

Liikenne- ja viestintäministeriö

Matleena Kurki-Suutarinen

Valtteri Härmälä

kirjaamo

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/3882/2021

Elinkeinoelämän järjestöjen yhteinen lausunto kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Kiitämme mahdollisuudesta tutustua kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevan arviomuistion luonnokseen. Arviomuistioon on koottu myös taustatietoja EU-komission heinäkuussa 2021 julkaisemasta tieliikenteen EU-laajuisen päästökaupan valmistelua koskevasta lainsäädäntöehdotuksesta.

Elinkeinoelämän järjestöinä ja liikenne- ja logistiikka-alan välillisinä tai suorina toimijoina olemme sitoutuneet Suomelle asetettuihin päästövähennystoimiin. Monet jäsenyrityksemme ovat asettaneet itselleen kansallisia tavoitteita kunnianhimoisempia päästövähennystavoitteita. Elinkeinoelämän järjestöt ovat aktiivisesti etsineet ja toteuttaneet erilaisia päästövähennystoimia ja laatineet useita tiekartto- ja hiilineutraalin Suomen tavoitteiden saavuttamiseksi. Näkemyksemme mukaan muun muassa valtioneuvoston hyväksymän fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteet sekä EU:n elpymisvälineestä liikenteen lataus- ja jakeluinfraan osoitettu rahoitus ovat konkreettisia askeleita hiilineutraaliin tieliikenteeseen.

Olemme koonneet tähän lausuntoon järjestöjemme yhteisiä näkemyksiä tieliikenteen kansallisesta päästökaupasta. Tutustuttuamme arviomuistion luonnokseen toteamme näkemyksenämme, että tieliikenteen kansallisen päästökauppajärjestelmän luominen ei ole kannatettava ratkaisu. Yksityiskohtaisemmat perustelut on kirjattu jäljempänä lausuntoomme. Lausunnossamme nostetaan esille tiiviisti seuraavat näkökohdat:

- tieliikenteen päästökaupalle ei ole tarvetta, sillä tieliikenteen päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa jo päätetyillä ja niitä täydentävillä muilla toimenpiteillä
- kansallinen tieliikenteen päästökauppa koskisi yksipuolisesti vain Suomea, jolloin polttoaineen hinnannousu heikentäisi suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyä, kotitalouksien ostovoimaa ja kotimaan matkailun toimintaedellytyksiä
- Suomessa hiilen hinta on sisällytetty osaksi polttoaineen hintaa ja tieliikenne kuuluu myös taakanjakosektorin piiriin – tieliikennettä säänneltäisiin tulevaisuudessa näin ollen sekä päästökaupan että taakanjakosektorin kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta
- tieliikenteen päästökaupan hintakehitykseen liittyisi erittäin suurta epävarmuutta
- Suomessa liikennepolttoaineiden verotaso on kansainvälisestikin korkea ja tieliikenteen hinnoitteluun kohdentuu päästökaupan lisäksi myös muita jo päätettyjä ja suunnitteilla olevia uusia toimenpiteitä
- arviomuistiossa ja sen taustalla olevissa yritysvaikutusten arvioinneissa ei ole eritelty päästökaupan päästövähennysmekanismeja tavaraliikenteelle ja eri toimialojen yrityksille, vaan muutoksia on kuvattu mekaanisina kysynnän alenemista kuvaavana lukuina
- päästökaupan aiheuttamaa kustannusten nousua olisi välttämätöntä kompensoida niille kotitalouksille ja yrityksille, joiden liikkumis- ja kuljetuskustannukset kasvaisivat kohtuuttomasti
- tieliikenteestä kerättäviä tuloja olisi käyttövoimien murrosvaiheessa johdonmukaista ohjata nykyistä määrätietoisemmin tieliikenteen päästövähennystoimien toteuttamiseen

Kotimaisen päästökaupan valmistelu suhteessa komission ehdotukseen EU-laajuisesta päästökaupasta

Arviomuistiossa on linjattu etenemispolku, jonka mukaan kansallinen tieliikenteen päästökauppa on selvitettävä vaihtoehto, jos EU:n laajuinen päästökauppa ei etenis ja päästökaupalle olisi välttämätön tarve tieliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi. Tämän osalta haluamme tuoda esille, että Euroopan Unionin lainsäädäntöprosessit ovat verrattain hitaita ja tietojemme mukaan EU-tason tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan valmistelua ei olla lopettamassa.

