

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 10/2020 **Missä viipyy vinjetti**

EU:n liikenneministerit kävivät 8.12.2020 periaatekeskustelun eurovinjettidirektiivin muuttamisesta. Muutosten tavoitteena on edistää vähäpäästöisempää ja tehokkaampaa liikennettä sekä turvata liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen riittävä rahoitus. Suomi voi edelleen itse päättää Eurovinjetin käyttöönotosta. Suomi on tällä hetkellä Euroopan ainoita maita, joissa ei hyödynnetä tiemaksuja liikennejärjestelmän rahoituskeinona. Herääkin kysymys, miksi ei. Eikö täällä haluta edistää vähäpäästöisempää liikennettä, turvata liikenneverkon ylläpitoa ja puolustaa suomalaisen kuljetuselinkeinon kilpailukykyä?

Raskaan liikenteen tienkäyttömaksulle löytyy Suomesta tukea. Esimerkiksi SKAL, jonka jäseniä tiemaksut juuri koskisivat, tukee niiden käyttöönottoa. SKALin vuoden 2017 liikennelaskennan mukaan Suomen päätieverkolla liikkuvista ajoneuvoyhdistelmistä noin 10 prosenttia on ulkomaalaisia. Ja jos näistä ulkomaisista kuorma-autoista jokainen maksaisi 11 euroa päivässä 250 arkipäivänä, muodostuu ulkomaisilta saaduksi maksutuloksi vuodessa noin 7,4 miljoonaa euroa. Suomalaisilta kuorma-autoilta kerättäisiin vielä 56 miljoonaa euroa vuodessa.



Useassa muussa Euroopan maassa käytetään tienkäyttömaksuja liikennejärjestelmän rahoituskeinona.

Muissa EU-maissa kerättyä tienkäyttömaksua kompensoidaan ammattidieselinä. Suomessa ammattidiesel on jäänyt samaan limboon vinjetin kanssa. Esimerkiksi Ranskassa. EU:n sisämarkkinoille kuuluu vapaa kilpailu ja liikkuvuus, mikä on tietenkin hyvä asia. Vinjettijärjestelmällä ja ammattidieselillä olisi kuitenkin mahdollisuus saada myös ulkomaalaiset kuorma-autot maksamaan teiden käytöstä. Käytäntö on voimassa monessa muussa EU-maassa, niin miksi ei Suomessa. Virokin otti raskaan liikenteen maksujärjestelmän käyttöön vuonna 2018.

Tienkäyttömaksulla olisi myös mahdollista suitsia laitonta kabotaasia, joka jää liian usein varjoon riittämättömän valvonnan takia.