

U 17/2023 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat)

Perustuslain 96 §:n 2 momentin perusteella lähetetään eduskunnalle tiedoksi Euroopan komission 4 päivänä toukokuuta 2023 antama ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY, neuvoston direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta.

Helsingissä 29 päivänä kesäkuuta 2023

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Johtava asiantuntija Juha Tervonen

29.6.2023

EUROOPAN KOMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIN 1999/62/EY, NEUVOSTON DIREKTIIVIN 1999/37/EY JA DIREKTIIVIN (EU) 2019/520 MUUTTAMISESTA PERÄVAUNUILLA VARUSTETTUIJEN RASKAIDEN HYÖTYAJONEUVOJEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖLUOKAN OSALTA

1 Tausta

Euroopan komissio julkaisi 4 päivänä toukokuuta 2023 ehdotuksen COM (2023) 189 final direktiivin 1999/62/EY, direktiivin 1999/37/EY ja direktiivin (EU) 2019/520 muuttamisesta perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokan osalta. Lisäksi ehdotuksella muutettaisiin direktiivin (EU) 2022/362 säännöksiä, jotka koskevat raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksujen hiilidioksidipäästöperusteista porrastamista.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 1999/62/EY¹ (jäljempänä ”eurovinjettidirektiivi”) säädetään verojen ja maksujen kantamisesta ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä. Eurovinjettidirektiiviä on tarkastettu useita kertoja verojen ja maksujen asettamisperiaatteiden ja euromääräisten vähimmäisarvojen osalta. Direktiiviä on muutettu merkittävästi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2022/362² muun muassa asettamalla pakolliseksi porrastaa raskaiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien tiemaksuja hiilidioksidipäästöihin perustuen tai kantaen erillisiä ulkoisiin kustannuksiin perustuvia maksuja sekä määrittelemällä vaihtoehtoilta (tai niiden saman aikaiselle käytölle) tarkat säännöt ja viitearvot. Verojen ja maksujen kantaminen tiettyjen infrastruktuurien käytöstä on päätettävissä kansallisesti.

Komission ehdotus perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/62/EY muuttamista koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/362 johdanto-osan 31 kappaleen kehoitukseen komissiolle ottaa huomioon perävaunujen ja puoliperävaunujen vaikutus raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin (CO₂) tiemaksujen alentamista määritettäessä sen jälkeen, kun perävaunujen ja puoliperävaunujen vaikutusta raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin koskeva lainsäädäntökehys valmistuu, eli lakisääteiset sertifioidut arvot ovat saatavilla. Edellytys täyttyi, kun komissio antoi täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 (jäljempänä ”päästösertifiointiasetus”, eli täytäntöönpanosäädös, jossa määritellään työkalu raskaan kaluston päästöjen simuloinnille).³

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 1999/62/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 1999, verojen ja maksujen kantamisesta raskailta tavaraliikenteen ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/362 verojen ja maksujen kantamista ajoneuvoilta tiettyjen infrastruktuurien käytöstä koskevien direktiivien 1999/62/EY, 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 muuttamisesta.

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1362, annettu 1 päivänä elokuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 täytäntöönpanosta siltä osin kuin on kyse raskaiden perävaunujen vaikutuksesta moottoriajoneuvojen hiilidioksidipäästöihin, polttoaineenkulutukseen, energiankulutukseen ja päästöttömään toimintatapaan sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 muuttamisesta.

Neuvoston direktiivissä 1999/37/EY⁴ (jäljempänä ”rekisteröintitodistusdirektiivi”) säädetään ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista sisämarkkinoiden toimivuuden toteuttamiseksi. Komission ehdotuksessa muutettaisiin direktiivin liitettä I (rekisteröintitodistuksen osan 1 sisältö) siten, että jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus lisätä ajoneuvon rekisteröintitodistukseen perävaunujen tehokkuussuhde ja perävaunuluokka.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/520⁵ (jäljempänä ”EETS-direktiivi”) säädetään sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa. Komission ehdotuksessa direktiivin liitettä I (automaattisen haun perusteella toimitetut tietoelementit) muutettaisiin siten, että siihen lisätään perävaunuja koskevat tiedot, jotta voidaan helpottaa tiemaksujen laiminlyöntiä koskevaa rajat ylittävää tietojenvaihtoa unionissa.

