

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä  
kirjaamo@lvm.fi  
leo.parkkonen@vm.fi

**Viite: Lausuntopyyntö 28.3.2017, LVM/421/05/2017**

### **Sidosryhmäkuuleminen liikenteen päästövähennyksistä**

Suomen Taksiliitto ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi liikenteen päästövähennystavoitteista. Kannatamme päästöjen vähentämiseen tähtäviä tavoitteita. Kestävä kehitys ja tulevaisuuden toimintaedellytysten turvaaminen ovat meidän kaikkien yhteinen etu. Taksit ovat merkittävä osa julkista liikennettä huolehtimalla mm. syöttöliikenteestä ja liikenteestä seuduilla, joilla muuta julkista liikennettä ei ole. Lainsäädännössä ja sen valmistelussa tämä rooli tulee muistaa. Taksit eivät ole osa yksityisliikennettä, eikä niitä tule siihen rinnastaa, vaikka ajoneuvona on henkilöauto. Merkittävä ero yksityisliikenteeseen syntyy myös kaluston isässä. Taksikäytössä olevien ajoneuvojen keski-ikä on huomattavasti koko henkilöautokantaa alempi. Takseissa on siis käytössä uusimmat ja ympäristöä hyödyntävät teknologiset ratkaisut. Ympäristötavoitteiden kannalta on tarkoituksenmukaista suorittaa kuljetus kulloinkin sopivimman kokoisella kalustolla, mikä ei aina tarkoita mahdollisimman isoa ajoneuvoa, jos liikennepalvelua käyttävien asiakkaiden määrä on pieni.

Vastaamme alla tarkemmin kuulemispyynnössä esitettyihin kysymyksiin.

#### **Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?**

##### **Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?**

Strategiassa on viitattu useaan otteeseen liikenteen uusiin palvelumalleihin ja uudistuvaan sääntelyyn. Haluamme nostaa esiin kattavien vaikutusarvioiden tarpeellisuuden. Kun tavoitellaan yksityisautoilun vähentämistä, on syytä varmistaa, että valitut keinot ovat oikeita ja toimivia. Esimerkiksi joukkoistamalla tai jakamistalouden nimissä tuotetut kuljetuspalvelut ovat maailmalla aiheuttaneet kaupungeissa automäärien lisääntymistä, ruuhkia ja turhaa tyhjäkäyntiä. Kyseiset palvelut ovat syöneet käyttäjiä erityisesti joukkoliikenteestä ja kevyestä liikenteestä, mikä ei palvele päästövähennystavoitteita. Kiintiöihin ja asemapaikkaan perustuvasta taksijärjestelmästä luopuminen vaikuttaa kansainvälisten esimerkkien valossa siten, että pienemmällä paikkakunnilla palvelutaso laskee. Tämä osaltaan lisää oman auton tarvetta. Vaikutuksia Suomessa on siis seurattava tiiviisti.

Strategiasta puuttuvat konkreettiset toimenpiteet. Strategiassa on esitetty toiveita, mutta konkretia ja laskennalliset perusteet näille toiveille puuttuvat. Siinä on mm. viitattu liikenteen toimintatapojen kehittämiseen avaamalla tarkemmin, mutta ei ole avattu mitä tämä käytännössä tarkoittaisi. Strategiassa viitataan myös mm. LIVE-yhtiöön, jonka valmistelun hallitus päätti keskeyttää.

Liikenne palveluna -konsepti on mainittu useassa kohdassa ratkaisuksi päästövähennyksiin. Konsepti on kuitenkin vasta kehitysvaiheessa, minkä vuoksi päästötavoitteita ei tule laskea yksin sen varaan, vaan tulee ottaa huomioon sekin mahdollisuus, ettei konseptista muodostu Suomen oloihin toimivaa. Uuden liiketoiminnan syntyminen ei ole myöskään automaattisesti yhteydessä päästöjen vähentymiseen.

