

Asia: VN/34422/2021

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Taksiliitto kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 4 ja 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta.

Taksiliikenteenharjoittajat ovat autoveron, ajoneuvoveron perusveron ja käyttövoimaveron osalta ammattiliikenteen voimakkaimmin verotettu toimija. Taksiryttäjät on myös suljettu pois sekä romutuspalkkion (kierrätyspalkkio) että sähköautojen hankintatuen ulkopuolelle. Koronan aiheuttaman taloudellisen ahdingon myötä taksiryttäjien kyky investoida sähköautoihin on erittäin heikko. Useimmat taksiryttäjät joutuvat pidentämään autojensa vaihtoväliä merkittävästi huonon taloudellisen tilanteen vuoksi. Erityisesti isojen taksiautojen, joilla hoidetaan esteettömyyttä edellyttävien matkustajien kuljettaminen, osalta sähköautot eivät vielä ole kovinkaan usealle ryttäjälle tosiasiallinen vaihtoehto.

Pidämme erittäin myönteisenä kevään 2022 päätöstä alentaa jakeluelvoitetta ja näin keventää polttoaineiden hinnankorotuspainetta merkittävästi. Kannatamme ehdottomasti tämän jakeluelvoitteen alentamisen jatkamista vuodelle 2023, kuten esitysluonnoksessa todetaan.

Jakeluelvoitteen alentaminen on selkeästi vaikuttanut polttoaineiden hintoihin. Näin ollen esityksessä oleva vuodelle 2024 esitetty jakeluelvoitteen merkittävä korottaminen todennäköisesti vaikuttaisi useiden kymmenien senttien hinnankorotukseen polttoaineiden litrahinnoissa. Taksitoimialan talous ei tämän kaltaista hinnankorotusta tulisi kestäväksi. Taksipalveluiden saatavuus heikkenisi todennäköisesti varsin voimakkaasti erityisesti niillä alueilla sekä niinä ajankohtina, joilla kysyntä on vähäisempää. Tällä olisi omalta osaltaan vaikutusta myös muuhun

julkiseen liikenteeseen, kun joukkoliikenteen terminaaleihin ja asemille sekä pysäkeille pääseminen vaikeutuisi. Heijastusvaikutukset olisivat näin ollen merkittäviä ja laaja-alaisia koko julkiseen liikenteeseen sekä kansalaisten liikkumismahdollisuuksiin.

Joukkoliikenteen linja-autovuoroista suurin osa kustannetaan osittain merkittävältä osaltaan julkisilla varoilla joko ostoliikenteenä tai lipunhintojen subventiolla. Jopa raideliikenteen osalta julkinen rahoitus on merkittävää. Julkisuudessa raideliikennemarkkinoille tuloa suunnitteleva uusi yritysikin toteaa, että raideliikenne ei ole mahdollista ilman julkista tukea. Mielestämme on täysin kohtuutonta, että jo valmiiksi kustannusongelmissa oleva voimakkaasti verotettu taksitoimiala, joka liikennöi käytännössä lähes poikkeuksetta täysin vailla julkista tukea, joutuisi vuodesta 2024 alkaen kantamaan esityksen mukaisen jakeluvuorituksen tuomat polttoaineiden hintojen aiheuttamat lisäkustannukset. Samalla on hyvä muistaa, että merkittävä osa taksiliikenteestä on yhteiskunnan ostamaa kuljetuspalvelua, jolloin kustannusten nousu näin ollen osaltaan kohdentuisi mm. kuntatalouteen.

Suomen Taksiliiton kanta on, että tässä vaiheessa ei vielä tarpeellisena tehdä muutoksia jakeluvuoritevaatimuksen osalta vuodesta 2024 alkaen. Näiden osalta mahdolliset muutokset voidaan tehdä myöhemmin, kun tulevaisuuden näkymät talouden muiden tekijöiden osalta selkiytyvät.

Ammattidieselin osalta valmistelua tulee ehdottomasti jatkaa ja samalla ottaa huomioon myös taksiliikenteen tarpeet. EU:n alueella mm. Belgiassa myös taksit ovat ammattidieseljärjestelmän piirissä, joten myös Suomessa tämän tulee olla mahdollista.

Suomen Taksiliitto ry

Koskinen Timo
Suomen Taksiliitto ry