17.5.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
LiV@eduskunta.fi

VNS 2/2021 vp
Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021 – 2032

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainitusta selonteosta.

Liikennejärjestelmän kehittämisen pitkäjänteisyys ja yleiset periaatteet ovat kannatettavia. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan lausumat, jotka liittyvät lakiin liikenteen palveluista annettuun mietintöön (LiVM 8/2021 vp), on syytä huomioida myös selonteon tavoitteita käytäntöön vietäessä. Se on tärkeää maamme liikennejärjestelmän oleellisena osana olevan taksiliikenteen kehittämisen näkökulmasta. Selonteossa taksipalvelut osana liikennejärjestelmäämme ovat jääneet valitettavan vähälle huomiolle.

Pinta-alaltaan suuri maa, jossa asukkaita on suhteellisen vähän, on varsin haasteellinen liikennejärjestelmien toimivuuden suhteen. Kansainvälinen kilpailukyky, alueiden käyttö ja kehittyminen sekä hyvän arjen mahdollistaminen edellyttää myös pienellä ajoneuvokalustolla hoidettavan julkisen liikenneverkon säilymistä.

Liikennepalvelulain myötä ei enää voida olettaa koko maan osalta markkinaehtoisen taksiverkoston palveluiden säilymistä ilman, että taksit huomioitaisiin liikennejärjestelmiä kehitettäessä. Alueilla, joissa markkinaehtoista palvelua ei muodostu, tulee erilaisin ostopalveluin ja päivystyskorvausten avulla huolehtia liikkumisen mahdollisuus kaikille kansalaisille, myös heille, joilla ei ole omaa autoa käytettävissään.

Maantieliikenteen merkitys

Maantieliikenteen merkitystä ei pidä sivuuttaa sen paremmin tavara- kuin henkilöliikenteenkään osalta. Raide-, lento- ja vesiliikenteellä on oma merkityksensä ja myös niitä on syytä kehittää edelleen, mutta realiteetti tieliikenteen kuljetussuoritteista ja myös tulevista mahdollisuuksista on otettava huomioon ja hyväksyttävä.

Suomen väestötiheys ja keskittyminen Helsinki–Tampere–Turku-kolmioon ei mahdollista koko maan kattavan raideverkoston rakentamista ja ylläpitoa. Maamme liikennejärjestelmä ei siis voi tosiasiallisesti rakentua raideliikenteen varaan.

Julkinen henkilöliikenne

Julkinen henkilöliikenne edellyttää kattavaa verkostoa ja myös ns. viimeisen kilometrin ratkaisuihin on tehtävä kehitysinvestointeja. Hyväkään joukkoliikenne ei ratkaise liikkumisen mahdollisuuksia, jos joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille ei ole löydettävissä paikallisia kulkuyhteyksiä tarvittaessa.

Kattava julkinen joukkoliikenne tukee toimivaa taksiverkkoa ja vastaavasti toimiva taksiverkko mahdollistaa julkisen joukkoliikenteen käyttämisen. Jos kansalaisen on turvauduttava edes osaan matkastaan omaan autoon, on hän yleensä julkisen liikenteen näkökulmasta ”kadotettu sielu”.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Tavoitteita ja strategisia linjauksia voidaan pitää kannatettavina, mutta myös taksit on syytä ottaa huomioon osana julkista liikennettä. Julkinen liikenne ei ole vain joukkoliikennettä.

Suomen kaltaisissa olosuhteissa myös pienkalustolla suoritettava yksilöllinen julkinen liikenne on huomioitava osana strategisia linjauksia. Joukkoliikennettä ei tarvita harvaan asutuilla alueilla ja hiljaisen liikenteen aikana. Julkista liikennettä, jota taksitkin edustavat, tarvitaan silti. Ilman tämän liikennemuodon konkreettista huomioimista, on osa kansalaisista pysyvästi estyneitä käyttämään joukkoliikennettä.

Väyläverkoston ylläpito ja kehittäminen

Väyläverkoston korjausvelka on varsin mittava. On luonnollista, että pääväyläverkko priorisoidaan, mutta alempiasteisen tieverkon käytettävyyttäkään ei pidä unohtaa.

Koulumatkoista merkittävä osa tehdään sääolosuhteiden kannalta kaikkein vaikeimpana vuodenaikana pimeässä varhain aamulla. Esimerkiksi aikana, jolloin talvikunnossapito ei ole vielä ehtinyt hoitamaan teitä. Jos väylät ovat jo muutoinkin huonossa kunnossa, niin päivittäisellä kunnossapidolla on merkittävä vaikutus myös liikenneturvallisuuteen.

Väyläverkostoa ei pidä enää päästää yhtään nykyistä heikompaan kuntoon, jos koko maamme halutaan pitää kulkukelpoisten väylien tavoitettavana.

Taksiliikenteen verotus

Taksiliikenne on julkisen liikenteen voimakkaimmin verotettu liikennemuoto. Taksiautosta maksetaan hankinnan yhteydessä autoveroa, nykyinen vähäinen

verohuojennus hankinnan osalta on päättymässä kesällä 2022. Verohuojennus jatkuu vain esteettömien ja koululaiskäyttöön sopivien isojen taksiautojen osalta. Taksiautosta maksetaan myös ajoneuvoveron perusvero sekä käyttövoimavero täysimääräisesti, jopa täysin harrastekäytössä olevien matkailuautojen verorasitus on kevyempi.

Linja-autoista ei makseta autoveroa eikä myöskään ajoneuvoveron perusveroa eikä käyttövoimaveroa. Pakettiautojen verorasitus on kevyempi kuin takseilla, samoin kuorma-autoilla. Tältä osin liikennejärjestelmän kehittämisen tasapuolisuuden nimissä myös taksiliikenteen verorasitus tulee saattaa muun ammattiliikenteen kanssa tasavertaiselle tasolle.

Henkilöliikenteen palvelut, taksit osana palveluverkkoa

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuma taksipalveluiden saatavuuden parantamiseksi eri alueilla on mainittu selonteossa lyhyesti. Olisimme odottaneet selonteossa merkittävästi konkreettisempia suunnitelmia ja ajatuksia taksipalveluiden osalta. Selonteossa sana taksi on mainittu kaksi (2) kertaa.

Suomen Taksiliitto ry