Liikennemuotojen verotus on uudistettava. Liikenteen palveluista annettu laki mahdollistaa myös yksittäisten henkilöiden kuljettamisen linja-autolla, jotka on vapautettu verosta. Ei ole ympäristötavoitteiden ja liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta järkevää ohjata rittäjiä hankkimaan ylisuurta kalustoa.

### **Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?**

Taksiliiton näkemyksen mukaan myös on kiinnitettävä huomiota siihen, että ammattiliikenne kokonaisuudessaan huomioidaan erillään yksityisliikenteestä, mikä edellyttää tarkastelun laajentamista kaluston yksinomaisen tarkastelun ulkopuolelle.

### **Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?**

#### **a. millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikä alentamista tulisi edistää?**

Autoverotuksen uudistamista on syytä harkita. Samassa yhteydessä eri liikennemuotojen verotuksen tasapuolisuus on huomioitava nykyistä paremmin, jotta verotuksen keinoin ei ohjata ylisuuren kaluston käyttöön.

#### **b. miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistymistä voitaisiin nopeuttaa?**

Strategiassa esitetty tukimalli on hyvä avaus. Aiemmin käytössä olleen tuen avulla hankittiin myös taksikäyttöön sähköautoja. Sähköautot soveltuvat taksiliikenteeseen kaupunkiseuduilla, mutta pitkien etäisyyksien kuljetuksiin esteen muodostaa käyttösäde ja latausaika sekä latauspisteiden rajallisuus. Strategiassa asetettu tavoite sähköautojen määrän lisäykselle on epärealistinen.

#### **c. miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?**

Olemassa olevan autokannan päästöjen vähentämisessä merkittävä rooli on polttoaineella ja sen uusituvista raaka-aineista tuotetun osuuden lisäämisellä.

### **Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla?**

### **Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?**

Kaupunkiliikenteessä merkittävä osa autojen polttoainekulutuksesta sekä päästöistä muodostuu liikkeellelähdön ja kiihdyttämisen yhteydessä. Kaupunkiliikenteen päästöjen vähentämisen kannalta olisikin tärkeää pyrkiä liikenteen sujuvoittamiseen esimerkiksi liikennevalojen ajoituksella.

**Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja muiden käyttövoimalähteiden kehittämiseen panostaminen on järkevää. Laajempaa huomiota tulisi kuitenkin kiinnittää niiden tuotantoprosessien aiheuttamiin päästöihin. Esimerkiksi merkittävä osa sähköstä tuotetaan Suomessa edelleen kivihiilellä ja muilla fossiilisilla polttoaineilla.

**Muuta**

Yhteiskuntasuunnittelun ja energia- sekä ilmastotavoitteiden saavuttamisen yhteys on tunnistettava ja huomioitava lainsäädännön valmistelussa laajasti. Suomi on jo nykyään pitkien etäisyyksien maa. Jos palveluita keskitetään enenevässä määrin, eivätkä sähköiset palvelut kehity samassa tahdissa, kasvaa liikkumisen tarve entisestään. Silloin on yhä tärkeämpää turvata valtakunnallisesti kattava julkisen liikenteen palveluverkko.

Kuntien hankintaosaamista tulisi kehittää, jotta uuden hankintalain tarjoamia työkaluja osattaisiin hyödyntää täysimääräisesti ja liikennehankinnoista saataisiin järkeviä kokonaisuuksia. Hallinnonrajat ylittävien yhteiskilpailutusten järjestäminen on kannattavaa, sillä silloin ajoneuvo saadaan mahdollisimman tehokkaaseen käyttöön ja hukkakilometreiltä vältytään. Hankinnoissa tulisi siirtyä yksittäisostoista kokonaisuuden hallintaan, mikä vaatii runsaasti lisäresurssia hankintaosaamisen kehittämiseen.

Suomen Taksiliitto



Suvi Huotari  
Lakimies