SUOMEN TAKSILIITTO

21.10.2019

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta

HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020
VNS 2/2019 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2020 – 2023

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuihin asiakirjoihin.

Liikenteen ja erityisesti taksien verotuksen ongelmat

Liikenteen ja liikkumisen kustannukset ovat kansalaisille ja liike-elämälle merkittävä kustannuserä. Ammattiliikenteen verotuksessa taksiliikenne on oleellisesti muuta ammattiliikennettä heikommassa asemassa. Taksiliikenteeseen käytettävät henkilöautot ovat sekä hankinnan että käytön näkökulmasta koko ammattiliikenteen voimakkaimmin verotettu ajoneuvo.

Liikennepalvelulain tuomien merkittävien muutosten myötä taksiliikenteen kannattavuus ja toimintaedellytykset ovat oleellisesti heikentyneet. Kun samanaikaisesti taksien hankinnan verohuojennusta vähennetään ja jatkossa poistetaan kokonaan, niin koko toimialan kannalta tilanne on ongelmallinen.

Henkilöautoilla harjoitettavan taksiliikenteen kilpailijana toimiva linja-autoliikenne ei maksa ajoneuvojen hankinnasta minkäänlaista autoveroa eikä myöskään vuotuisina veroina perittäviä ajoneuvonveron perusveroa eikä käyttövoimaveroa.

Kun samanaikaisesti polttoaineveroa ollaan korottamassa, niin taksiliikenne joutuu myös sen suhteen kiristyvän verotuksen piiriin.

Taksit merkittävänä osana julkista joukkoliikenneverkkoa

Maaseudun, haja-asutusalueiden, pienten kuntien ja kaupunkien taksiliikenteen tarjonta on heikentynyt liikennepalvelulain tuomien muutosten myötä merkittävästi. Erityisesti hiljaisten ajankohtien palvelutarjonta on useilla alueilla nykyisin melko vähäistä ja vaatimatonta.

Julkisen joukkoliikenteen palveluntarjonta on myös heikentynyt merkittävästi viime vuosien aikana. Taksipalvelut ovat mahdollistaneet kansalaisille tähän asti koko maan alueella siirtymisen lähtöpaikasta julkisen joukkoliikenteen asemalle tai pysäkille sekä vastaavasti määränpäässä viimeisen välin on hoitanut taksiliikenne.

Julkisen joukkoliikenteen oleellinen osa on siis toimiva taksiverkosto. Edellytämme, että valtion julkiselle liikenteelle ohjatusta määrärahasta merkittävä osa menee hiljaisen taksiliikenteen päivystämisjärjestelmien rahoittamiseen siten, että taksiliikenteen palvelutaso voidaan pitää koko maan alueella kohtuullisena. Ilman toimivaa taksiverkostoa menettää koko julkinen joukkoliikenneverkosto merkittävän määrän potentiaalisia asiakkaita.

EU:n puhtaiden ajoneuvojen hankintaa koskeva direktiivi

EU:lta on tullut kovia ja nopeita vaatimuksia puhtaille ajoneuvoille julkisissa hankinnoissa. EU:n puhtaan kaluston direktiivi on annettu 20.6.2019 ja direktiivi on kansallisesti saatettava voimaan viimeistään 2.8.2021. Tämä tarkoittaa, että vuodesta 2021 vuoteen 2025 solmittujen hankintasopimusten kalustosta yhteensä vähintään 38,5 % on oltava hiilidioksidipäästöltään enintään 50 g/km ajoneuvoja (käytännössä täyssähköautot tai energiatehokkaimmat ladattavat hybridit).

Mielestämme tämä EU:n direktiivi johtaa käytännössä siihen, että taksiliikenteen ajoneuvokaluston osalta edessämme on merkittäviä investointitarpeita. Jos tätä vähäpäästöisyysvaatimuksen tuomaa painetta ei pikaisesti tueta valtion veropoliittisilla toimenpiteillä, vähäpäästöisen taksikaluston hankintatuella ja hankintayksiköiden taloudellisten resurssien tuella, niin yhteiskunnalle, erityisesti kuntasektorille, tulee merkittäviä kustannuksia kohoavien kuljetuskustannusten myötä. Tukitoimilla voidaan myös mahdollistaa vähäpäästöisen ajoneuvokaluston nykyistä nopeampaa lisääntymistä kuluttajien keskuudessa, kun käytetty kalusto ajan myötä siirtyy kuluttajamarkkinoille.

Tasapuolisuutta lainsäädäntöön

Kaiken kaikkiaan niin valtiontalouden kuin liikennepolitiikankin näkökulmasta taksiliikennettä ei enää tulisi kohdella muuta ammattiliikennettä tiukemmilla ja raskaammilla vaatimuksilla ja velvoitteilla. Myös yhden liikennemuodon sisälle ei pitäisi miltään osin tehdä eriäviä vaatimuksia toimintaan liittyen. Kaikkia yrittäjiä ja yrityksiä tulee kohdella tasapuolisesti ja syrjimättömästi. Valitettavasti nyt ei tilanne näytä siltä. Vaatimuksemme, yhdet markkinat – yhdet pelisäännöt, ei voi olla kohtuuton ajatus miltään osin.

Suomen Taksiliitto ry