

## Ympäristövaliokunta

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

Suurelle valiokunnalle

### JOHDANTO

#### *Vireilletulo*

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle Euroopan komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (perävaunuilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöluokat) (U 17/2023 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava suurelle valiokunnalle.

#### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:

- johtava asiantuntija Juha Tervonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Outi Honkatukia, ympäristöministeriö
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Ekeri Oy

### VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

#### *Ehdotus*

Euroopan komissio antoi 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 ehdotetaan muutettavaksi direktiivin (EU) 2022/362 säännöksiä, jotka koskevat raskaiden hyötyajoneuvojen infrastruktuuri- ja käyttäjämaksujen hiilidioksidipäästöperusteista porrastamista.

Direktiivimuutoksilla on tarkoitus vahvistaa säännöt, joiden mukaisesti tehokkaimpien perävaunujen vaikutus raskaiden ajoneuvoyhdistelmien hiilidioksidipäästöihin otettaisiin huomioon tie-maksujärjestelmissä hiilidioksidipäästöjen perusteella määritettyinä erisuuruusina alennettuina

## **Valiokunnan lausunto YmVL 4/2023 vp**

maksuina. Tiemaksujen kantaminen eri suuruisina edellyttää, että tiedot perävaunujen tehokkaiden ominaisuuksista sisältyvät eurovinjettidirektiivin hinnoittelusääntöihin, raskaiden ajoneuvoyhdistelmien rekisteröintitodistuksiin ja sähköisiin tiemaksujärjestelmiin. Suomessa ei ole tiemaksulainsäädäntöä eikä tiemaksuja.

### ***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 CO<sub>2</sub>-raja-arvoasetuksen muuttamiseen U-kirjelmässä (U 128/2022 vp). Suomen ennakkoarvioinnin 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 valmistettavan 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.

## **VALIOKUNNAN PERUSTELUT**

Komission ehdotus koskee erityisesti tienkäytöstä perittäviä maksuja ja niin kutsutun eurovinjettidirektiivin 1999/62/362 muuttamista. Eurovinjettidirektiivi velvoittaa jäsenvaltiot porrastamaan raskaiden hyötyajoneuvojen tiemaksut hiilidioksidipäästöjen perusteella tai asettamaan erillisiä kustannuksiin perustuvia maksuja. Direktiivin muuttamisen tarkoituksena on kannustaa energiatehokkaan pienperävaunujen käyttöönottoon maksuja alentamalla. Direktiiviehdotus ohjaa jäsenvaltioita käyttämään ensi sijassa suoriteperusteisia tietulleja. Aikaperusteisia käyttäjämaksuja, niin kutsuttuja vinjettejä, voidaan käyttää vain, jos tietullit eivät ole kustannustehokkaita ja ne johtavat haitallisiin liikenneturvallisuus- ja ympäristöseuraamuksiin. Valiokunta kannattaa valtioneuvoston tavoin yleistä tavoitetta vähentää raskaan liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Sa-

## Valiokunnan lausunto YmVL 4/2023 vp

malla on tarkoituksenmukaista huolehtia siitä, että tiemaksuihin liittyvä ohjaus on linjassa raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä sekä mittoja ja massaa koskevan ohjauksen kanssa.

Suomessa ei ole tällä hetkellä voimassa tiemaksulainsäädäntöä eikä tiemaksuja ole otettu käyttöön. Komission ehdotuksella on kuitenkin jo nykytilanteessa välillistä vaikutusta Suomen kuljetus- ja logistiikka-alaan sekä perävaunuja ja puoliperävaunuja valmistavaan teollisuuteen. Valiokunta kiinnittää huomiota energiatehokkaita perävaunuja ja puoliperävaunuja valmistavan kotimaisen teollisuuden kilpailukyvyn paranemiseen, mikäli tiemaksuja koskevan direktiiviehdotuksen ja muun liikenteen vähäpäästöisyyttä ohjaavan lainsäädännön valmistelussa huolehditaan siitä, etteivät jo nykyisin energiatehokkaita kuljetusratkaisuja tarjoavat ja niitä käyttävät yritykset joutu epäedulliseen kilpailuasemaan Euroopassa ja sen ulkopuolella. Toisaalta päästöjen vähentämisen näkökulmasta myös Suomi hyöttyy siitä, että EU:n lainsäädäntö ohjaa toimijoita käyttämään energiatehokkaampaa kalustoa.

Komission ehdotuksen ajankohtaisuutta korostaa se, että Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa ”Vahva ja välittävä Suomi” esitetään raskaan liikenteen vinjettimaksun käyttöä. Kansallisen tiemaksun käyttöönotto lisää myös ehdotuksen välittömiä vaikutuksia. On tärkeää, että vinjettimaksun hyötyjä ja haittoja arvioidaan komission ehdotuksen asettamaa raamia vasten. Valiokunta kiinnittää huomiota vinjettimaksulla tavoiteltavaan hyötyyn. Aikaperusteisen tiemaksun avulla kerätään varoja tieverkoston ylläpitoon ja korjausvelan kattamiseen. Yleisen oikeustajun kannalta on perusteltua, että ulkomaiset raskaan liikenteen ajoneuvot maksavat tieverkoston käytöstä samalla tavalla kuin suomalaiset ajoneuvot muissa EU-maissa liikkeessaan.

Komission ehdotuksesta riippumatta tiemaksuja käyttöönotettaessa on vaarana kotimaisten kuljetusalan yritysten kustannusten lisääntyminen. Tähän vaikuttavat myös kotimaisen kaluston energiatehokkuus ja kansalliset mahdollisuudet kompensoida tiemaksuista aiheutuvat kustannukset. Vaikutuksia yksittäisiin toimijoihin on vaikeaa arvioida ennen kansallisen tiemaksumallin määrittelyä. Valiokunnan mielestä on kuitenkin erittäin tärkeää huolehtia siitä, että muutoksessa huomioidaan toimijat, jotka ovat jo panostaneet kaluston energiatehokkuuteen tai tarjoavat vähäpäästöisiä ratkaisuja kuljetus- ja logistiikka-alalle. Valtioneuvoston tavoin valiokunta kiinnittää komission direktiiviehdotuksen käsittelyssä huomiota siihen, että ajoneuvoyhdistelmien ja perävaunujen tehokkuuden luokittelemisessa kohdellaan tasavertaisesti vaihtoehtoisia käyttövoimia ja huomioidaan myös suuret ajoneuvomitat ja kuormakoot.

## VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

*että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.*

## **Valiokunnan lausunto YmVL 4/2023 vp**

Helsingissä 22.9.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jenni Pitko vihr  
varapuheenjohtaja Eveliina Heinäluoma sd  
jäsen Pauli Aalto-Setälä kok  
jäsen Marko Asell sd  
jäsen Noora Fagerström kok  
jäsen Petri Huru ps  
jäsen Vesa Kallio kesk  
jäsen Mai Kivelä vas  
jäsen Hanna Kosonen kesk  
jäsen Johan Kvarnström sd  
jäsen Mikko Ollikainen r  
jäsen Pinja Perholehto sd  
jäsen Jorma Piisinen ps  
jäsen Mikko Polvinen ps  
jäsen Tere Sammallahhti kok  
jäsen Sara Seppänen ps  
jäsen Saara-Sofia Sirén kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Susanna Paakkola