Komission ehdotuksesta ei järjestetty julkista kuulemistä. Komissio järjesti kohdennetun kuulemisen tietyille sidosryhmille ja asiantuntijoille osana ehdotuksen valmistelua. Sen yhteydessä järjestettiin yhdeksän haastattelua jäsenvaltioiden liikenneministeriöiden, liikenteenharjoittajien, ajoneuvojen vaatimustenmukaisuudesta vastaavien viranomaisten edustajien, tiemaksupalvelujen tarjoajien ja valmistajien sekä standardointielinten kanssa. Komission mukaan sidosryhmät pitivät teknisesti mahdollisena ottaa huomioon perävaunut hiilidioksidipäästöihin perustuvissa erisuuruisissa tiemaksuissa, mutta mahdollista täytäntöönpanoa tulisi yksinkertaistaa.

Komissio antoi 14.2.2023 ehdotuksen (COM/2023/88 final) uusiksi CO₂-raja-arvoiksi uusille raskaille ajoneuvoille vuodesta 2030 eteenpäin. Nykyiset raskaiden hyötyajoneuvojen CO₂-raja-arvotavoitteet ovat peräisin vuodelta 2019. Komission ehdotuksen mukaan raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen soveltamisalaan tulisivat mukaan myös perävaunut ja uusille EU:ssa markkinoille saatettaville perävaunuille asetettaisiin energiatehokkuuden parantumisen tavoitteita vuodesta 2030 alkaen.

Komissio on käynnistänyt mitta- ja massadirektiivin 96/53/EY uudistamisen tavoitteenaan harmonisoida raskaiden ajoneuvoyhdistelmien mittoja ja massoja EU:n alueella. Lainsäädäntöehdotus annetaan osana Vihreän rahdin pakettia kesällä 2023.

Raskaan kaluston CO₂-raja-arvoasetuksen sekä mitta- ja massadirektiivin mahdolliset uudistukset liittyvät käsiteltävään komission ehdotukseen perävaunujen ja ajoneuvoyhdistelmien ominaisuuksia ohjaavina toimenpiteinä. Raja-arvoasetus edistää tehokkaiden perävaunujen markkinoille tuloa ja komission ehdotuksen toteuttamisella se voitaisiin ottaa huomioon tiemaksuissa. Mitta- ja massadirektiivi määrää ajoneuvoyhdistelmien kokoon ja energiankulutukseen liittyvistä ominaisuuksista, jotka puolestaan vaikuttavat niiltä kannettaviin tiemaksuihin.

2 Ehdotuksen tavoite

Direktiivin muutosehdotus liittyy unionin tavoitteeseen, jonka mukaan kaikista liikennemuo-doista on tultava ympäristöllisesti kestävämpiä. Komissio näkee huomattavia mahdollisuuksia vähentää raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöjä tehokkaampien

⁴ Neuvoston direktiivi 1999/37/EU, annettu 29 huhtikuuta 1999, ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/520, annettu 19 päivänä maaliskuuta 2019, sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta ja tiemaksujen laiminlyöntiä koskevien tietojen rajatylittävän vaihtamisen helpottamisesta unionissa.

perävaunujen käyttöönoton kannustamisella toimenpiteellä, joka vähentää energiatehokkaimpien perävaunujen käyttökustannuksia eurovinjettidirektiivin alaisissa tiemaksuissa.

3 Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Komission ehdottamilla direktiivimuutoksilla vahvistettaisiin säännöt, joiden mukaisesti tehokkaimpien perävaunujen vaikutus raskaiden ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin otettaisiin huomioon tiemaksujärjestelmissä hiilidioksidipäästöjen perusteella määritettyinä erisuuruisina alennettuina maksuina. Tiemaksujen kantaminen eri suuruisina edellyttää, että tiedot perävaunujen tehokkaista ominaisuuksista sisältyvät eurovinjettidirektiivin hinnoittelusääntöihin, raskaiden ajoneuvoyhdistelmien rekisteröintitodistuksiin ja sähköisiin tiemaksujärjestelmiin.

Komission ehdotukseen sisältyy eurovinjettidirektiivin 1999/62/EY liite VIII, jossa määritellään yksinkertaistetulla tavalla kolme tehokkuussuhteen kynnsarvoihin perustuvaa perävaunuluokkaa. Kunkin perävaunuluokan osalta määritellään, miten moottoriajoneuvon hiilidioksidipäästöluokan porrastus vaikuttaa ajoneuvoyhdistelmän hiilidioksidipäästöluokkaan. Lisäksi muutetaan ja yhtenäistetään direktiivin 1999/62/EY määritelmiä uudistetun asetuksen (EU) 2019/1242 kanssa ja tarkennetaan direktiivin sisältämiä raskaiden ajoneuvojen maksujen porrastamista koskevia yksityiskohtaisia sääntöjä perävaunujen merkityksen huomioon ottamiseksi. Sääntelyn muutos tulisi velvoittavasti voimaan 1.7.2030.

Ehdotuksessa EETS-direktiivin (EU) 2019/520 2 artiklaa (liitettä I) muutetaan siten, että siihen lisätään perävaunuja koskevat tiedot, jotta voidaan helpottaa tiemaksujen laiminlyöntiä koskevaa rajat ylittävää tietojenvaihtoa unionissa.

Ehdotuksessa rekisteröintitodistusdirektiivin 1999/37/EY 3 artiklaa (liitettä I) muutetaan siten, että jäsenvaltioille annetaan mahdollisuus lisätä ajoneuvon rekisteröintitodistukseen perävaunujen tehokkuussuhde ja perävaunuluokka.

Täytäntöönpanon valvonnan osalta ehdotuksella muutetaan eurovinjettidirektiivin 7 j artiklaa siten, että kuljettajaa tai tarvittaessa liikenteenharjoittajaa tai eurooppalaisen sähköisen tiemaksujärjestelmän (EETS) tarjoajaa vaaditaan toimittamaan valvontaviranomaisille näyttöä perävaunun ominaisuuksista. Perävaunujen tehokkuussuhteen säilymiseksi samana kuin tyyppi hyväksytyllä ajoneuvolla perävaunujen etuosaan kiinnitetään komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1362 liitteessä V olevan lisäyksen 3 1.8 ja 1.9 kohdan mukainen merkintä, joka sisältää luettelon kyseiseen perävaunuun asennetuista aerodynaamisista laitteista.

Ehdotuksen mukaan komissiolle olisi siirrettävä valta muuttaa delegoiduin asetuksin eurovinjettidirektiivin liitteen 0 EURO-päästöraja-arvoja ja liitteiden III a-c kaavoja ja arvoja mukauttaen niitä tieteen ja tekniikan kehitykseen sekä muuttaa liitteen VIII esittämiä tehokkuussuhteen kynnsarvoja niiden määrittämiseksi tai mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.

4 Ehdotuksen oikeusperusta ja suhde suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteisiin

Ehdotuksen oikeusperustana direktiivin 1999/62/EY osalta on Euroopan yhteisön perustamis-sopimuksen 71 ja 93 artikla eli nykyinen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 ja 113 artikla. Direktiivin säännökset, joihin komission ehdotus vaikuttaa, liittyvät ajoneuvojen tiemaksuihin. Komission ehdotuksessa tähän alaan sovelletaan nykyistä 91 artiklaa.