Haluamme myös tuoda esiin näkemyksenämme, että sisämarkkinoiden toimivuuden vuoksi olisi tärkeää välttää kansallisia kilpailukykyä heikentäviä ratkaisuja erityisesti niissä asioissa, joissa olemme EU-tasolla sitoutuneet yhteisiin tavoitteisiin.

Euroopan komission ehdottama Fit for 55 -valmiuspaketti sisältää tieliikenteen päästökaupan lisäksi monia muita lainsäädäntöehdotuksia, jotka vaikuttavat liikenteen hinnoitteluun, kuten esimerkiksi energiaverodirektiivin uudistaminen, uusiutuvia kestäviä polttoaineita koskeva ehdotus ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva lainsäädäntöehdotus.

Näkemyksemme mukaan on erityisen tärkeää muodostaa kokonaiskuva siitä, että Suomessa hiilen hinta on jo sisällytetty osaksi polttoaineen hintaa ja tieliikenne kuuluu myös taakanjakosektorin piiriin. Tieliikennettä säänneltäisiin tulevaisuudessa näin ollen sekä EU-laajuisen päästökaupan että taakanjakosektorille kohdistettavien kansallisten toimien ja liikenteen verotuksen kautta. Tieliikenteen päästöohjaus poikkeaisi näin säänneltyinä merkittävästi nykyisen päästökauppasektorin toimialoista.

Tieliikenteen päästökaupalle ei ole tarvetta

Tieliikenteen päästökauppa ei ole perusteltu toimenpide, sillä liikenteen päästökaupan ja liikenteen päästövähennystoimia selvittäneiden tiekarttojen perusteella päästöjen vähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa jo päätetyillä ja valmisteilla olevilla muilla toimenpiteillä sekä niitä täydentävillä toimilla. Liikenteen ns. perusennusteeseen syksyllä 2021 tehdyn päivityksen mukaan liikenteen päästökaupasta jää vuodelle 2030 asetetusta päästövähennystavoitteesta noin 1,25 miljoonaa tonnia, mikä on selvästi vähemmän kuin vuonna 2020 laaditussa päästöarviossa.

Perusennusteessa ja valtioneuvoston fossiilittoman liikenteen tiekartan esittelemissä lisätoimissa ei vielä ole otettu huomioon komission 55-valmiuspaketissa esitettyjä lainsäädäntöesityksiä, joista muun muassa henkilö- ja pakettiautojen uusi raja-arvolainsäädäntö ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jake- ja jakeluinfrastruktuuria koskeva sääntely vähentävät myös perusuran mukaisia päästöjä ennakoitua nopeammin. Myös kuorma- ja linja-autojen raja-arvolainsäädäntöä tarkistetaan ensi vuonna.

Kiristyvät raja-arvot nopeuttavat liikenteen sähköistymistä, mikä osaltaan muuttaa kansallisten toimien tarvetta ja suuntaamista. Päästövähennysten lisätoimien tarve kohdistuu komission 55-valmiuspaketin toimien perusteella ensisijaisesti lataus- ja jakeluinfraan, jotta vaihtoehtoisia polttoaineita hyödyntävät ajoneuvot voisivat yleistyä Suomessa ennakoitua nopeammin.

Liikenteen käyttövoimamurroksen nopeuttamisella on huomattava vaikutus liikenteen päästöihin ja vuodelle 2030 asetetun tavoitteen saavuttamiseen. Esimerkiksi 100 000 täyssähköisen henkilöauton ja 2 000 täyssähköisen kuorma-auton lisäys kannassa tavoitetasoon nähden vähentäisi päästöjä hieman yli 0,3 miljoonalla tonnilla vuodessa vuoden 2030 tasolla. Näkemyksemme mukaan kansallinen päästökauppa ei ole liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisen kannalta Suomessa jatkossakaan tarpeellinen toimi.

Päästökaupan hintakehitys on äärimmäisen epävarma, joten kohtuutonta hinnannousua on hillittävä

Tieliikenteen kansallinen päästökauppa olisi mekanismeiltaan hyvin erilainen kuin nykyinen EU:n teollisuuslaitoksia ja lentoliikennettä koskeva päästökauppajärjestelmä ("EU:n yleinen päästökauppa"). EU:n yleisessä päästökaupassa päästöoikeuksia ostavat toimijat, joiden toiminnasta syntyy kasvihuonekaasupäästöjä. Tieliikenteen päästökauppa olisi puolestaan myyntilupajärjestelmä, joka perustuisi polttoaineiden jakelijoiden ostamiin päästöoikeuksiin ja olisi polttoaineen hinnan näkökulmasta lähinnä veroluonteinen maksu. Tieliikenteen päästökaupan vaikutukset ovat kuitenkin vaikeammin ennakoitavissa kuin polttoaineverojen, sillä päästökaupan hintakehitys on erittäin epävarmaa.

EU:n yleisen päästökaupan hintakehitys on ollut vaikeasti ennakoitavaa. Esimerkiksi syksyllä 2018 analyytikot arvioivat hiilidioksiditonin hinnan jäävän 2020-luvulla 20—35 euroon, mutta viime aikoina hinta on noussut jo 60—75 euron tasolle. Hintakehityksen arvioiminen on monin verroin vaikeampaa huutokauppaan perustuville liikenteen päästökauppajärjestelmille. Tähän on useita syitä:

- Käytännön kokemuksia järjestelmästä ei ole, sillä pelkästään tieliikenteeseen keskittyvästä päästökaupasta ei ole vielä missään maassa kokemuksia. Pohjois-Amerikan ja Uuden-Seelannin päästökauppoihin kuuluu liikenteen lisäksi useita muita sektoreita. Saksassa vuonna 2021 käynnistyneessä polttoaineiden päästökaupassa hinta on puolestaan kiinteä, eli se on toistaiseksi rakenteeltaan käytännössä hiilidioksidivero.
- EU:n yleisessä päästökaupassa selvän referenssihinnan muodostaa kustannus sille, että sähkötuotannossa siirrytään hiilestä maakaasuun. Toimi on toteutettavissa hyvin nopeasti, koska Euroopan maakaasuvoimaloissa on käyttämätöntä kapasiteettia. Tieliikennesektorilta puuttuu vastaava nopeasti toteutettava vertailutoimi.
- Kansallisessa päästökaupassa veloitteiden osapuolia, eli polttoaineiden jakelijoita, olisi vain kourallinen. Tämä aiheuttaa riskejä tehokkaalle hinnanmuodostukselle.
- EU-komission ehdottama liikenteen ja rakennusten päästökauppa johtaisi tilanteeseen, jossa näiden sektoreiden päästöt kuuluisivat sekä uudelle päästökauppasektorille että taakanjakosektorille. Koska jäsenvaltioiden taakanjakosektorin tavoitteet ja nykyiset politiikkatoimet vaihtelevat suuresti jäsenmaittain, on epäselvää, mitä vaikutuksia tällä olisi uuden päästöoikeuden hinnalle.

Näiden syiden vuoksi liikenteen päästökaupan hintakehitys saattaa erota huomattavasti nyt arvioidusta tasostaan. Tämä voi tarkoittaa huomattavasti suurempia kustannuksia elinkeinoelämälle ja kotitalouksille. Ongelmaan vastataan jossain määrin arviomuistion taustaselvitysten eri skenaarioilla, mutta tulosten epävarmuus on suurta myös skenaarioiden oletusten toteutuessa. Tämä tulisi tuoda selvästi esiin arviomuistiossa ja myöhemmässä viestinnässä.

EU-komissio on sisällyttänyt liikenteen ja rakennusten päästökaupaa koskevaan ehdotukseensa useita kohtuutonta hinnannousua hillitseviä elementtejä, kuten päästöoikeuksien etupainotteinen huutokauppaus, yleistä päästökaupaa mukaileva markkinavakausvaranto sekä markkinavakausmekanismeissa olevien päästöoikeuksien ylimääräinen huutokauppaus. Näiden ehdotusten vaikutus ja riittävyys on epävarmaa mutta tavoite kannatettava. Kohtuutonta hinnannousua tulisi arviomuistiossa käsitellä kattavammin myös kansallisen päästökaupan osalta, mukaan lukien päästöoikeuden kattohinta.

Arviomuistiossa on tieliikenteen päästökaupan osalta pohdittu myös rajat ylittävistä polttoaineen kuluttajatuonnin vaikutuksia myyntilupajärjestelmän toimintaan. Päästökaupan ulkopuolinen tuonti olisi uhkatekijä ensisijaisesti rajat ylittävässä kuorma-autoliikenteessä, jossa on mahdollista tankata suuria määriä polttoainetta tieliikenteen päästökaupan ulkopuolisesta maasta ja saada näin kilpailuetua yksinomaan Suomessa liikennöivään kalustoon nähden.

Liikennepolttoaineiden hintaa nostavat myös monet muut toimet

Tieliikenteen päästökaupan vaikutukset polttoaineen hintaan vaihtelevat arviomuistiota varten tehdystä taustaselvityksessä 0,04 eurosta aina 2,09 euroon litralta riippuen päästöjen vähentämistavoitteesta ja päästökaupasta. Esitetyn suuruisella hintavaihtelulla päästökaupan toteutettavuudesta ei ole mahdollista muodostaa kokonaiskuva.

Päästökaupan tarpeen ja vaikutusten arvioinnissa on tärkeää ottaa huomioon, että tieliikenteen hinnoitteluun kohdentuu päästökaupan lisäksi myös muita sekä jo päätettyjä että suunnitteilla olevia toimenpiteitä. Arviomuistiossa polttoaineiden hintavaikutuksia on selvitetty ottamatta kantaa muiden hinnoittelutoimien samanaikaisiin vaikutuksiin. Hinnoittelutoimenpiteiden vaikutuksia tulisi arvioida erilaisten osin ristikkäistenkin toimenpiteiden yhteisvaikutuksena.

Tieliikenteen biojaketuvelvoitetta koskeva sääntely nostaa polttoaineiden hintoja tulevien vuosien aikana. Yleinen energiamarkkinoiden heilahtelu heijastuu myös liikennepolttoaineiden hintoihin ja raakaöljyn hintakehityksen on ennakoitu olevan pitkällä aikavälillä vakaasti kasvava. Liikenteen veropohjan sulaminen ja tieliikenteen verotuksen uudistaminen ovat olleet esillä myös Suomessa, sillä päästöjen vähentyessä ja liikenteen sähköistyessä liikenteen verokertymä alenee.

Toukokuussa 2021 julkaistussa liikenteen verotuksen uudistamista selvittäneen työryhmän raportissa toimenpiteinä liikenteen verokertymän varmistamiseksi on selvitetty muun muassa polttoaineveron korottamista, ajoneuvoveron tason nostamista ja kilometriveroa. Liikenteen verotyöryhmä on esittänyt muun muassa päästöohjauksen siirtämistä ajoneuvoveron perusverosta polttoaineveroon, mikä tarkoittaisi nykyisellä liikenteen polttoaineverorakenteella myös kuorma-autojen ja linja-autojen dieselpolttoaineen veron tuntuvaa nostamista. Lisäksi on esitetty dieselin alemmasta verokannasta luopumista, mikä nostaisi merkittävästi kuorma- ja linja-autoliikenteen kustannuksia. Työryhmä ehdottaa lisäksi polttoaineverotuksen tasoon vuosittaisia indeksikorotuksia ja liikennepolttoaineiden energiasältöveron kiristystä. Tämä tarkoittaisi ennakoitua polttoainetehokkuuden paranemisella noin kahden prosentin vuosittaista korotusta polttoaineverotasoihin inflaatiotarkistusten lisäksi.

Kansallisten toimien lisäksi tieliikenteeseen kohdistuu myös EU-komission valmiuspaketin ehdotusten mukaisia muita hinnoittelumuutoksia, joita ovat muun muassa energiaverodirektiivin uudistamisen, uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohjaa koskevan sääntelyn ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevan sääntelyn tuomat hintamuutokset.

Päästökaupan vaikutusten arviointi antaa yritysvaikutuksista silotellun kuvan

Päästökaupan vaikutusten arvioinnin tausta-aineistossa – esimerkiksi polttoaineiden hinnannousun yritysvaikutuksia selvittäneessä tutkimuksessa – hinnoittelun vaikutuksia on arvioitu ottamatta kantaa, mistä hinnankorotus aiheutuu. On erittäin todennäköistä, että polttoaineiden hintaan kohdistuu myös ilman päästökauppaa vaikutusten arviointiraportissa esitetyn suuruisia hinnan korotuksia. Tällöin päästökaupan hinnan korotus olisi lisäkustannus muuhun hintakehitykseen ja muihin hintaan vaikuttaviin toimenpiteisiin nähden.

Päästökaupan arviomuistiossa ja sen taustalla olevissa vaikutusten arvioinneissa ei ole eritelty päästökaupan päästövähennysmekanismia tavaraliikenteessä, vaan muutoksia on kuvattu mekaanisina kysynnän alenemista kuvaavana lukuina. Tavaraliikenteessä päästöjen vähenemisen taustalla voi olla siirtyminen vähäpäästöiseen kalustoon tai suoritteiden aleneminen logistista järjestelmää tehostamalla, mikä johtaa korkeampiin kuormitusasteisiin. Kuljetussuorite ei tällöin vähene, vaikka ajokilometrien ja päästöjen määrä laskee. Liikennesuoritteiden väheneminen voi kuitenkin johtua myös kuljetuskustannusten kasvun aiheuttamasta taloudellisen toimeliaisuuden vähenemisestä – tällöin vähenemä olisi peräisin elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja kilpailukykyyn heikkenemisestä, mikä ei ole hyväksyttävä tieli-

kenteen päästövähennysmekanismi. Raskaissa kuorma-autoissa ei vielä lähiaikoina ole tarjolla realistisia nopeasti yleistäviä käyttövoimavaihtoehtoja, jolloin hintaohjauksen vaikutus jäisi vaatimattomaksi.

Päästökaupan yritysvaikutukset on muistioloennoksessa esitellyssä taustaselvityksessä arvioitu varsin maltilliseksi. Selvityksen mukaan yritysten tuotantokustannukset kasvaisivat polttoaineen hinnan nousun seurauksena vain vähän, vaikka polttoaineiden hinta kasvaisi 5–21 prosenttia. Maltilliset vaikutusarviot johtunevat valitusta talousteoreettisesta lähestymistavasta, jossa vaikutuksia on arvioitu ns. välituotekäytön kautta panos-tuotosmallilla. Esimerkiksi aiemmassa dieselin alemmasta verokannasta luopumista koskevassa selvityksessä, jossa on sovellettu yleisen tasapainon mallia, kustannusvaikutukset yrityksille on arvioitu huomattavasti suuremmiksi. Elinkeinoelämän järjestöt ovat jo aiemmin lausunnoissaan painottaneet, että kuljetuskustannusten vaikutusten arviointia ei tulisi tarkastella yksinomaan talousteoreettisten mallianalyysojen avulla, vaan luotettavien toimialakohtaisten vaikutusten arviointi edellyttäisi myös toimialakohtaisia empiirisiä tutkimuksia.

Päästökaupalla on sekä alueellisia että toimialakohtaisia yritysvaikutuksia. Teollisuuden eri toimialojen ja rakentamisen lisäksi hinnoittelulla on suuri merkitys kaupan sektorille ja palvelusektorille. Monilla tuotteilla on monipolvinen alihankintaketju, jossa kuljetuskustannuksilla on suuri merkitys. Lähtökohdista ei voi olla se, että vientiteollisuuden toimialat ja kotimainen kaupan sektori siirtäisivät kustannusten nousun hintoihin. Hintojen nousu söisi merkittävästi vientiteollisuuden kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin ja alempien logistiikkakustannusten sijaintikohteisiin nähden. Kansainvälisillä markkinoilla kilpailevat vientialat kohtaavat jo nykyisellään korkeasta polttoaineverotuksesta ja pitkistä etäisyyksistä markkinoille koostuvan logistisen takamatkan. Yksipuolisesti Suomea koskeva polttoaineen hinnannousu heikentäisi suomalaisen vientiteollisuuden suhteellista kilpailukykyä.

Vastaavasti liikennepolttoaineiden kuluttajahintojen nousu ja tarve siirtää kuljetus- ja liikennöintikustannusten kasvu tuotteiden ja palvelujen hintoihin vähentäisi kotitalouksien ostovoimaa, mikä heijastuisi kotimaisen kaupan ja matkailun toimialoille. Jos liikkumiskustannukset Suomessa kasvavat, samalla vähenee myös kotimaan matkailu. Matkailun väheneminen heikentäisi Suomessa toimivien matkailu- ja ravintolayritysten toimintaedellytyksiä ja supistaisi palvelusektoria toimialana.

Päästökaupan yritysvaikutusten selvityksessä ostopalveluna hankittuja kuljetuksia on tarkasteltu kokonaan omana toimialanaan. Nämä kuljetukset tulisi kuitenkin nähdä osana kunkin toimialan kuljetuksia, sillä kuljetusala joutuu siirtämään polttoainekustannusten nousun kuljetusten hintoihin samalla tavalla kuin teollisuus ja kauppa tekevät operoidessaan kuljetuksia omalla kalustollaan. Kuljetusintensiivisille toimialoille polttoaineen hinnannousu merkitsee suoraa kustannusten kasvua.

Kustannusten kompensatiomalleista

Päästökaupan vaikutus liikkumisen kustannuksiin olisi suurin maaseudulla ja kaupunkiseutujen kehysalueilla sekä kuljetusintensiivisillä toimialoilla. Liikenteen päästökaupan tapaisen hinnoittelumekanismiin voidaan arvioida lisäävän alueellisia tuloeroja. Liikenteen hinnoittelun kustannusten nousua on välttämätöntä kompensoida niille kotitalouksille ja yrityksille, joiden liikkumis- ja kuljetuskustannukset kasvaisivat kohtuuttomasti. Valittavan kompensatiomallin tulisi olla oikeudenmukainen, täsmällisesti kohdentuva ja yksinkertainen.

Arviomuistion luonnoksessa on tarkasteltu erilaisia kompensatiomalleja. Kotitalouksille suunnattavien sosiaalisesti oikeudenmukaisen, mutta ohjausvaikutuksiltaan tehokkaan kompensatiomallin luomisen haasteet on tunnistettu myös arviomuistiossa. Yritysten mahdollisista kompensatiomalleista toteuttamiskelpoisin ja yksinkertaisin olisi malli, jossa kuljetusyritykset saisivat polttoaineen kulutukseen nähden saman tuen. Toisaalta päästökaupan vaikutusten on arvioitu kohdentuvan eniten vientiteollisuuteen ja alueellisten erojen on arvioitu olevan suuria, mikä puoltaisi tukien alueellisuutta.

Kompensaatiomalleja on tarpeen arvioida tarkemmin, jos päästökaupan valmistelu jatkuisi.

Yrityskompensaatiot eivät automaattisesti heikennä päästökaupan ohjausvaikutusta. Tämä voidaan välttää esimerkiksi siten, että kompensaation suuruus määrätään ennalta riittävän pitkäksi ajaksi eteenpäin. Jos toimija vähentää päästönsä kompensaatiota vastaavan tason alapuolelle, saa hän pitää taloudellisen hyödyn. Tästä syntyy vastaava ohjausvaikutus. Olennaista on varmistaa ohjausvaikutuksen säilyminen kompensaation toteutustavassa. Yritystarvelähtöinen malli edellyttäisi tarkempaa valmistelua tiiviissä yhteistyössä toimialajärjestöjen ja yritysten kanssa.

Liikenteestä kerättävien huutokauppitulojen käyttö

EU:n laajuisen päästökaupan Akilleen kantapäänä on sosiaalirahasto, jonka varojen jaon kriteerit ovat Suomen näkökulmasta taloudellisesti heikot. Sosiaalirahaston varoja ei voitaisi komission esityksen mukaan käyttää kompensaation kustannusten kasvun vaikutuksia laajemmin elinkeinoelämälle tai kuljetusintensiivisille toimialoille.

Tieliikenteestä kerättäviä tuloja olisi käyttövoimien murrosvaiheessa johdonmukaista ohjata nykyistä määrätietoisemmin tieliikenteen päästövähennystoimien nopeuttamiseen eli innovaatioiden ja investointien rahoitukseen. Näitä toimenpiteitä ovat esimerkiksi lataus- ja jakeluinfra kehittäminen, liikenneinfrastruktuurin kehittämishankkeet ja ylläpito sekä autokannan uudistaminen, jotta fossiilisista polttoaineista voitaisiin siirtyä nopeutetusti hiilineutraaleihin energiamuotoihin. Suomella on erittäin suuret tarpeet investoida kuluvan vuosikymmenen aikana vähäpäästöisen ja päästöttömän liikenteen lataus- ja jakeluinfraan.

Helsingissä 3.12.2021

Autoalan Keskusliitto, toimitusjohtaja Pekka Rissa

Autotuojat ja -teollisuus ry, toimitusjohtaja Tero Kallio

Elinkeinoelämän Keskusliitto ry, johtava asiantuntija Tiina Haapasalo

Kauppan liitto, toimitusjohtaja Mari Kiviniemi

Kemianteollisuus ry, johtaja Sami Nikander ja asiantuntija Tuomas Tikka

Keskuskauppakamari, johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood

Linja-autoliitto ry, toimitusjohtaja Mika Mäkilä

Logistiikkayritysten Liitto ry, toimitusjohtaja Pekka Aaltonen

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK, toiminnanjohtaja Jyrki Wallin ja kehitysjohtaja Markus Lassheikki

Metsäteollisuus ry, johtaja Jyrki Peisa ja logistiikkapäällikkö Alina Koskela

Palvelualojen työnantajat Palta ry, johtaja Tatu Rauhamäki ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Mikko Paloneva

Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry, toimitusjohtaja Petri Laitinen

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL, toimitusjohtaja Anssi Kujala

Suomen Taksiliitto ry, laki- ja neuvontapalveluiden päällikkö Jenni Välimäki

Suomen Yrittäjät, ekonomisti Sampo Seppänen

Teknisen Kaupan Liitto, toimitusjohtaja Markku Uitto

Teknoliateollisuus ry, johtaja Helena Soimakallio ja johtava asiantuntija Heikki Karsimus

Yhteinen Toimialaliitto ry, logistiikka-asiantuntija Jouni Lind