AUTOALAN KESKUSLIITTO

27.11.2020

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 144/2020 vp

Autoalan Keskusliiton lausunto eurovinjettidirektiiviä koskevasta U-jatkokirjelmästä

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto valmisteilla olevasta eurovinjettidirektiivistä. Vaikka Suomessa ei tällä hetkellä ole käytössä tietulleja tai muita kilometriperusteisia tiemaksuja, direktiivi on Suomelle tulevaisuuden mahdollisia liikenteen veromuutoksia ajatellen tärkeä reunaehto. Raskaan liikenteen vinjettimaksujen käyttöönottoa on selvitetty Suomessa useaan otteeseen, sillä ulkomaisen kaluston osuus liikenteestä on Suomessakin kasvanut ja tieverkon käytöstä aiheutuvia kustannuksia olisi on perusteltua kohdentaa myös ulkomaisille kuljetusyrityksille. Valtakunnallisten tiemaksujen käyttöönottoa selvitetään parhaillaan monissa EU-maissa. On todennäköistä, että Suomessakin on tulevien vuosien aikana syytä selvittää liikenteen verotuksen tulevaa rakennetta tilanteessa, jossa polttoaineveron, autoveron ja ajoneuvoveron kertymät muuttuvat autokannan uusiutuessa ja uusien käyttövoimien korvatessa perinteisiä fossiilisia polttoaineita.

Eurovinjettidirektiivin soveltamisessa erittäin tärkeä edellytys on, että jatkossakin jäsenmaat voivat itse päättää, ottavatko ne tiemaksuja käyttöön ja mihin ajoneuvolajeihin ja tieverkon osiin maksut kohdennetaan. Valtioneuvoston kannassa on korostettu tiemaksujen käyttöönoton kansallista päätösvaltaa. Direktiivin kompromissiehdotuksessa joustoja ja soveltamisen vapautta on lisätty, mikä on näkemyksemme mukaan oikea kehityssuunta tiemaksujen linjaamisessa. On myös olennaisen tärkeää, että jäsenvaltiot voivat soveltaa tarvittaessa erilaisia laskentaperusteita eri ajoneuvolajien tiemaksuihin. Tämä antaa tilaa Suomen olosuhteisiin parhaiten soveltuvan tiemaksujärjestelmän luomiselle.

Näkemyksemme mukaan on perusteltua, että kevyimmät 3,5–7,0 tonnin yritysten omassa toiminnassa käytettävät kuorma-autot on mahdollista rajata pois tiemaksujen piiristä. Näitä ajoneuvoja käytetään tyypillisesti muissa kuin kuljetustehtävissä ja niiden osuus kuljetussuoritteesta on pieni.

Direktiiviluonnoksessa esitetty raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastaminen hiilidioksidipäästöjen mukaan on ongelmallinen linjaus, sillä kaikkien erilaisten ajoneuvoyhdistelmien kuljetussuoritekohtaisia hiilidioksidipäästöjä ei vielä lähivuosina ole mahdollista määritellä. Suomessa käytössä olevat raskaimmat ajoneuvoyhdistelmät eivät pääosin ole päästöjen laskennassa sovellettavan VECTO-laskentajärjestelmän piirissä. Raskaan kaluston ajoneuvokohtaisten päästöjen määrittäminen on huomattavasti hankalampaa kuin henkilö- ja pakettiautoliikenteessä. Raskaat ajoneuvoyhdistelmät ovat heterogeeninen ajoneuvoryhmä ja kalusto räätälöidään tyypillisesti kuljetustehtävän mukaisesti lähes yksilökohtaisesti.

Raskaassa kalustossa maksujen porrastaminen olisi tarkoituksenmukaisempaa jatkossakin tehdä Euro-päästöluokkien perusteella kuin autokohtaisten laskennallisten hiilidioksidipäästöjen perusteella. Sovellettavien hiilidioksidipäästöarvojen tulisi olla kuljetussuoritteeseen sidottuja, muodossa

grammaa/tonnikilometri, jotta maksut eivät muodostuisi raskaimmille ajoneuvoyhdistelmille suhteettoman korkeiksi. Mikäli hiilidioksidipäästöt määriteltäisiin muodossa grammaa/ajoneuvokilometri, tiemaksujen ympäristöohjaus kohdentuisi vinoutuneesti ensisijaisesti raskaimpiin yhdistelmiin, jotka kuitenkin mahdollistavat merkittävän energiatehokkuuden paranemisen vähentämällä ajoneuvokilometrien määrää.

Hiilidioksidipäästöiin perustuvissa maksuissa ongelmalliseksi muodostuu myös biopolttoaineiden ja tulevaisuuden hiilineutraalien polttonesteiden huomioon ottaminen laskennassa. Maksut perustuisivat todennäköisesti ajoneuvokohtaisiin pakoputken päästä mitattaviin hiilidioksidipäästöihin, jolloin uusiutuvan dieselin tai biokaasun käytöstä syntyvää alempaa päästötasoa ei olisi mahdollista ottaa huomioon maksujen määrittelyssä.

Suomen alue- ja tuotantorakenteen erityispiirteiden takia on tärkeää, että jatkossakin olisi mahdollista toteuttaa aikaperusteisia käyttömaksuja raskaalle liikenteelle. Koska Suomessa kuljetusetäisyydet ovat keskimääräistä pidempiä, aikaperusteinen vinjetti soveltuisi raskaan liikenteen maksujärjestelmäksi kilometriperusteista maksua paremmin.

Pekka Rissa

toimitusjohtaja
Autoalan Keskusliitto ry

Hanna Kalenoja

liikenteen erityisasiantuntija
Autoalan Tiedotuskeskus