10.10.2024

Talousvaliokunnalle

Asia: HE 119/2024 vp_ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Talousvaliokunta käsittelee hallituksen esitystä polttoaineen jakelun päästökaupasta (HE 119/2024 vp). Polttoaineen jakelun päästökauppa vaikuttaa henkilöautoilun ja kotimaan matkailun kustannuksiin. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (*jäljempänä MaRa*) lausuu asiasta seuraavaa:

1. Henkilöautoilun kustannukset on pidettävä kohtuullisena

Suomen talous on kehittynyt heikosti vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen. Inflaatio on ollut viime vuosina poikkeuksellisen voimakas. Vaikka se onkin laantunut, hinnat ovat jääneet olennaisesti korkeammalle tasolle kuin ne olivat pari vuotta sitten. Inflaatio on syönyt merkittävällä tavalla kuluttajien ostovoimaa. Kulutusta ei pidä leikata uusilla veroilla ja maksuilla eikä niiden korotuksilla.

Autoliikenne, etenkin henkilöautoliikenne, on Suomen matkailulle elintärkeä, tärkeämpi kuin muissa EU-maissa. Tämä aiheutuu siitä, että Suomeen ei ole taloudellisesti kannattavaa rakentaa sellaista rautatieverkkoa kuin tiheästi asuttuun manner-Eurooppaan. Suomi on maapinta-alaltaan suuri valtio, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja väestöntiheys on matala. Myös kylmä talvemme lisää polttoainekustannuksia.

Suurin osa kotimaanmatkailusta tehdään omalla autolla nyt ja tulevaisuudessa. Suomalaiset tekevät esimerkiksi Pohjois-Suomen matkoista noin 90 prosenttia henkilöautolla. Useille tärkeille matkailupaikkakunnille ei ole rautateitä, ja lentäminen on varsinkin sesonkiaikaan kallista esimerkiksi lapsiperheelle. Autolla ajaminen lomalle on usein ainoa realistinen matkustusvaihtoehto perheelle. Usein lomakohteessa halutaan myös liikkua omalla autolla. Autolla tehty kotimaanmatkailu lisää kotimaista kysyntää, työllistää erityisesti kaupunkialueiden ulkopuolella ja tuo taloudellista hyvinvointia myös ruuhka-Suomen ulkopuolelle. Kotimaanmatkailu tuottaa paljon erilaisia verotuloja valtiolle.

Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen arviolta 2 miljoonaa polttomoottoriautoa, vaikka sähköautojen määrä kehittyisi perusennusteen mukaisesti. On epärealistista odottaa, että kotitaloudet pystyisivät lähivuosina siirtymään suurissa määrin sähköautoihin. Suomen autokannassa

keskimääräisen auton hinnan on arvioitu olevan noin 6 200 euroa[1]. Uusi sähköauto maksaa kymmeniä tuhansia euroja, johon harvalla kotitaloudella on varaa.

Yllä todetut seikat on otettava huomioon, kun Suomessa tehdään tieliikenteeseen ja sen kustannuksiin vaikuttavia päätöksiä. Henkilöautoilun kustannukset on pidettävä kohtuullisena kaikille kotitalouksille auton käyttövoimasta riippumatta.

Suomen valtion tulee myös EU-edunvalvonnassa ja kansallisessa lainsäädännössä ottaa huomioon Suomen kansallinen etu ja sijaintiimme, ilmastoomme, pitkiin etäisyyksiin ja harvaan asutukseen liittyvät erityispiirteemme. Jos nämä jätetään ottamatta huomioon, talouskasvumme heikkenee. Suomella ei ole varaa tähän etenkin ottaen huomioon, että olemme pudonneet Pohjoismaiden kelkasta finanssikriisistä 2008 alkaen.

2. Polttoaineiden verotus, jakeluvelvoitteen kiristyminen ja tieliikenteen päästökauppa nostavat kotimaan matkailun kustannuksia

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia.

MaRa kannattaa, että jakeluvelvoitetasoja alennetaan 2025–2027 voimassa olevan lain mukaisista tasoista (HE 121/2024). MaRa on antanut tästä erillisen lausunnon talousvaliokunnalle. Jakeluvelvoitteen ja tieliikenteen päästökaupan seurauksena liikennepolttoaineiden hinta tulee kuitenkin nousemaan tulevina vuosina.