SEUT 91 artikla koskee liikenneasioita, joista päätetään Euroopan parlamentin ja neuvoston yhteispäätösmenettelyssä, jossa neuvoston kantaan riittää määräenemmistö. Artiklan mukaan parlamentti ja neuvosto tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen ja talous- ja sosiaaliko-miteaa ja alueiden komiteaa kuultuaan antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alu- een kautta, vahvistavat ne edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiossa asuvat liikenteenharjoit- tajat saavat harjoittaa liikennettä siellä, toteuttavat toimenpiteet liikenneturvallisuuden paranta- miseksi sekä antavat muut aiheelliset säännökset. SEUT 113 artikla taas koskee veroasioita, joista päättäminen edellyttää kaikkien jäsenvaltioiden yksimielisyyttä. Artiklan mukaan neu- vosto antaa yksimielisesti erityisessä lainsäätämisyjärjestyksessä sekä Euroopan parlamenttia ja talous- ja sosiaaliko-miteaa kuultuaan säännökset liikevaihtoveroja, valmisteveroja ja muita vä- lillisiä veroja koskevan lainsäädännön yhdenmukaistamisesta siltä osin kuin yhdenmukaistami- nen on tarpeen sisämarkkinoiden toteuttamisen ja toiminnan varmistamiseksi sekä kilpailun vääristymien välttämiseksi.

Direktiivin 1999/62/EY muuttamista koskevan direktiivin 2022/362/EU käsittelyn yhteydessä neuvoston oikeuspalvelu katsoi, että direktiiviin 1999/62/EY oikeusperustana tiemaksusään- nösten osalta on SEUT 91 artikla, kun taas ajoneuvoverosäännöksiä koskee SEUT 113 artikla. Nyt käsiteltävä komission ehdotus COM(2023) 189 final koskee direktiivin tiemaksusäännösten muuttamista. Siten asian käsittelyyn sovelletaan SEUT 91 artiklaa.

Direktiivien 1999/37/EY ja (EU) 2019/520 oikeusperustana on SEUT 91 artikla (aiempi EU- sopimuksen 71 artikla). Neuvosto tekee asiassa tavallista lainsäätämisyjärjestystä noudattaen päätöksen määräenemmistöllä.

Toissijaisuuden osalta SEUT-sopimuksen 4 artiklan 2 kohdan g alakohdan mukaan EU ja jä- senvaltiot jakavat toimivallan liikennealan sääntelyssä. Ehdotus kuuluu näin ollen toissijaisuus- periaatteen soveltamisalaan. Komissio toteaa, että voimassa olevia sääntöjä voi kuitenkin muut- ta ainoastaan unioni itse. EU:n säännöt on perusteltua ulottaa perävaunuihin ajoneuvoyhdistel- mien ilmastomuutosvaikutusten vuoksi, koska nämä ajoneuvot käyttävät samaa tieinfrastruk- tuuria ja aiheuttavat hiilidioksidipäästöjä.

Ilmastomuutos on valtioiden rajat ylittävä ongelma, jota ei voida ratkaista yksin kansallisella tai paikallisella toiminnalla. Ilmastotoimia on koordinoitava EU:n ja mikäli mahdollista maail- manlaajuisella tasolla. Vaikka komission ehdotuksessa ei tähän suoraan viitata, ehdotuksen taustalla voi katsoa olevan Eurooppalaisen ilmastolain⁶, jossa vahvistetaan EU:n sitoumus saa- vuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä ja nostetaan välitavoitetta asettamalla tavoit- teeksi nettopäästöjen vähentäminen vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puit- teiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki).

1990 tasosta. Komissio on muissa yhteyksissä todennut, että ilman lisätoimenpiteitä liikenneala ei edistä riittävästi vuosien 2030 ja 2050 ilmasto- ja saasteettomuustavoitteita eikä auta EU:ta vähentämään energiariippuvuutta.

Komission ehdotuksella pyritään tehostamaan eurovinjettidirektiivin vaikuttavuutta raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseksi kannustamalla energiatehokkaampien perävaunujen käyttöönottoon. Tämä tapahtuisi vähentämällä energiatehokkaihin perävaunuihin kohdistuvia käyttökustannuksia. Tätä tavoitetta ei voida riittävällä tavalla edistää jäsenvaltioiden tasolla, koska kyse on useissa tapauksissa rajat ylittävistä kuljetuksista. Direktiivillä voidaan tältä osin luoda tasapuoliset kilpailuolosuhteet huomioon ottava säännöstö energiatehokkaiden perävaunujen käyttöönoton edistämiseksi. Yhtenäinen EU-tason säännöstö myös edistäisi paremmin energiatehokkaiden perävaunujen tarjonnan kehittämistä.

Komissio katsoo, että ehdotukset ovat myös suhteellisuusperiaatteen mukaisia, koska ehdotetuilla toimenpiteillä ainoastaan edistetään asetettujen tavoitteiden saavuttamista, erityisesti ”saastuttaja maksaa”- ja ”käyttäjä maksaa”-periaatteiden johdonmukaista soveltamista, eivätkä ne ylitä sitä, mikä on tarpeen niiden unionin tavoitteiden saavuttamiseksi, jotka koskevat kasvi-huonekaasupäästöjen vähentämistä kustannustehokkaalla tavalla. Lisäksi niillä varmistetaan oikeudenmukaisuus ja ympäristövaikutusten toteutuminen.

Koska raskaan liikenteen päästöjen hinnoittelun kannalta kuorma-auton ja sen perävaunun voi katsoa muodostavan yhden kokonaisuuden, on luontevaa ja tarpeellista, että näitä molempia koskeva säännöstö on koottuna tiemaksuja koskevaan eurovinjettidirektiiviin. Suhteellisuusperiaatetta arvioitaessa on samalla otettava huomioon, että eurovinjettidirektiivi ei edellytä jäsenvaltiolta tiemaksuja ja siten ehdotettua perävaunujen hinnoittelua. Ehdotus ei myöskään korota nykyisin perittäviä maksuja. Ehdotettujen säännösten oikeasuhtaisuutta on pyritty parantamaan komission järjestämien kuulemisten perusteella yksinkertaistamalla perävaunujen hinnoitteluperusteita.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan ehdotuksen oikeusperusta on asianmukainen. Valtioneuvosto pitää ehdotusta myös suhteellisuus- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisena.

5 Ehdotuksen vaikutukset

5.1 Vaikutukset kansalliseen lainsäädäntöön

Suomessa ei ole tiemaksulainsäädäntöä eikä tiemaksuja. Eurovinjettidirektiivi on toimeenpantu kansallisesti direktiivin liitteen 1 osalta. Liite sääntelee enimmäismassaltaan yli 12 tonnin raskaille ajoneuvoille ajoneuvoverolaissa (1281/2003) asetetun käyttövoimaveron vähimmäistasoja. Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön tiemaksuja Euroopan laajuisilla tieverkoilla, tulisi niistä säätää kansallisesti lailla, joka notifioidaan komissiolle vähintään kuusi kuukautta ennen käyttöönottoa. Vahva ja välittävä Suomi, Neuvottelutulos hallitusohjelmasta 16.6.2023 esittää raskaan tavaraliikenteen vinjettimaksun käyttöönottoa. Komission ehdotuksella olisi merkitystä vinjettimaksun toimeenpanolle hiilidioksidiperusteisten maksuporrastusten osalta.

