12.9.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta,

Eduskunta

Aika: keskiviikko 13.9.2017 klo 11.25
Kuultava / Kirjallinen asiantuntijalausunto: Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Asia: U 38/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi ja komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (eurovinjettidirektiivin ja EETS-direktiivin muuttaminen)
https://www.eduskunta.fi/valtiopaivaasiakirjat/U+38/2017

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry (jäljempänä SKAL) kiittää mahdollisuudesta lausua seuraavaa:

1. Jäsenvaltiolla oltava itsemääräämisoikeus tiemaksujen osalta

Tiemaksujen käyttöönoton sekä mallin (etäisyys- vai aikaperuste) valinnan on oltava jäsenvaltion itsensä päätettävissä. Suomen kantaa olisi tarpeen tiukentaa niin, ettei EU voisi asettaa jotain mallia toista paremmaksi, eikä jonkun mallin käytölle asetettaisi mitään ajallista takarajaa. Tällöin myös aikaperusteisia tiemaksuja voisi olla käytössä jäsenvaltion oman harkinnan mukaan.

2. Komission esittämä kilometripohjainen tiemaksumalli ei sovi Suomelle

EU:n liikkuvuuspaketin luonnoksessa esitetty kilometriperusteinen malli ei sovi pitkien etäisyyksien Suomeen. Se lisäisi turhaan Suomen logistisia kustannuksia heikentäen maamme teollisuuden kilpailukykyä.

Tarkasteltiinpa asiaa kansallisesti tai yhtä ajoneuvoa kohden kilometriperusteinen malli olisi kustannuksiltaan moninkertainen aikaperusteiseen vinjettiin verrattuna:

a) Vinjet-maksu koko kuljetuskalustollemme: 55 M € vuodessa

Vinjet-maksu koskisi 48 400 suomalaista kuorma-autoa (kokonaismassa yli 12t), joista luvanvaraisessa liikenteessä on 28 970. Kustannuksia aikaperusteisesta vinjetistä tulisi, ottaen huomioon direktiivissä määritellyt vuotuisen vinjettimaksun enimmäistasot eri autotyypeille, suomalaisille yrityksille vuodessa 55,5 M €, josta luvanvaraiselle liikenteelle 35,4 M €.

b) Saksan tasoinen km-maksu koko kuljetuskalustollemme: 215 M € vuodessa

Kilometriperusteinen tiemaksu Saksassa EURO 5 -moottoriselle ajoneuvoyhdistelmälle on 15,6 snt/km. Mikäli suomaisilta ajoneuvoyhdistelmiltä kerättäisiin tämän suuruista tiemaksua, kertyisi siitä vuosittain kustannuksia vuoden 2016 liikennesuoritteen (1 150 miljoonaa km) mukaisesti noin 179 M €.

Lisäksi yli 12 tonnisille kuorma-autoille kertyisi samoilla perusteilla ja vuoden 2016 liikennesuoritteella (232 miljoonaa km) maksettavaa noin 36 M €.

Yhteensä kilometriperusteinen tiemaksujärjestelmä maksaisi suomalaisille yrityksille siis Saksan tiemaksun hintatasolla 215 M € vuodessa. Kilometriperusteinen tiemaksu olisi vuodessa 160 M € kalliimpi kuin aikaperusteinen.

Jos kilometriperusteisella tiemaksulla tavoiteltaisiin maksutuotoksi samaa 55,5 miljoonan euron vuosituottoa kuin aikaperusteisella vinjetillä, tulisi keskimääräisen kilometrimaksun Suomessa olla 4 snt/km. Epäselvää on, kattaisiko se vinjettijärjestelmää huomattavasti kalliimman kilometriperusteisen mallin ylläpitokustannukset?

c) Kustannusero yhden teollisuutta palvelevan ajoneuvon osalta

Yhden ajoneuvoyhdistelmän osalta Vinjet-maksu voisi olla vinjettidirektiivin mukaan noin 1 300 euroa vuodessa. Tämä taso mahdollistaa 11 euron päivämaksun perimisen ulkomaisilta ajoneuvoilta.

Tyypillisellä teollisuutta palvelevalla ajoneuvoyhdistelmällä ajetaan vuodessa noin 170 000 km. Edellä kuvatulla Saksan tiemaksutasolla tälle yhdistelmälle kustannuksia kertyisi noin 25 500 € vuodessa.

Mikäli tiemaksun taso olisi 4 snt. per km, kertyisi kyseiselle yhdistelmälle vuodessa kustannuksia noin 6 800 €. Kilometriperusteinen tiemaksujärjestelmä olisi siis erityisen haitallinen teollisuutta ja kauppaa palveleville raskaille yhdistelmille alhaisellakin km-maksutasolla, kun ajoneuvon vuosittainen ajosuorite on suuri.

