



DRide Oy
PL 59
50101 Mikkeli

:

LAUSUNTO

20.5.2022

www.lausuntopalvelu.fi

Viite: DRide Oy kiittää mahdollisuudesta lausua Työ- ja elinkeinoministeriössä valmistelussa olevaan lakiin kuljetusyritysten väliaikaisesta polttoainetuesta. VN/14579/2022.

Valtioneuvosto on antanut Hallituksen Esityksen kuljetusyritysten väliaikaisesta polttoainetuesta Ukrainan sodan vuoksi lähes hallitsemattoman liikennepolttonesteiden hinnan nousun vuoksi.

DRide Oy pitää HE:n linjausta oikeasuuntaisena ja kannattaa esitystä.

Kuitenkin HE:n kirjaus taksiliikenteen jättämisestä tuen ulkopuolelle on käsittämätön ja epäoikeudenmukainen. Näkemyksemme mukaan lainsäädännön tulee aina olla tasapuolista kaikkien toimijoiden suhteen. Nyt HE vakavasti rikkoo lainsäädännön yhdenvertaisuusperiaatetta jättäessään yhden henkilöliikennettä harjoittavan toimialan tuen ulkopuolelle.

HE:n perustelu toteaa maanteillä tapahtuvan henkilökuljetuksen jakaantuvan linja-autoliikenteeseen ja taksiliikenteeseen ja ettei taksiliikenne kuulu kuljetusalan polttoainetuen piiriin, koska taksiliikenteen hinnoittelu on vapaata. HE:n mukaan kustannusnousu voidaan vapaan hinnoittelun vuoksi nopeasti siirtää kuluttajahintoihin.

HE: määräytymisperusteen 3§ mukaisesti tukea voidaan myöntää 5% 1.2.2022-30.4.2022 välisenä aikana yrityksen ostaman dieselpolttoaineen kustannuksista ilman arvonlisäveroa. Perusteluiden kohdassa 4.1.4. todetaan, että tukea, jonka laskennallinen suuruus olisi alle 500€ ei maksettaisi. Käytännössä siis yritys, jonka arvonlisäverottomat polttoainekulut jäisivät alle 10.000€ tarkastelujakson aikana, jäisivät ilman HE:n mukaista väliaikaista polttoainetukea.



Tämä siis jättää kuljetusalan pienyrittäjät kokonaan ilman ilman väliaikaista polttoainetukea. Kuljetusalan pienyritykset ovat kuitenkin niitä, johon liikennepolttonesteiden hinnan nousu vaikuttaa kaikkein eniten. Onko HE:n sanoma siis se, että pienyritykset saavat selvittää miten parhaiten näkevät? Hallitusohjelma tukee kansalaisten yritteliäisyyttä ja kannustaa ryhtymään yrittäjiksi. Tämä HE:n polttoainetuen epäoikeudenmukainen määräytymisperuste ei ole hallitusohjelman mukainen kannustin yrittäjäksi ryhtymiseen.

Taksitoimialan liikevaihdosta yli 30% muodostuu julkisesti kilpailutetuista henkilöliikennesuoritteista (mm. koulukuljetukset, sairausvakuutuslain mukaiset kuljetukset, vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset ym.). Kuten todettua, nämä kuljetukset ovat kilpailutettuja ja hinta määräytyy yleensä koko sopimuskaudeksi, eikä hintaa voida tarkastaa kustannusten äkillisesti kohotessa. Näissä kuljetuksissa hinnoittelun perusteena käytetään Valtioneuvoston vahvistamaa yhteiskuntataksaa, jonka määrittelemää enimmäishintaa pidetään tarjousten hintakattona ja alennusprosentin perusteena. Eli tältäkin osin HE:n perusteluissa oleva toteamus taksiryttäjien mahdollisuudesta vapaasti korjata hinnoitteluaan kesken sopimuskauden vastaamaan kustannusten nousua on virheellinen.