Hallituksen esityksessä (HE 121/2024) olevassa taulukossa 1 on esitetty dieselin ja bensiinin pumppuhinta-arviot vuosille 2025–2027. Ehdotetuilla jakeluvelvoitetasoilla vaikutuksen bensiinin hintaan on arvioitu olevan 0,019 euroa vuonna 2025 ja 0,063 euroa vuonna 2026 sekä 0,118 euroa vuonna 2027. Dieseliin vaikutus olisi 0,078 euroa vuonna 2025 ja 0,132 euroa vuonna 2026 sekä 0,199 euroa vuonna 2027. Nykyisin arvioiduilla polttoaineiden hinnoilla seuraamusmaksutasojen porrastaminen ei vaikuttaisi dieselin ja E10-bensiinin pumppuhintoihin vuosina 2025–2027. Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluvelvoite nousisi 22,5 prosentista 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Hallitus on linjannut, että Suomi liittyy tieliikenteen päästökauppaan heti vuonna 2027 eikä vasta optiokauden jälkeen vuonna 2031.

Tieliikenteen päästökauppa nostaa henkilöautoilun kustannuksia ja tulee kansallisten verojen ja jakeluvelvoitteen aiheuttaman kustannuslisän päälle. Hallituksen esityksessä on käytetty komission arvioon perustuvaa laskelmaa, jonka mukaan päästöoikeuden hinta olisi 50 euroa hiilidioksiditonnilta

[1] https://www.aut.fi/tilastot/verotus_hintakehitys_ja_liikennemenot/autojen_keskihintatilastoja

vuoden 2030 tilanteessa. Tämä nostaisi bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta (sisältäen arvonlisäveron) vuonna 2030.

Liikenteen kustannukset voivat päästökaupan takia nousta huomattavasti hallituksen esityksessä olevaa laskelmaa enemmän.

LVM:n EU:n 55-valmiuspaketin tieliikenteen ehdotusten kustannusvaikutuksia koskevassa selvityksessä (28.9.2022)[2] todetaan, että jos hiilidioksiditonnin hinta on 150 euroa, vaikutus bensiinin hintaan olisi 47 senttiä litralta ja dieselissä 34 senttiä litralta. Päästökaupan vaikutuksia polttoaineen hintaan on selvitetty myös huhtikuussa 2024 julkaistussa kansainvälisessä tutkimuksessa (*Carbon prices on the rise? Shedding light on the emerging EU ETS2*)[3]. Tutkimuksessa käytetyssä kolmessa eri skenaariomallissa päästöoikeuden hinta vuonna 2030 olisi 71 euroa (*Strong EP scenario*), 160 euroa (*Limited EP scenario*) tai 260 euroa hiilidioksiditonni (*Strong EP scenario*). Komission käyttämä oletus päästöoikeuden hinnasta on näihin lukuihin nähden hyvin matala.

Kansainvälisesti vertaillen korkeat kansalliset polttoaineiden valmisteverotasot, asteittain kiristyvä biopolttoaineiden jakeluvelvoite ja tieliikenteen päästökaupan aiheuttama lisähinta nostavat henkilöautoilun ja kotimaan matkailun kustannuksia. Jos päästöoikeuden hinta nousee komission laskelmaa huomattavasti korkeammaksi, henkilöautoilu kallistuu merkittävästi nykyisestä. Pahimmassa tapauksessa dieselin ja bensiinin pumppuhinta nousee päästökaupan takia useilla kymmenillä senteillä. Tällä olisi erittäin kielteisiä seurauksia kotimaan matkailulle, työmatka- ja tavaraliikenteelle

Jakeluvelvoitteen kiristyminen ja päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaa myös työntekijöiden kustannuksia. Esimerkiksi monet matkailu- ja ravintola-alan yritykset palvelevat asiakkaita ympärivuorokautisesti ja ainakin niin, ettei julkinen liikenne toimi tai sitä ei ole. Henkilöauto on tällöin usein ainoa keino päästä työpaikalle. Päästökaupan ja jakeluvelvoitteen aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaisi myös kuljetusyritysten kustannuksia ja lisäkustannukset vyörytettäisiin logistiikkayritysten asiakkaille.