3. Vinjetti on laajasti käytössä EU:ssa, ja Viro ottaa sen käyttöön ensi vuonna

Yksitoista EU-maata on ottanut käyttöön aikaperusteisen tiemaksun, nk. vinjetin, raskaalle liikenteelle. Seuraava vinjettimaa on Viro, jonka tieverkon käytöstä kuorma-autoliikenne maksaa keskimäärin 12 euroa päivässä 2018 alkaen (liite 1).
Vinjetti on Suomen olosuhteisiin paras raskaan liikenteen tiemaksujärjestelmä ja hallinnollisesti kevyesti toteutettavissa. Kerätyt tuotot voidaan ohjata tiestölle, jolloin myös ulkomaalaiset kuljetusyritykset saadaan osallistumaan tieverkon ylläpitoon.

4. Raskaan liikenteen vinjettitiemaksun valmistelutoimet käyntiin Suomessa

SKAL esittää, että eduskunta lisää vuoden 2018 talousarvioon määrärahan, jolla käynnistetään raskaan liikenteen vinjetin käyttöönoton valmistelu Suomessa. Suomen tulee seurata Viron esimerkkiä.

5. Ammattidiesel on EU:n hyväksymä keino alentaa tavaraliikenteen kustannuksia

Ammattidiesel (professional diesel) tarkoittaa kuorma-autoliikenteen käyttämää kevyemmin verotettua dieselpolttoainetta. Käytännössä ammattidiesel tarkoittaa, että kuljetusyritykset saavat tankkaamansa dieselin polttoaineverosta palautusta. Ammattidiesel on palautusjärjestelmän kautta toteutettuna yhtä luotettava kuin arvonlisäverotus, sillä se perustuu samoihin tositteisiin.
EU sallii kokonaispainoltaan yli 7,5 tonnin kuorma-autoissa käytettävän muita ajoneuvoja kevyemmin verotettua dieseliä. Ammattidiesel on käytössä esimerkiksi korkean polttoaineverotuksen Ranskassa, joka palauttaa kuljetusyrityksille yli 11 eurosenttiä diesellitraa kohden.

Tiemaksujärjestelmä ja ammattidieselin edellyttämä palautusjärjestelmä voidaan ottaa käyttöön sähköisinä ratkaisuina, jolloin hallinnollinen taakka jää kevyeksi. SKAL pitää valtionvarainministeriöstä toistuvasti esitettyjä näkemyksiä järjestelmien kalleudesta ja tehottomuudesta virheellisinä. Esimerkiksi perustamiskustannukset ja vuotuiset ylläpitokustannukset tulisi erotella toisistaan.

Kunnioittavasti,
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

LIITE 1

LIITE 1

Uutinen: Viroon vinjettimaksut raskaalle liikenteelle 1.1.2018

0



The Estonian Ministry of Economic Affairs and Communications has notified the European Commission of its intention to begin levying a tax on road use by vehicles with a maximum

mass of 12 tons or more, with the planned rate of the tax being 10-12 euros per day and 700-1,300 euros per year.

Minister of Economic Affairs and Infrastructure Kadri Simson (Center) said in a letter to European Commissioner for Transport Violeta Bulc that Estonia is preparing for the introduction of taxes for the use of roads by heavy vehicles beginning in 2018.

Thus far, Estonia has only levied an annual tax on trucks.

Simson said that in order to avoid additional taxing of trucks, Estonia has inquired with the Commission about the possibility to of stopping levying the heavy vehicle tax when the road user tax is introduced. It has been explained to Estonia, however, that the annual vehicle tax on heavy goods motor vehicles is mandatory for all member states of the EU regardless of the application of road user levies, and it is not possible to relinquish it in accordance with the directive, the minister said in her letter.



Proposed road tax for trucks expected to bring in €17 million a year (1)

Simson noted that it appears from a survey conducted by the Government Office in 2015 that the most appropriate solution for Estonia would be to introduce a time-based road user charge for heavy goods motor vehicles, noting that speaking in favor of such a charge are its low investment and maintenance costs as well as the fact that a similar road user tax is already being levied in Latvia and Lithuania, which make up the Via Baltica road transport corridor with Estonia.

Alongside the option to pay the tax online, Estonia will also make available to carriers a network of sales points where the road tax can be paid 24/7 using conventional payment methods.

Similarly to Denmark, Sweden and other EU member states, Estonia is planning to levy the tax on vehicles the maximum mass of which equals or exceeds 12 tons.

The tax rates will be the same for all vehicles, regardless of their country of registration, and will depend upon the emissions class of the engine as well as the number of axles. The revenue generated by the road user charge will be utilized in the maintenance of transport infrastructure, Simson said.

Estonia and Finland are currently the only EU member states not to have imposed a road user tax for heavy goods motor vehicles

Tietolähde: http://news.err.ee/120018/estonia-to-introduce-road-tax-for-heavy-vehicles-in-2018