Muistio

Tiina Haapasalo
Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka

27.11.2020

Eduskunnan Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Eurovinjettidirektiivin muuttaminen, U-jatkokirje 26.11.2020

Komissio ehdotti 2017 useita periaatteellisia muutoksi tiemaksuihin Euroopassa. Komission ehdotus olisi johtanut tiemaksujen muuttumiseen 2020-luvulla kaikissa niitä perivissä EU-maissa:

- Komissio kannusti vähentämään tieliikenteen ilmastovaikutuksia: tiemaksun suuruus riippuisi ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä. Täysin päästötön autokaan ei kuitenkaan olisi maksuista vapaa.
- Direktiivi laajenisi kattamaan kuorma-autojen lisäksi henkilöautot, pakettiautot ja linja-autot.
- Tiemaksujen tulisi perustua ajettuihin kilometreihin, eikä esimerkiksi kiinteä vuosimaksu olisi sallittu.

Euroopan parlamentti otti kantaa direktiivin 2018 ja oli hyvin samoilla linjoilla kuin komissio. Sen sijaan EU:n jäsenmaat ovat olleet hyvin erilinjoilla keskenään ja komission kanssa. Nyt Saksan tuoma kompromissiehdotus on loiventunut komission ehdotusta monin tavoin.

Direktiivi jo nykyisellään vaikuttaa Suomen elinkeinoelämään ennen muuta ulkomaankaupan maantiekuljetusten osalta useissa EU-maissa. Direktiivin tärkeä lähtökohta on, että se velvoittaa kohtelemaan liikennettä tasaveroisesti kotimaasta riippumatta. Jos tiemaksuja peritään jossain EU-maassa, täytyy sen noudattaa direktiivin määrittämiä yhteisiä periaatteita ja maksuperusteita eikä maksimihintoja saa ylittää. Näin suomalaiset vienti- ja tuontikuljetukset tai suomalaiset matkailijat eivät voi joutua syrjivän hinnoittelun kohteeksi Euroopassa.

Vinjettidirektiivissä Suomen elinkeinoelämän kannalta oleellista on, että jäsenmaat päättävät jatkossakin itse, haluavatko ne ottaa käyttöön tiemaksuja vai ei. Tämä periaate pysyy, eikä siihen ole ehdolla muutosta.

Saksan kompromissiehdotus sisältää useita joustoja jäsenmaille verrattuna komission alkuperäiseen ehdotukseen. Jäsenmaat päättävät, ovatko maksut aika- vai kilometriperustaisia, koskevatko ne osaa vai kaikkia ajoneuvoja, ja miltä osalta tieverkkoa maksuja peritään. Maksuihin voidaan tehdä lukuisia poikkeuksia mm. harvaan asutuilla alueilla, säännölliselle liikenteelle jne. Direktiivissä asetetaan laskentaperiaatteet ja hintakatot eri maksuperusteille.

Maksujen asettamisessa raskaalle liikenteelle tulee ottaa huomioon ajoneuvon CO2-päästöt ja maksut porrastetaan niiden mukaisesti. Jäsenmaa luokittelee raskaat ajoneuvot suhteessa toisiinsa viiteen luokkaan. Direktiivissä määritellään painorajoittain luokkien väliset maksujen ja niiden alennusten suhteet.

Suomessa raskaan liikenteen kannalta oleellista on, että luokittelussa ja maksuperusteissa otetaan huomioon päästöjen määrä suhteessa kuljetettuun lastiin. Suomessa on käytössä ajoneuvojen suuremmat mitat ja massat, jolloin kuljetusten päästötehokkuus on noin 30 % parempi kuin EU:n jäsenmaissa keskimäärin. Suomen kannasta ei käy ilmi, miten ehdotuksen luokitteluperiaatteet soveltuvat Suomessa käytössä oleviin ajonevojen suurempiin mittoihin ja massoihin.

Elinkeinoelämän näkökulmasta pidemmän aikavälin periaatteita liikenteen hinnoittelun kehittämiseen ovat:

- Hinnoittelun käyttöönotto on kunkin jäsenmaan päätettävissä
- Kaikissa liikennemuodoissa on oltava yhtenäiset infran ja ulkoisten kustannusten hinnoitteluperusteet, jotta kilpailu liikennemuotojen välillä pysyy terveenä ja liikenne kustannustehokkaana. Kaikki haitan aiheuttajat maksavat samoilla periaatteilla, esim. ruuhkasta maksamiseen osallistuvat samalla tavoin tavaraliikenne ja henkilöliikenne
- Hinnoittelussa otetaan huomioon jo nyt maksettavat verot, maksut ja tuet, jotta ei perittäisi päällekkäisiä maksuja
- Ulkoiset kustannusten perusteella kerättävä tuotto käytetään haitan poistamiseen, jotta syntyy positiivinen kierre ja haitta vähenee, kunnes maksamiseen ei ole enää tarvetta
- Infran käytön perusteella kerättävä tuotto korvamerkitään liikenneinfran parantamiseen
- Jäsenmaan on esitettävä konkreettinen suunnitelma tuoton käyttämisestä. Suunnitelman toteutumisesta raportoidaan läpinäkyvästi
- Jäsenmaan infrarahoitusta ei voi vähentää samalla kun käyttäjän kustannuksia lisätään, jotta julkisomisteisen infran rahoitusvastuuta ei siirretä yksityissektorille.
- Käytetään kustannustehokkaita, edistyksellisiä ja yhtenäisiä keräysteknologioita EU:ssa
- Hinnoitteluperiaatteet mahdollistavat liikenteen uudenlaisten palvelukonseptien kehittymisen ml. erilaiset maksuperusteet ja palvelupaketit