikenteelle, jos liikenteelle keskeisen viraston toiminta ei löydä sopivaa toimintatapaa. Liikkuminen ja liikenne tarvitsee yhteiskunnallista toimijaa, jonka tavoitteena on mahdollistaa liikkuminen koko maan alueella eikä niinkään löytää keinoja liikkumisen estämiseksi.

#Joukkoliikenteen peruspalvelutaso

Liikennepalvelulain mukanaan tuomat muutokset konkretisoituvat vuoden 2019 aikana. Taksien asemapaikka-, liikennöinti- ja päivystysvelvollisuuden poistuminen asettaa uudenlaisia vaateita myös kunnille ja valtiolle, kun markkinaehtoista palvelutarjontaa ei välttämättä enää ole tarjolla.

Talousarvion mukaan valtiolla on pyrkimys vähintään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Tuon peruspalvelutason tarkempi määrittely tulisi kuitenkin tehdä uudelleen, sillä totuttu määräsäännellyn taksijärjestelmän tarjoama palvelu ei välttämättä enää uudessa markkinaehtoisessa mallissa toteudu. Haja-asutusalueiden markkinaehtoisen joukkoliikenteen puutetta kompensoidaan jo nyt päiväaikaan ostettuna liikenteenä. Samalla logiikalla kunnilla on mahdollisuus ostaa päivystävää liikennettä myös vielä päiväaikaakin hiljaisemmalle ajalle, kuten iltoihin ja viikonloppuihin, peruspalveluna kuntalaisille.

Joukkoliikennettä tarvitsevat joukot ovat sitä pienempiä, mitä kauemmas siirrytään kasvukeskuksista. Kaikkien liikennepalveluita tarjoavien yritysten kapasiteettia päästään parhaalla mahdollisella tavalla hyödyntämään, kun kilpailutukset toteutetaan siten, että myös pienen kaluston yrittäjillä on mahdollisuus osallistua kilpailutuksiin mm. yrittäjien yhteenliittymien kautta. Tämä kannattaisi huomioida jo talousarviossa mahdollisuutena pienentää joukkoliikenteen kustannuksia. Uudenlaisen toimintamallin vaikutuksia voitaisiin testata ketterällä paikallisella kokeilulla.

Suurten kaupunkien joukkoliikennetuella pyritään saamaan joukkoliikenne varteenotettavaksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle. Linja-autojen, metrojen, raitiovaunujen ja junien rinnalle tarvitaan kuitenkin yksilöllisen julkisen liikenteen vaihtoehtoja. Taksi voisi olla tällainen puolitien vaihtoehto ja helpottaa siirtymää yksityisautoilusta kohti joukkoliikennettä ilman valtavaa valtion kompensaatiota. Infra siihen on valmis.

Lopuksi

Joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen varattu 88,8 milj. euroa voi synnyttää paljon sellaista hyvää, mistä suomalaiset hyötyvät laajasti. Se, että palvelutuotannon lähtökohtana on markkinaehtoisuus, vaatii rinnalleen realismin siitä, että hyvinvointivaltion tehtävänä on varmistaa perustasoinen liikkuvuus kaikille.

Kunnioittaen,

Suomen Taksiliitto ry