Todettakoon lisäksi, että 30% liikevaihto julkisesti kilpailutettujen kuljetusten taksitoimialan osalta on koko maan keskiarvo. Erityisesti maaseudulla ja muilla harvaan asutuilla alueilla julkisesti kilpailutettujen takseilla tuotettujen henkilöliikennepalveluiden osuus liikevaihdosta on keskiarvoa merkittävästi suurempi, jopa 70-80%. HE osoittaa tältä osin tietämättömyyttä taksitoimialan liikevaihdon muodostumisesta ja jättää perusteettomasti toimialan väliaikaisen polttoainetuen ulkopuolelle todetessaan, että toimiala voi vapaalla hinnoittelulla kompensoida liikennepolttoaineiden hallitsemattoman hinnannousun. Mikäli harvaan asuttujen alueiden taksiliikenteen toimijoiden edellytyksiä tuottaa palveluita esim. nyt esilläolevan polttoainetuen muodossa, on silloin hyväksyttävä se, että tosiasiallisesti tämä osa huoltovarmuuteenkin liitettävä toiminta loppuu kokonaan. Muu joukkoliikenne ei tuota kaupallisia liikkumispalveluita, kuin isoihin kaupunkeihin ja valtateiden varsille.

Onko oletusarvo todella HE:ssä se, että kuluttajahintojen korottaminen taksitoimialan kannattavuuden varmistamiseksi on oikea ja hyvä keino kattamaan taksiyrityksen palvelun tuottamisen yhteiskunnan lakisääteisiin kuljetuspalveluihin alhaisemmalla hintatasolla? Odottamattomasti kohonnut kustannustaso on nyt haastamassa kannattavan taksipalvelujen tuottamisen yhteiskunnalle, jonka hinnoittelua yhteiskunta itse sääntelee, ja joka tältä osin on jäänyt täysin vaille huomiota HE:n perusteluissa.

Todettakoon, että julkisesti kilpailutettuja kuljetuksia voidaan tuottaa M1-luokan kalustolla (taksi) tai vaihtoehtoisesti M2-luokan kalustolla (linja-auto). Esimerkiksi koulukuljetuksissa toinen yrittäjä tuottaa kunnalle palvelun M1-luokan kalustolla ja toinen yrittäjä M2-luokan kalustolla. HE eriarvoistaa nämä yritykset epäoikeudenmukaisesti toisen saadessa HE:n mukaista väliaikaista polttoainetukea ja toisen jäädessä ilman, koska taksiliikenteen hinnoittelu on HE:n mukaan vapaata. Kuitenkaan yrittäjä ei voi siirtää yksipuolisesti kohonneita tuotantokustannuksia hintoihin kesken sopimuskauden.

DRide Oy pitää kannatettavana ajatusta koko maan tavara- ja henkilöliikenteen turvaamisesta varautumisen ministerityöryhmän linjausten mukaisesti. On tärkeää, että erityisesti vaikeina aikoina liikkuminen ja kuljettaminen turvataan ja tähän HE tähtää. On kuitenkin käsittämätöntä, että erityisesti maaseudun liikkumisen turvaaja jätetään muulle kuljetustoimialalle suunnatun tuen ulkopuolelle. Tavaraliikenteen ja linja-autoliikenteen ajosuoritteista merkittävä osa tilataan hyvin lyhyellä varoitusajalla. Näillä toimialoilla hinnoittelu on vapaata, aivan kuten taksitoimialallakin, ja silti HE näkee taksialan ainoana joka voidaan jättää väliaikaisen polttoainetuen ulkopuolelle. Näemme tämän valitettavana ja epäoikeudenmukaisena, koska se ei perustu tosiasioihin.

Kuljetusyritysten väliaikainen polttoainetuki on valtiovallan kädenojennus yrityksille, joiden liiketoiminnan kannattavuus on vaarassa liikennepolttoneisteiden hintojen noustua Ukrainan sodan johdosta muutamassa kuukaudessa erittäin merkittävällä tavalla. Valitettavasti jälleen kerran tämäkin HE näkee taksitoimialan yksityisautoiluun rinnastettavana puuhasteluna, eikä osana joukkoliikennettä, jota taksiliikenne tosiasiallisesti on.



Taksiliikenne toimialana työllistää Suomessa yli 20 000 henkilötyövuoden verran ja on kuitenkin ainoa ammattiliikenteen muoto, joka mm. ajoneuvoverokohtelussa rinnastetaan yksityisautoiluun kalustonsa osalta. (mahdollisuus ajoneuvoveron palautukseen henkilöautomallisissa takseissa päättyy 30.6.2022). Mikään muu ammattiliikenteen muoto ei kalustostaan ole verovelvollinen ajoneuvoveron tai käyttövoimaveron suhteen, kuin taksiliikenne ja ikävä kyllä tämä HE taksiliikenteen osalta jatkaa tätä lainsäädännön eriarvoistavaa ja epäoikeudenmukaista linjaa jättämällä taksiliikenteen väliaikaisen polttoainetuen ulkopuolelle.

DRide Oy

Jukka Kuusisto
Toimitusjohtaja