Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Valtioneuvoston U-jatkokirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi (eurovinjettidirektiivin muuttaminen)

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

Tiemaksujen käyttöönoton sekä mallin (etäisyys- vai aikaperuste) valinnan on oltava jäsenvaltion itsensä päätettävissä. SKAL tukee Suomen kantaa, että vinjettijärjestelmän käyttö sallittaisiin myös jatkossa.

Tällä hetkellä Suomi on EU-maista lähes ainoa, jolla tiemaksuja ei ole käytössä. Tämä tilanne on omiaan suosimaan ulkomaalaisten harjoittamaa kuljetustoimintaa Suomessa. Mikäli Suomi ottaisi tiemaksut käyttöön, myös ulkomaalaiset yritykset joutuisivat maksamaan tieverkkomme käytöstä.

SKAL esittää, että tiemaksujärjestelmä mahdollistaa ns. tuottojen korvamerkinnän, jolloin kerätyt tuotot ohjattaisiin tiestölle. Tällöin ulkomaalaiset kuljetusyritykset saataisiin osallistumaan myös tieverkon ylläpitoon.

SKAL ei kannata ehdotusta, jonka mukaan olisi mahdollista jättää 3,5 – 7,5 tonniset kuorma-autot, joita käytetään yritysten omaan toimitaan liikennepalveluiden tarjoamiseen sijaan, pois maksujen piiristä. Kun tiemaksut kerätään tiestön käytöstä, ei ole perusteltua vapauttaa maksuista tienkäyttäjäryhmää sen mukaan, onko kyse ammattiliikenteestä vai kaupan ja teollisuuden omistamasta kalustosta, jota käytetään tavarankuljettamiseen tiellä.

Sen sijaan SKAL kannattaa tiemaksujen CO2-porrastusta, joka kannustaa uusimaan kalustoa puhtaampaan ja siten vähentävän tehokkaasti raskaan liikenteen päästöjä. Viitaten esityksessä mainittuun ehdotukseen, että jäsenmailla olisi mahdollisuus kohdella vähäpäästöisiä (esimerkiksi hybridikäyttöisiä) raskaita ajoneuvoja nollapäästöisinä silloin, kun voidaan vahvistaa, että ne käyttävät sähköä käyttövoimanaan esimerkiksi ajopiirturin avulla, SKAL esittää, että vastaavalla tavalla tulisi kohdella niitä raskaita ajoneuvoja, jotka käyttävät polttoaineena uusiutuvaa dieseliä.

Tiemaksupäätöstä tehtäessä tulee suorittaa vaikutusarviointi ja selvittää tiemaksuista aiheutuva lisäkustannus kuljetuselinkeinolle.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Tässä yhteydessä SKAL haluaa kiinnittää huomiota toistuviin polttoaineveronkorotuksiin ja korkeisiin logistiikkakustannuksiin Suomessa. SKAL esittää, että näiden vientimme kustannustaakkaa lisäävien veronkorotusten vaikutuksia lievennetään ottamalla käyttöön hallitusohjelmassa linjattu ammattibiodiesel. Kyse on monessa EU-maassa käytössä olevasta veronpalautusjärjestelmästä, jolla alennetaan tavaraliikenteessä käytettävän dieselin verotusta palauttamalla polttoaineveroa kuljetusyrityksille.

Käytännössä ammattidiesel tarkoittaa, että kuljetusyritykset saavat tankkaamansa dieselin polttoaineverosta palautusta. Ammattidiesel on palautusjärjestelmän kautta toteutettuna yhtä luotettava kuin arvonlisäverotus, sillä se perustuu samoihin tositteisiin.

Kunnioittavasti,

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja