Valiokunnan lausunto LiVL 12/2020 vp– U 38/2017 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi ja komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (eurovinjettidirektiivin ja EETS-direktiivin muuttaminen)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveiksi ja komission ehdotuksesta neuvoston direktiiviksi (eurovinjettidirektiivin ja EETS-direktiivin muuttaminen) (U 38/2017 vp): Liikenne- ja viestintävaliokuntaan on saapunut jatkokirjelmä UJ 45/2020 vp — U 38/2017 vp mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut (etäkuuleminen):
- erityisasiantuntija Atro Andersson, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Sanna Ruuskanen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Markus Teräväinen, valtiovarainministeriö
- erityisasiantuntija Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry

Viitetiedot

Valiokunta on antanut asiasta aiemmin lausunnon LiVL 14/2017 vp.

VALTIONEUVOSTON JATKOKIRJELMÄ

Ehdotus

Ehdotuksessa esitetään lukuisia muutoksia tietulleihin ja käyttäjämaksuihin. Jäsenvaltiot voisivat kuitenkin edelleen itse päättää ottavatko ne käyttöön tiemaksuja. Suomessa ei ole käytössä

tietulleja tai käyttäjämaksuja. Täten direktiivin muutosehdotuksella ei ole välitöntä vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön.

Voimassa olevaa vinjettidirektiiviä on sovellettu vain tavarankuljetuksiin käytettäviin ajoneuvoihin eli kuorma-autoihin. Ehdotuksessa esitetään direktiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan myös muita ajoneuvoja. Kaikilla raskailla ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus tieinfrastruktuuriin ja ilman pilaantumiseen, kun taas kevyet ajoneuvot aiheuttavat suurimman osan tieliikenteen päästöihin ja ruuhkiin liittyvistä kielteisistä sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista. Komission esittämät perusteet soveltamisalan laajentamiselle ovat selkeät varsinkin, kun jäsenvaltiot voivat itse päättää ottavatko ne maksuja käyttöön vai eivät. Lisäksi jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön raskaisiin ajoneuvoihin ja kevyisiin ajoneuvoihin sovellettavia tietulleja toisistaan riippumatta.Komissio esitti direktiivin soveltamisalan laajentamista myös siten, käyttömaksujen tulee koskea kaikkia yli 3,5 tonnin kuorma-autoja (aiemmin yli 12 t). Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa siirtymäaikaa muutokselle on pidennetty selvästi siten, että 3,5—12 tonnisten kuorma-autojen tulisi olla maksujen piirissä 8 vuotta direktiivin voimaantulon jälkeen. Uutena ehdotuksena on mahdollisuus jättää 3,5—7,5 tonniset kuorma-autot, joita käytetään yritysten omaan toimitaan liikennepalveluiden tarjoamiseen sijaan, pois maksujen piiristä.Lisäksi komissio esitti ehdotuksessaan, että jäsenvaltiot voisivat säilyttää tai ottaa käyttöön tiemaksuja ja käyttömaksuja halutessaan myös TEN-T-verkon ulkopuoliselle tieverkolle. Tieverkon laajuus, jolta peritään maksua, jäisi kuitenkin yksittäisen jäsenvaltion päätettäväksi. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa on lisäksi erillinen kirjaus siitä, että jäsenmaat voivat jättää harvaan asuttuja alueita maksujen ulkopuolelle, mikä täsmentää edellä olevaa.

Komissio esitti alun perin, että jäsenvaltiot eivät voisi ottaa käyttöön uusia aikaperusteisia käyttömaksuja (vinjettiä) raskaalle liikenteelle. Aiemmin käyttöön otetut vinjettijärjestelmät olisi tullut lakkauttaa vuoden 2023 loppuun mennessä raskaiden ajoneuvojen osalta ja vuoden 2027 loppuun mennessä kevyiden ajoneuvojen osalta. Tästä ehdotuksesta on sittemmin luovuttu ja kompromissiehdotuksen mukaan vinjettijärjestelmiä saisi direktiivin mukaan jatkossakin käyttää.

Kilometrihinnoitteluun siirtymisen sijaan direktiivin ympäristötavoitteita edistettäisiin pakollisella raskaiden ajoneuvojen maksujen CO_2-porrastuksella sekä vapaaehtoisella henkilöautojen maksujen CO_2-porrastuksella. Nollapäästöisille ajoneuvoille esitetään 50—75 %:n alennusta tiemaksusta ja yhteensä alennusluokkia olisi neljä kappaletta. Uutena ehdotuksena jäsenmailla olisi mahdollisuus kohdella vähäpäästöisiä (esimerkiksi hybridikäyttöisiä) raskaita ajoneuvoja nollapäästöisinä silloin, kun voidaan vahvistaa, että ne käyttävät sähköä käyttövoimanaan esimerkiksi ajopiirturin avulla. Porrastuksen katsotaan kannustavan uusimaan kalustoa puhtaampaan ja siten vähentävän tehokkaasti (raskaan) liikenteen päästöjä.

Puheenjohtaja esittää alkuperäisen ehdotuksen mukaisesti, että jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön ulkoisia kustannuksia koskevan maksun (osana km-maksua) lähipäästöille ja/tai melulle. Ulkoisia kustannuksia sisäistävää maksua ei voisi enää sitoa autojen Europäästöluokitukseen vuodesta 2021 lähtien, vaan komission määrittämiin viitearvoihin.

Jäsenvaltiot päättäisivät itse maksun suuruudesta. Muutoksena alkuperäiseen ehdotukseen ulkoisten kustannusten maksuja perittäisiin myös niiltä raskailta ajoneuvoilta, jotka täyttävät kaikkein tiukimmat Euro-päästönormit.

Komissio esittää, että jäsenvaltiot voivat asettaa ruuhkamaksun mille tahansa tieverkon osalle, jolle kohdistuu ruuhkia. Ruuhkamaksu voidaan kuitenkin asettaa vain niille tieosille, jotka ruuhkautuvat säännöllisesti ja silloin, kun ne ovat tyypillisesti ruuhkautuneita. Ruuhkamaksun tulee kohdistua tasapuolisesti kaikkiin ajoneuvoihin, mutta uudessa ehdotuksessa jäsenmaat voivat antaa busseille poikkeuksen maksuista.

Komissio on määrittänyt ruuhkamaksuille enimmäistasot. Maksujen tasoa tulee arvioida säännöllisin väliajoin. Ruuhkamaksutuloja ei enää tulisi ehdotuksen mukaan käyttää ruuhkaongelman ratkaisemiseen ts. tuottoja ei tarvitse korvamerkitä toisin kuin alkuperäisessä ehdotuksessa.

Komission ehdotus sisältää esityksen, joka mahdollistaisi jäsenvaltion asettaa lisämaksu tieverkon niille osille, jotka ovat säännöllisesti ruuhkautuneita tai joiden käyttö aiheuttaa merkittäviä ympäristöhaittoja. Lisämaksun tulot tulisi käyttää investointeihin, joilla poistetaan em. ongelmien ratkaisemiseen. Lisämaksua ei voitaisi kuitenkaan periä tieosilta, joilta peritään ruuhkamaksua.

Komission ehdotukseen voimassa olevan direktiivin luvun II muuttamista tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta ei ole tehty muutoksia, eikä ajoneuvoverosääntelyä ole käsitelty työryhmässä.

Valtioneuvoston kanta

U-jatkokirjeellä täydennetään valtioneuvoston aiempia U-kirjelmässä (U 38/2017 vp) esitettyjä kantoja.

Valtioneuvosto pitää hyvänä ja ehdottomana edellytyksenä, että tiemaksujen käyttöönotto jää jokaisen jäsenvaltion itsensä päätettäväksi. Komission alkuperäinen direktiiviehdotus jättää jäsenvaltioille riittävästi joustoa ja valinnanvapautta. Puheenjohtajan kompromissiehdotuksessa joustoja ja valinnanvapautta jäsenmaille on lisätty suhteessa alkuperäiseen ehdotukseen.Valtioneuvosto voi kannattaa eurovinjettidirektiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan kaikkia ajoneuvoja ja koko tieverkkoa, koska tieverkon laajuus, jolta perittäisiin maksua ja maksun kohteena olevat ajoneuvot (raskaat/kevyet) jäisivät kuitenkin yksittäisen jäsenvaltion päätettäväksi.

Yleisen 3,5—12,5 tonnia painavien kuorma-autojen poikkeusmahdollisuuden siirtymäaikaa on pidennetty huomattavasti komission alkuperäisestä ehdotuksesta 8 vuoteen voimaantulosta. Valtioneuvosto ei pidä hyvänä ratkaisuna sitä, että ehdotus sallisi jäsenmaiden jättää yritysten omaan ajoon käytetyt 3,5—7,5 tonnia painavat kuorma-autot hinnoittelun ulkopuolelle, sillä tämä vähentää direktiivin ympäristöohjausta ja mahdollistaa ajoneuvojen epätasaisen kohtelun.

Valtioneuvosto voi kuitenkin hyväksyä esityksen osana kompromissia soveltamisalan laajentamisesta, sillä ehdotuksen vaikutukset jäsenmaiden väliseen kilpailuun olisivat maltillisia ja kyse on vapaaehtoisesta poikkeuksesta.

Valtioneuvosto voi hyväksyä direktiiviehdotuksen mahdollistamat ulkoisten kustannusten maksut, lisämaksun, ruuhkamaksun ja maksun porrastamista CO_2- päästöjen mukaisesti, koska tällä tavoin voidaan vähentää tehokkaasti liikenteen päästöjä.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2020 vp

Valtioneuvosto voi kannattaa raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastamista niiden CO_2- päästöjen mukaan, sillä tällä edistetään tehokkaasti direktiivin ympäristötavoitteita. Valtioneuvosto voi hyväksyä hybridikäyttöisten raskaiden ajoneuvojen kohtelun nollapäästöisinä niissä tapauksissa, kun voidaan varmistaa niiden käyttövoimana olevan sähkö. Tämä edellyttää uskottavaa vahvistusmenettelyä, jotta direktiivin ympäristöohjaus ei heikenny.

Valtioneuvosto katsoo, että vaikka aikaperusteinen maksu ei toteuta käyttäjä maksaa -periaatetta tehokkaasti, tulisi raskaan liikenteen aikaperusteinen maksu sallia pidemmälle ajanjaksolle kuin vuoden 2023 loppuun. Täten Suomi voi kannattaa ehdotusta vinjettijärjestelmien sallimisesta jatkossa.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta pitää valtioneuvoston tavoin hyvänä ja samalla ehdottomana edellytyksenä, että tiemaksujen käyttöönotto jää sääntelyn mukaan jokaisen jäsenvaltion itse päätettäväksi.

Raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastaminen niiden CO_2-päästöjen perusteella on saadun selvityksen mukaan omiaan edistämään sääntelyn ympäristötavoitteita. Ehdotuksen mukaan hybridikäyttöisiä raskaita ajoneuvoja voitaisiin kohdella nollapäästöisinä niissä tapauksissa, joissa voidaan varmistaa niiden käyttövoimana olevan sähkö. Valiokunta näkee raskaan liikenteen kohdalla selkeän tarpeen edistää sähkön lisäksi myös muita ei-fossiilisia ja ympäristöystävällisiä käyttövoimia, kuten esimerkiksi biodiesel, biokaasu ja synteettiset polttoaineet. Näillä käyttövoimilla voi olla tärkeä rooli erityisesti lähitulevaisuudessa, jossa sähkön laajamittainen käyttö raskaan liikenteen käyttövoimana ei välttämättä ole vielä kaikilta osin realistista.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan sääntely sallii varsin pitkiä poikkeusmahdollisuuksia 3,5—12,5 tonnia painaville kuorma-autoille ja yritysten omaan ajoon käytetyt 3,5—7,5 tonnin kuorma-autot voidaan jättää kokonaan hinnoittelun ulkopuolelle, minkä voidaan nähdä vähentävän sääntelyn ympäristöohjaavia vaikutuksia. Asiantuntijakuulemisessa on myös tuotu esille, että kyseiset ehdotukset eivät kohtele kaikkia ajoneuvoja tasapuolisesti. Saadun selvityksen mukaan kyse on kuitenkin vapaaehtoisesta poikkeusmahdollisuudesta jäsenvaltioille, ja poikkeusten vaikutusten jäsenvaltioiden väliseen kilpailuun on arvioitu olevan maltillisia.

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta voi hyväksyä edellä mainitut ehdotukset osana laajempaa pitkäkestoisissa neuvotteluissa syntynyttä kompromissia.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2020 vp

Helsingissä 1.12.2020

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Ari Torniainen kesk
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Jari Myllykoski vas
jäsen Jani Mäkelä ps
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Euroopan komissio antoi 31 päivänä toukokuuta 2017 ehdotuksensa Euroopan liikenteen ja liikkuvuuden uudistamiseksi. Tavoitteena on auttaa alaa pysymään kilpailukykyisenä ja siirtymään sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla kohti puhdasta energiaa ja digitalisointia. "Eurooppa liikkeellä" on laaja-alainen joukko aloitteita, joilla on tarkoitus parantaa liikenneturvallisuutta, edistää reilumpia tiemaksuja, vähentää hiilidioksidipäästöjä, ilmansaasteita ja ruuhkia, purkaa byrokratiaa sekä torjua pimeää työtä ja varmistaa työntekijöille asianmukaiset työolot ja lepoajat.

Komission ehdotukseen sisältyy kaksi esitystä Euroopan parlamentin ja neuvoston verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä annetun direktiivin (1999/62/EY) muuttamisesta. Ensimmäinen ehdotus koskee voimassa olevan direktiivin luvun II muuttamista tiettyjen ajoneuvoveroa koskevien säännösten osalta. Toinen ehdotus koskee voimassa olevan direktiivin luvun III muuttamista tietulleja ja käyttömaksuja koskevien säännösten osalta. Tietulleilla tarkoitetaan moottoritie- yms. maksuja sekä kilometrimaksuja. Käyttömaksuilla tarkoitetaan puolestaan aikaperusteisia maksuja (esimerkiksi vuosivinjetti).

Komission kolmas esitys liittyy EETS-sääntelyyn, johon kuuluvat direktiivi sähköisten tietullijärjestelmien teknisestä yhteentoimivuudesta sekä komission tietullipäätös. Päätöksessä säädetään eurooppalaisesta sähköisestä tietullipalvelusta (European Electronic Toll Service, EETS). Käytännössä EETS tarkoittaa palvelua, jossa tienkäyttäjä tekee sopimuksen yhden palveluntarjoajan kanssa ja on sopimuksen perusteella oikeutettu käyttämään mitä tahansa EU:n alueella olevaa sähköistä tietulliverkkoa yhdellä ajoneuvolaitteella. Kaikki nämä esitykset linkittyvät toisiinsa ja siksi ne käsitellään samassa U-kirjeessä.

Perussuomalaiset näkevät, että kohtuuhintainen yksityisautoilu on kansalaisten perusoikeus ja välttämätöntä, mikäli koko maa halutaan pitää asuttuna ja asumiskelpoisena. Tämän johdosta suhtaudumme erittäin kriittisesti polttoaineveronkorotuksiin. Isossa kokonaiskuvassa haluamme myös valiokuntaryhmänä muistuttaa siitä, että autojen päästöverot, polttoaineverot ja työmat-kavähennysten rajoittaminen koskettavat rajuimmin juuri maaseudun asukkaita. Kustannusten nousu voi tehdä jopa työssäkäynnin kannattamattomaksi ja harrastukset mahdottomiksi. Näin ollen, me Perussuomalaiset emme hyväksy päästövähennyksiä tekosyynä käyttäen harjoitettavaa keskittämispolitiikkaa - tai veropolitiikkaa. Suhtaudumme kielteisesti myös siihen, että tietullit ujutettaisiin käyttöön maassamme nimeämällä ne ensin ruuhkamaksuiksi (pl. ns. raskaan liikenteen vinjettimaksu, jonka avulla ulkomaiset kuljetusalan yritykset saataisiin osallistumaan kotimaisen liikenneinfrastruktuurin ylläpitoon ja pelaamaan samoilla säännöillä kuin suomalaiset yritykset). Katsomme luonnollisesti karsastaen myös pääkaupunkiseudulle suunniteltuja, liikenteen sujuvuuden vaarantavia sisääntuloväylien kaupunkibulevardihankkeita.

Nyt tehdyssä komission esityksessä on vaarallista myös se, että veroluonteisista tietulleista ja käyttäjämaksuista päätettäisiin Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 91 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden määräenemmistöllä, kun veroasioissa yleisesti edellytetään yksimielestä päätök-

sentekoa. Toisaalta näemme, että jokaisen jäsenvaltion tulee itse voida päättää tiemaksuista ja niiden käyttöönotosta. Tämäkään asia ei pelasta Suomea mahdollisilta tietulleilta, sillä nykyinen maamme istuva vihervasemmistohallitus ajaa voimallisesti tietulleja käyttöön maassamme. On myös huolehdittava siitä, että emme omatoimisesti lisää EU-sääntelyn rinnalle enää "Suomi-lisänä" kansallista ylisääntelyämme - niin kuin nyt on istuvan hallituksen toimesta koko vaalikauden ajan eri politiikan sektoreilla tehty.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

> että suuri valiokunta ottaa edellä olevan lausunnossaan huomioon, ja ei yhdy valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 1.12.2020

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps
Jari Ronkainen ps