Suomessa liikennepolttoaineilta peritään hiilidioksidiveroa 62 €/tCO2. Tällä hetkellä bensiinin hiilidioksidivero on 17,30 senttiä litralta ja dieselissä 19,78 senttiä litralta. Näin samalle päästölle on syntymässä kaksinkertainen hinta, päästöoikeusmaksu ja hiilidioksidivero. **MaRa katsoo, että kun tieliikenteen päästökauppa alkaa Suomessa, polttoaineiden hiilidioksidivero tulee poistaa, koska se on päällekkäinen päästökaupan kanssa.**

[2] https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164350
[3] https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4808605&download=yes

Valtio saa tieliikenteen päästökaupasta tuloja noin 290–350 miljoonaa euroa vuodessa (arviolta 2/3 polttoainejakelun päästökauppatuloista), jos päästöoikeuden hinta on 50 euroa hiilidioksiditonnilta. **MaRa katsoo, että tieliikenteen päästökauppatulot tulee käyttää tieliikenteen sähköistymisen edistämiseen ja kustannusten alentamiseen.**

Hallitusohjelmassa on todettu, että tieliikenteen verotuksen ja maksujen kokonaisuudistus alkaa tällä hallituskaudella. **MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi ei ota käyttöön uusia veroja tai maksuja, kuten kilometriveroa, ruuhkamaksuja ja tietulleja, koska ne nostaisivat henkilöautoilun ja kotimaan matkailun kustannuksia.**

Kilometriverojärjestelmä olisi erittäin kallis ja väärinkäytöksille sekä kyberhyökkäyksille altis verojärjestelmä. Sen jälkeen, kun kilometriverojärjestelmä on luotu, sitä olisi erittäin helppo korottaa. Siitä tulisi liikenteen uusi rahastusautomaatti, jota käytettäisiin yhteiskunnan rahoittamiseen laajasti, ei vain liikenteen verojenaleneman korvaamiseen. Ruuhkamaksut pääkaupunkiseudulla heikentäisivät entisestään keskustan vetovoimaa. Tietullien käyttöönotto esimerkiksi valtaväylillä / moottoriteillä ohjaisi liikennettä tiemaksujen ulkopuoliselle alemman asteiselle tieverkolle. Tämä lisäisi matka-aikoja, heikentäisi liikenneturvallisuutta ja rapauttaisi jo entisestään heikossa kunnossa olevaa alempi asteista tieverkkoa.

3. Päästökaupan kansallinen laajennus

Päästökauppadirektiivin soveltamisalaa ehdotetaan hallituksen esityksessä laajennettavan kansallisesti maa- ja metsätalouden polttoaineisiin sekä vapaa-ajan vesiliikenteen polttoaineisiin.

Ehdotettua lakia ei kuitenkaan sovellettaisi puolustusvoimien, raideliikenteen tai kaupallisen vesiliikenteen käyttöön erillisjaeltuihin polttoaineisiin eikä lentoliikenteen käyttämistä polttoaineista lentopetrooliin ja lentobensiiniin. Soveltamisalan rajaus perustuisi kaupallisen vesiliikenteen osalta verottoman polttoaineen luovutuksen ehtoihin, joiden myötä tietyiltä osin vesiliikenteessä voidaan luovuttaa verotonta polttoainetta aluksille. Soveltamisalan rajauksen myötä polttoaineen jakelu kaupallisille aluksille, jotka eivät ole verottoman polttoaineen erillisjakelun piirissä, olisi ehdotetun lain soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa.

Hallituksen esityksen valmistelussa lentoliikenteen käyttämä lentopetroli ja lentobensiini rajattiin pois kansallisesta laajennuksesta. MaRa pitää tätä kannatettavana.

Veneily saaristossa, rannikolla ja sisävesillä on tärkeä osa kotimaan matkailua ja sen merkitys on kasvussa. Traficomin huhtikuussa 2024 tekemän selvityksen mukaan veneilyn suosio on lisääntynyt. Vuonna 2016 Suomessa oli 1,2 miljoonaa venettä ja nyt niitä on jo noin 1,7 miljoona. Veneiden tankkausasemalla oleva polttoaine on jo tällä hetkellä tienvarsilla olevia jakeluasemia kalliimpaa. **Polttoaineen jakelun päästökauppa lisää**

entisestään veneilijöiden polttoainekustannuksia. MaRa pitää tätä valitettavana, vaikka hallituksen esityksen perustelut kansalliselle laajennukselle ovat ymmärrettäviä. Hallituksen esityksessä on todettu, että päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei nykyisellä polttoaineenjakelulla ole mahdollista toteuttaa ilman merkittäviä ja kustannustehottomia muutoksia polttoaineiden jakeluun.

Vesiliikenteessä käytettävät kaupalliset alukset, jotka ovat verottoman polttoaineen erillisjakelun piirissä, on rajattu päästökaupan ulkopuolelle. **MaRa pitää kaupallisia aluksia koskevaa rajausta välttämättömänä ja kannatettavana.**

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

Timo Lappi
toimitusjohtaja

Kai Massa
lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyrityksiä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, cateringyrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 3 100 jäsentä, joilla on 8000 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.