Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

U 38/2017 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi ja komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi

Komissio esityksessä tiemaksudirektiivin muutokseksi on monia elinkeinoelämän tavoitteiden kannalta oikeansuuntaisia periaatteellisia muutoksia. Oleellista on, että hinnoittelun käyttöönotto on jatkossakin kunkin jäsenmaan päätettävissä. Maksujen suuruudesta päättää jäsenmaa itse, kunhan direktiivin periaatteita noudatetaan eikä hintakattoja ylitetä.

Komissio esittää direktiivin soveltamisalan laajennusta niin, että kaikki liikenteen haitan aiheuttajat maksavat samoilla periaatteilla eli myös henkilöauto-, linja-auto- ja pakettiautoliikenne. Aiemmin periaatteet ovat koskeneet vain kuorma-autoliikennettä. Tällä on merkitystä, jos maksua peritään infran kulumisesta tai ruuhkasta, joiden aiheuttamiseen kaikki ajoneuvot osallistuvat. Komission esitys ei kuitenkaan ole kokonaisuudessaan johdonmukainen, sillä infrakustannuksia voisi edelleen periä vain osalta liikennettä. Periaatteen soveltaminen koskee vain ruuhkamaksua.

Soveltamisalan laajennus koskemaan kaikkia teitä nykyisen yleiseurooppalaisen tieverkon lisäksi lisäisi todennäköisesti maksullisten teiden määrää ja siten tieliikenteen kustannuksia. Yhdenmukaiset periaatteet edellyttävät, että maksua peritään myös kansalliselta liikenteeltä, joka toisaalta hillitsee tätä kehitystä.

Komissio esittää jäsenmaiden toimintavapautta kaventavia muutoksia. Jatkossa aikaperusteisia vinjettimaksuja ei sallittaisi, vaan kaikki maksut perustuisivat infran käyttöön eli matkan pituuteen. Näin esimerkiksi vuositason kiinteät pelkästään aikaan perustuvat maksut eivät olisi mahdollisia.

Komission ilmaisua 'distance-based' tulisi avata lisää mahdollisimman väljän tulkinnan suuntaan. Olisi varmistettava, että se voi tarkoitta matkaan pohjautuvia, mutta monin eri tavoin porrastettuja tai paketoituja maksuja. Tällaiset mahdollistavat tulevaisuudessa erilaisten entistä markkinaehtoisempien palveluiden kehittymisen. Aikaan sitomista ei saa kokonaan kieltää, sillä se on luonnollinen liikennetarpeisiin liittyvä suure, esim. maksu ensimmäiseltä 100 km/pv, heavy userin 300.000 km/v paketti, maksun porrastus kultakin alkavalta 1000 km jne. jne.

Matkaan perustuva maksu saattaa myös rajoittaa liikenteen kasvua, joka on taloudellisen kasvun edellytys ja seuraus. Yksioikoisesti jokai-

sesta ajetusta kilometristä perittävä maksu olisi omiaan nostamaan liikenteen kustannuksia. Kilometrimaksu rasittaisi erityisesti pitkämatkaisia kuljetuksia, työmatkoja, harrastusmatkoja ja matkailua. Suomalaisten yritysten tuonti- ja vientikuljetusten kustannukset nousisivat Euroopassa.

Komissio perustelee ehdotusta liikenteen päästöjen vähentämisellä, mutta siihen on lukuisia muitakin keinoja, erityisesti ajoneuvoteknologioihin, energialähteisiin ja palvelujen kehittymiseen liittyen. Komission ehdotus on tältä osin turhan jyrkkä ja sitä tulisi kehittää siihen suuntaan, että jäsenmaalla olisi enemmän vapauksia maksujen määräytymistavassa.

Oleellista on, että päällekkäisiä maksuja ei peritä. Liikenteen käyttäjien kannalta paras on tilanne, jossa eri maksuperusteista voi valita omaan liikennetarpeeseen sopivimman ja edullisimman. Valinta tulisi voida tehdä etäisyyteen sekä alueeseen tai aikaan perustuen, niiden yhdistelmään perustuen tai vaikkapa uudentyyppiseen palvelukokonaisuuteen liittyen.

Komission esitys sinänsä tunnistaa uudenlaiset liikenteen palvelukonseptien kehittymisen ja hinnoitteluperiaatteiden soveltamisen niihin. Esityksen muut elementit kuitenkin rajoittavat hinnoittelun soveltamista, joten komissio esitystä ei sellaisenaan voi pitää riittävänä.

Infrakustannusten pakollinen porrastaminen CO2-päästöjen mukaan on sekin voimakkaasti jäsenmaiden toimintavapautta rajoittava ehdotus. Komissiolla ei ole vielä esittää mallia, mitä tämä käytännössä tarkoittaisi. Kuorma-autojen osalta on vasta valmisteluvaiheessa, millaiset kriteerit ajoneuvoille asetettaisiin ja miten suomalainen Euroopan energiatehokkain tieliikenne vertautuisi näissä perusteissa. Meillä käytetään huomattavasti Keski-Eurooppaa suurempia ajoneuvoja, joilla voidaan kuljettaa 76 tonnin kuormia ja enemmänkin. Ajoneuvojen tehojen on oltava vastaavasti suurempia. Seuraisiko tästä se, että kun suomalaisella kalustolla liikutaan Euroopassa pienemmillä kuormapainoilla, ollaan aina korkeammassa tiemaksuluokassa. Oleellista on, että todellinen kuorman huomioiva energiatehokkuus vaikuttaa CO2-kriteereihin.

Infrakustannusten perusteella kerättävä tuotto tulisi kohdentaa liikenneinfran parantamiseen samalla periaatteella kuin ruuhkamaksun tuotto kohdennettaisiin ruuhkan poistamiseen.

Komissio esittää ruuhkan maksamiseen perustellut ja tasaveroiset periaatteet. Jos jäsenmaa perisi maksua ruuhkasta, maksamiseen osallistuvat kaikki ajoneuvot, myös henkilöliikenne, linja-autoliikenne ja pakettiautoliikenne. Maksua voisi periä vain ruuhka-aikoina ja säännölleen

ruuhkautuvalla tiellä. Ruuhkasta perittävien maksujen tuotto on käytettävä ruuhkan poistamiseen. Jos ruuhka helpottaa, ei maksuja enää voida periä. Komission esittämät ruuhkamaksujen maksimimäärät ovat varsin korkeita, esimerkiksi kaupunkiseuduilla moottoriteillä kuorma-autoilta voisi ruuhkassa periä lähes kuusi euroa kilometriltä.

Komissio edellyttää, että jäsenmaat raportoivat tiemaksujen keräämisestä läpinäkyvästi. Jäsenmailta tulisi myös edellyttää perusteet tiemaksujen asettamiselle sekä konkreettinen suunnitelma tuoton käyttämisestä. Tähän kuuluisi hyvänä lisänä periaate, että jäsenmaa ei voi vähentää infrarahoitustaan samalla kun käyttäjiltä peritään maksuja, jotta julkisomisteisen infran rahoitus ei käytännössä laskisi eikä rahoitusvastuuta siirretä yksityissektorille. Win-win tilanne syntyisi, jos jäsenmaan edellytettäisiin lisäävään omaa panostaan infran rahoitukseen samassa suhteessa kuin tienkäyttäjiltä peritään maksuja. Näin syntyisi todellista lisävaraa infran parantamiseen. Aikaisemmilta vuosikymmeniltä on esimerkkejä, jossa valtio vähensi omaa rahoitusta tiestöön samalla määrällä kuin kun tiemaksuja perittiin (Saksa).

Hiukkaspäästöistä periminen päättyy, kun kaikki ajoneuvot saavuttavat EuroVI luokituksen vaatimukset vuoteen 2020 mennessä. Tämä on luonnollinen kehitys, kun haitta poistuu, myös maksu poistuu.

Pakollinen ajoneuvojen minimivero

Pakollisen ajoneuvoveron minimin poistaminen on kannatettava ehdotus. Vuosittaisen pakollisen minimiveron alentaminen nollaan vaiheittain viiden vuoden aikana antaa jäsenvaltiolle mahdollisuuden alentaa ajoneuvoveroja. Lisäksi syntyy lisää kansallista joustovaraa tieliikenteen vero- ja maksukokonaisuuteen. Suomessa pakollinen minimivero kuorma-autoilta on noin 50 M€.

Tiemaksuteknologiat

Direktiivin muutos on paikallaan. Pidemmällä aikavälillä voi syntyä palveluja, joilla tiemaksuteknologiat yhdenmukaistuvat Euroopassa. Jäsenmaittain erilaiset laitevaatimukset aiheuttavat kansainväliselle liikenteelle kustannuksia. Yhteensopivia yhden laitteen tiemaksupalveluja ei ole syntynyt osin nykyisen direktiivin tiukkojen vaatimusten vuoksi. Nyt palvelutuottajalle asetettuja vaatimuksia osittain helpotetaan: palvelu voi kattaa vain raskaan liikenteen tai henkilöliikenteen, sen ei tarvitse olla yhteensopiva kaikissa EU-jäsenmaissa eikä aiemmin vaaditussa 24 kk määräajassa.