Ehdotuksella olisi myöhemmässä vaiheessa vaikutusta perävaunujen määräaikaikatsastuksen sisältöön. Komissiolle annettaisiin valta antaa delegoitu säädös, jotta voidaan vahvistaa menetelmä sellaisten perävaunujen perävaunuluokan määrittämiseksi, joihin on jälkiasennettu energiatehokkuutta parantavia laitteita. Laitteiden asentaminen tulisi todentaa määräaikaikatsastuksessa ja tiedot tulisi kirjata määräaikaikatsastuksessa annettavalle Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/45/EU tarkoitettuun katsastustodistukseen kohtaan Muut tiedot.

Kansallisesti määräaikaikatsastuksesta säädetään ajoneuvolaissa 82/2021 ja katsastustodistuksen sisällöstä Liikenne- ja turvallisuusviraston määräyksessä katsastuksen arvosteluperusteista (TRAFICOM/423528/03.04.03.00/2020).

Ajoneuvojen rekisteröintitodistukseen merkittävät tiedot säädetään ajoneuvolain (82/02021) 97 §:ssä. Kyseisen lainkohdan mukaan rekisteröintitodistuksen on täytettävä ajoneuvojen rekisteröintiasiakirjoista annetussa neuvoston direktiivissä 1999/37/EU säädetty vaatimukset, joihin ehdotuksessa lisättäisiin uudet tiedot ”tehokkuussuhde” ja perävaunuluokka.

Sähköisiä tiemaksujärjestelmien yhteentoimivuutta koskevien ehdotusten kansallinen toimeenpano edellyttäisi ns. EETS-direktiivin ((EU) 2019/520) toimeenpanemiseksi annetun lain (887/2021) tarkastelua. Ehdotuksessa lisättäisiin EETS-direktiivissä säädettyihin automaattisen haun perusteella toimitettaviin ajoneuvojen tietoihin perävaunujen tehokkuussuhdetta koskevat tiedot. Tietojen muutokset tulisi huomioida myös kansallisissa säädöksissä.

5.2 Taloudelliset ja markkinavaikutukset

Komission ehdotus lisäisi perävaunujen ja raskaiden ajoneuvoyhdistelmien tehokkuuteen kohdistuvaa huomiota Euroopassa yleisesti. Komission mukaan se on kustannustehokasta päästöjen vähentämisen kannalta ja toimenpide edistää myös kilpailukykyä. Komission vaikutusarvioinnissa tehokkuuden paranemisen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu laskennallisesti erilaisten kalustoyksiköiden tasolla. Nettohyötyjen esitetään vaihtelevan yhteiskuntataloudellisinä elinkaarikustannuksina arvioituna noin 11 500 eurosta (kylmäkuljetusperävaunut) yli 42 500 euroon (umpikorilla varustetut tavanomaiset puoliperävaunut). Komissio ei esitä arviota tehokkaan perävaunukannan yleistymisestä ja niillä tehtävän kuljetussuorituksen lisääntymisestä. Eurovinjettidirektiivin muutos tulisi voimaan 1.7.2030.

Koska Suomessa ei ole tiemaksuja, ei ehdotuksella olisi suoria kannustinvaikutuksia tehokkaiden perävaunujen kysyntään ja ajoneuvoyhdistelmien yhteiskuntataloudellisten elinkaarikustannusten vähentämiseen samalla tavoin kuin maissa, joissa on laajalti käytössä raskaan liikenteen tiemaksuja, joita voidaan porrastaa hiilidioksidipäästöjen mukaan. Perävaunuihin kohdistuva tehokkuuskannustin voisi edistää Suomessa käytössä olevan perävaunukannan ja ajoneuvoyhdistelmien tehokkuutta välillisesti eurooppalaisen raskaan liikenteen kalustomarkkinan kautta. Suomessa raskaiden ajoneuvojen ja perävaunujen markkinat ovat osittain eriytyneet enimmäismittojen ja -massojen osalta muista jäsenvaltioista ja se rajaisi komission ehdotuksen mahdollisia välillisiä vaikutuksia. Lisäksi suomalaisten vientituotteiden ja Suomen tuotavien tuotteiden kuljetuskustannukset voisivat alentua marginaalisesti eurooppalaisilla tieverkoilla, jos kuljetuksiin käytetään tehokasta kalustoa.

Mikäli Suomessa otettaisiin käyttöön yleinen raskaan liikenteen tiemaksu tai muu eurovinjettidirektiivin alainen tiemaksu, tulisi maksuun sisäistää eurovinjettidirektiivin edellyttämät hiilidioksidipäästöihin perustuvat porrastukset tai lisämaksut. Tehokkaimpien perävaunujen ja ajoneuvoyhdistelmien huomioon ottaminen maksuissa olisi tuolloin mahdollista. Perävaunuihin kohdistuvan tehokkuuskannustimen vaikutuksia ei kuitenkaan ole mahdollista arvioida määrittämättä ensin direktiivillä säänneltyä tiemaksujärjestelmää ja arvioimalla, kuinka tiemaksu kokonaisuudessaan ohjaisi raskaan tieliikenteen kehitystä Suomessa yhdessä kuljetusten kysynnän kehityksen kanssa. Kuitenkin, yleisesti ottaen voidaan olettaa, että perävaunujen tehokkuuteen kannustaminen mahdollisessa tiemaksujärjestelmässä olisi hyödyllistä sekä päästöjen, että logistiikan kustannustehokkuuden kannalta.

5.3 Sosiaaliset vaikutukset

Komission ehdotuksen sosiaaliset vaikutukset liittyvät EU:n tasolla raskaan tieliikenteen ympäristövaikutuksiin ja niiden vähentämiseen direktiivimuutoksella muodostettavan kannustimen kautta. Suomessa ei ole raskaan liikenteen tiemaksuja, eikä niiden muodostamia kannustimia. Vaikutuksia syntyisi, mikäli Suomessa otetaan käyttöön vinjettimaksu.

5.4 Ympäristövaikutukset

Ehdotuksen ympäristövaikutusten arvioinnissa komissio nojaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 tarkistamisesta tehtyyn vaikutusten arviointiin⁷, jonka mukaan EU:n tasolla perävaunujen energiatehokkuutta voidaan parantaa huomattavasti ja se vähentäisi raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Ehdotuksessa esitetään lukuarvoja eri perävaunutyypin energiatehokkuuspotentiaalista.

Koska Suomessa ei ole tiemaksuja, ehdotuksella ei olisi komission esittämän mukaisia suoria kannustinvaikutuksia tehokkaiden perävaunujen kysyntään ja käyttöön sekä ajoneuvoyhdistelmien päästöihin Suomessa. Vaikutuksia voisi syntyä välillisesti eurooppalaisen kalustomarkkinan kautta. Mikäli Suomessa otetaan käyttöön vinjettimaksu, olisi ehdotuksella ympäristövaikutuksia kansallisen ohjauskeinon kautta.

5.5 Hallinnolliset vaikutukset

Ehdotukseen sisältyy jäsenvaltioille asetettavia erityisiä raportointivaatimuksia, jotka koskevat infrastruktuuri- tai käyttäjämaksujen porrastamista ajoneuvojen ympäristötehokkuuden mukaan. Koska Suomessa ei kanneta tiemaksuja, ehdotuksesta ei seuraa välittömästi raportointivaatimuksia tai tiemaksulainsäädäntöön ja sen toimeenpanoon liittyviä vaikutuksia. Mikäli Suomessa otetaan käyttöön vinjettimaksu, olisi ehdotuksella Suomelle toimeenpano- ja raportointivaikutuksia.

Liikenne- ja viestintävirastolle aiheutuisi maltillisessa määrin kehitystehtäviä perävaunujen tehokkuussuhteeseen ja perävaunuluokkaan liittyvien tietojen lisäämisestä perävaunujen rekisteröintitodistukselle, tietojen lisäämiseen EETS-palvelujen ajoneuvotietojen kansainväliseen tiedonvaihtoon ja mahdollisiin katsastukseen liittyviin määräysmuutoksiin.

6 Ehdotuksen suhde perustuslakiin sekä perus- ja ihmisoikeuksiin

Asetusehdotuksen keskeinen tavoite on vähentää tieliikenteen päästöjä ja siten ehkäistä ilmastomuutosta. Ajoneuvojen tehokkuuden paranemisella voidaan vähentää myös pienhiukkaspäästöjä ja muita ilmanlaatuun ja siten ihmisten terveyteen liittyviä päästöjä erityisesti kaupungeissa. Näin ollen voidaan katsoa, että ehdotus edistäisi perustuslain 20 §:n mukaista ympäristöperusoikeutta ja jokaisen oikeutta terveelliseen ympäristöön. Voidaan katsoa, että ehdotus kunnioittaa perusoikeuksia EU:n perusoikeuskirjan mukaisesti ja edistää erityisesti ympäristön suojelua koskevaa tavoitetta artiklan 37 mukaisesti.

⁷ Impact Assessment Report Accompanying the document Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation (EU) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

7 Ahvenanmaan toimivalta

Ehdotus koskee tieliikennettä, joka Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan kuuluu Ahvenanmaan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

8 Ehdotuksen käsittely Euroopan unionin toimielimissä ja muiden jäsenvaltioiden kannat

Komission ehdotus on esitelty neuvoston maaliikennetyöryhmälle 17.5.2023. Muiden jäsenvaltioiden virallisia kantoja ei ole tiedossa. Ehdotuksen jatkokäsittelyn aikataulusta ei ole tietoa.

Käsittely Euroopan parlamentissa ei ole vielä käynnistynyt.

9 Ehdotuksen kansallinen käsittely

Valtioneuvoston kirjelmä on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelussa on lisäksi kuultu Liikenne- ja viestintäviraston ja valtiovarainministeriön asiantuntijankemeyksiä.

U-kirjelmäluonnos on käsitelty EU-asioiden komitean alaisen EU-liikennejaoston (EU-22) ja EU-verojaoston (EU-9) kirjallisessa menettelyssä 30.-31.5.2023.

10 Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto on ottanut aiemmin kantaa eurovinjettidirektiivin uudistamiseen U-kirjelmässä U 38/2017 vp ja jatkokirjelmässä UJ 45/2020 vp. Lisäksi valtioneuvosto on ottanut aiemmin kantaa raskaiden ajoneuvojen CO₂-raja-arvoasetuksen muuttamiseen U-kirjelmässä U 128/2022 vp. Suomen ennakko vaikuttamisen kantoja komission ehdotukseen uudistaa raskaiden ajoneuvojen mitta- ja massadirektiivi on käsitelty E-kirjeessä E 71/2022 vp.

Valtioneuvosto tukee komission ehdotuksen yleistä tavoitetta vähentää raskaan tieliikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ehdotuksen yhteensopivuutta muun valmisteltavan päästöjä ohjaavan EU-lainsäädännön ja perävaunujen päästösertifioinnin kanssa arvioidaan huolellisesti neuvottelujen kuluessa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että ajoneuvoyhdistelmien ja perävaunujen tehokkuuden luokittelemisessa vaihtoehtoisia käyttövoimia kohdellaan tasavertaisesti ja huomioon otetaan myös suuret ajoneuvomitat ja kuormakoot.

Valtioneuvosto pitää hallinnollisten menettelyjen yksinkertaisena pitämistä tärkeänä erityisesti elinkeinoelämän kannalta.

Valtioneuvosto pitää tarpeellisena, että rajat ylittäviä kuljetuksia koskevaa sääntelyä selkiytetään ja yhdenmukaistetaan.

Valtioneuvosto pitää ehdotukseen sisältyviä säännöksiä säädösvallan delegoinnista Euroopan komissiolle tarkoituksenmukaisina ja asianmukaisesti rajattuina.