10.9.2023

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat) (U 17/2023 vp)

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat) (U 17/2023 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Euroopan komissio antoi 4.5.2023 ehdotuksen COM (2023) 189 final Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunulla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen osalta. Lisäksi ehdotuksella muutettaisiin direktiivin (EU) 2022/362 säännöksiä, jotka koskevat raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksujen hiilidioksidipäästöperusteista porrastamista.

SKAL pitää ehdotusta ja sen tavoitteita periaatteessa hyvänä. SKAL on kuitenkin huolissaan ehdotuksen vaikutuksista mahdollisen säädettävän vinjettimaksujärjestelmän monimutkaistumiseen ja sitä kautta järjestelmän kustannusten kasvamiseen.

Ehdotuksen taloudellisista vaikutuksista todetaan mm., että komissio ei esitä arviota tehokkaan perävaunukannan yleistymisestä ja niillä tehtävän kuljetussuoritteen lisääntymisestä, vaikka komission vaikutusarvioinnissa tehokkuuden paranemisen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu laskennallisesti erilaisten kalustoyksiköiden tasolla. Suomen osalta todetaan, että perävaunuihin kohdistuvan tehokkuuskannustimen vaikutuksia ei ole mahdollista arvioida määrittämättä ensin direktiivillä säänneltyä tiemaksujärjestelmää ja arvioimalla, kuinka tiemaksu kokonaisuudessaan ohjaisi raskaan tieliikenteen kehitystä Suomessa yhdessä kuljetusten kysynnän kehityksen kanssa.

Myös edellä mainitut epävarmuudet vaikutusten arvioinnissa huomioiden SKAL suhtautuu ehdotukseen varauksellisesti.

Kuten ehdotuksen perusteluissa todetaan Suomessa ei ole käytössä tiemaksulainsäädäntöä eikä tiemaksuja. Uudessa hallitusohjelmassa kuitenkin esitetään raskaan liikenteen vinjettimaksun käyttöönottoa. Komission ehdotuksella olisi vaikutusta vinjettimaksun toimeenpanolle hiilidioksidiperusteisten maksuporrastusten osalta.

SKAL on pitkään ajanut ja tukee vinjetin käyttöönottoa erityisesti siksi, että ulkomainen liikenne saataisiin osallistumaan suomalaisen tiestön ylläpitämiseen ja epäterve kilpailu vähentyisi. Suomalainen yritys joutuu maksamaan tienkäytöstä lähtiessään kuorma-autolla Suomesta ulkomaille, kun taas ulkomailta Suomeen suuntautuva liikenne ei tienkäytöstä maksa. Tämä herättää voimakkaan epäoikeudenmukaisuuden tunteen.

Vinjetin mahdollisessa käyttöönotossa on otettava huomioon EU-tasoinen lainsäädäntö ja EU-tuomioistuimen tulkinta sen kompensointimahdollisuudesta suomalaisille yrityksille. Kuljetusyritysten kannalta on huomattava, että tiemaksuja ei saa ottaa käyttöön ulkomaista liikennettä syrjivästi, eikä vinjetin täysi kompensointi suomalaisille ajoneuvon haltijoille ole enää mahdollista. Saksaa koskevan EU-tuomioistuimen päätöksen perusteella on erittäin todennäköistä, että aikaperusteinen vinjetti toisi kompensointikiellon vuoksi merkittäviä, jopa kymmenien miljoonien eurojen lisäkustannuksia suomalaisille yrityksille.

SKAL ei pidä tarkoituksenmukaisena sellaista vinjettiä, joka johtaisi suomalaisten kuljetusyritysten maksujen lisääntymiseen ja keräisi vain pienen summan ulkomaisilta. Tämän vuoksi vinjettiin liittyen SKAL esittää, että ulkomaisten kuorma-autojen tieverkon käytön maksaminen otetaan huomioon tulevissa liikenteen veropäätöksissä.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja