

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja koskevan poikkeuksen voimassaolon pidentämisestä

Liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin muuttamiseksi (päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuja koskevan poikkeuksen voimassaolon pidentäminen) (U 35/2025 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Direktiivissä 1999/62/EY säädetään raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen porrastamisesta hiilidioksidipäästöluokkien (1–5) mukaan. Direktiivissä säädetään lisäksi väliaikaisesta poikkeuksesta (alkaen 24 maaliskuuta 2022 ja päättyen 31 joulukuuta 2025), joka antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden alentaa päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen maksuja enemmän kuin 75 prosentilla tai vapauttaa ne kokonaan maksuista.

Komission nyt ehdottamalla direktiivin muutoksella jatkettaisiin jäsenvaltioiden mahdollisuutta myöntää päästöttömille raskaille hyötyajoneuvoille merkittävä alennus tai vapautus infrastruktuuri- tai käyttäjämaksuista. Komissio ehdottaa, että poikkeusta jatkettaisiin 30. kesäkuuta 2031 saakka.

SKAL toteaa U-kirjelmässä todetun mukaisesti, että Suomessa ei ole käytössä tiemaksujärjestelmää, joten ei voi olla myöskään vapautuksia maksuista. Näin ollen mahdolliset vaikutukset ja niiden arviointi jää teoreettiselle tasolle.

SKAL tukee valtioneuvoston kantaa ja pitää erittäin tärkeänä, että raskaiden hyötyajoneuvojen tehokkuuden luokitteluissa otetaan huomioon myös suuret ajoneuvomitat ja kuormakoot.

SKAL tukee yleistä tavoitetta vähentää raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä, mutta mahdollisuus päättää poikkeuksen hyödyntämisestä sen voimassaolon aikana on voitava tehdä kansallisella päätöksellä kilpailukyky huomioiden.

SKAL tukee myös tavoitetta edistää päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa EU:ssa. SKAL kuitenkin korostaa, että ilmastotavoitteita asetettaessa ja toimenpiteitä arvioitaessa on huomioitava Suomen kilpailukyky.

Vaikka edellä kerrotun mukaisesti Suomessa ei ole tiemaksujärjestelmää, sellaisen luominen sisältyy hallitusohjelmaan. SKAL pitää tarpeellisena sitä, että ulkomainen liikenne saataisiin osallistumaan suomalaisen tiestön ylläpitämiseen ja epäterve kilpailu vähentyisi. Tällaisenaan tilanne on epätasapuolinen – suomalaiset kuljetusyritykset maksavat tienkäyttömaksun EU-alueella liikkeessään, mutta Suomessa muista maista tulevat kuorma-autot eivät maksa tiestömme käytöstä.

Vinjetti on aikaperustainen tienkäyttömaksu. Edellytys vinjetin käyttöönotolle on se, että järjestelmä ei lisää kotimaisen ammattiliikenteen maksu- ja verotaakkaa, joten vinjettimaksua valmisteltaessa tulee varmistaa, että se ei lisää merkittävästi suomalaisten kuorma-autonhaltijoiden kustannuksia. Mikäli vinjettimaksun käyttöönotto tarkoittaisi huomattavia lisäkuluja suomalaisille kuljetusyrityksille, tulee sen käyttöönotosta luopua.

SKAL pitää tärkeänä ammattidieselin käyttöönottoa, kun polttoaineiden jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027.

Liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksessa tulee toimia siten, että ulkomainen raskas liikenne alkaa maksaa Suomen tieverkon käytöstä.

Lisää liikenteen verotuksesta ja vinjetistä SKALin kesäkuussa julkaisemasta liikenneveropoliittisesta ohjelmasta Liikenteen verotus ja Suomen kilpailukyky, Kuljetus- ja logistiikka-alan näkemyksiä liikenteen verotuksen uudistamiseen:

https://skal.fi/wp-content/uploads/2025/06/skal_liikenneveropoliittinen_ohjelma_2025_web_lr.pdf

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Anssi Kujala
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja