Vihreä kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

7.10.2024

Eduskunnan talousvaliokunnalle

Hallituksen esitys laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut kunnianhimoiseen ilmastopolitiikkaan ja näkee, että se voidaan toteuttaa yritysten kilpailukyky säilyttäen ja sitä jopa parantaen. Vihreässä siirtymässä on merkittävää kasvupotentiaalia ja uusia vientimahdollisuuksia suomalaisille yrityksille.

Vihreässä siirtymässä on tärkeää varmistaa, että koti- ja kansainvälisillä markkinoilla toimivien yritysten kustannusrasitus ei nouse toimenpiteiden seurauksena Suomen syrjäisen sijainnin, pitkien etäisyyksien tai kylmän talviajan vuoksi. Myös kansalaisten ostovoimasta on pidettävä huolta.

EK kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi hallituksen esityksestä koskien fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa. Polttoainejakelun päästökauppa on osa EU:n energia- ja ilmastopolitiikan 55-valmiuslakipakettia.

Päästökaupan laajuus

Polttoainejakelun päästökauppa kattaa kaikki fossiiliset nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet (ei mäntyöljy tai turve). Päästökauppa kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen ja ETS1:n ulkopuolisen teollisuuden ja energiatuotannon fossiilisen polttoaineen polttokäytön.

Suomessa soveltamisalaa laajennetaan kattamaan maa- ja metsätalous sekä vapaa-ajan vesiliikenne, jotta vältytään kalliilta polttoaineen erottelun takia tehtäviltä muutoksilta niiden jakelussa. Päästökauppa ei koske puolustusta, raideliikennettä, kaupallisen vesiliikenteen verotonta erillisjakelua eikä lentoliikenteeseen tarkoitettua lentopetrolia tai lentobensiiniä. Päästökauppa ei koske nollapäästöisiä polttoaineita.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lla ei ole huomautettavaa päästökaupan kansallisen laajuuden osalta.

Päästökaupan osapuolet

Päästökaupan osapuolia eli säänneltyjä yhteisöjä ovat kulutukseen luovutetusta polttoaineesta valmisteverovelvolliset tahot, käytännössä isot polttoainejakelijat.

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki 7.10.2024

Tämän lisäksi Suomessa on 80–90 valmisteverovelvollista yritystä, joilla on verottomia polttoainevarastoja, ja käyttöä polttoon, raaka-aineeksi tai apuaineeksi tuotannossa. Yrityksiä on useilla toimialoilla, kuten energiateollisuudessa, valmistavassa teollisuudessa, polttoaineen tukkukaupassa, rakennusteollisuudessa, jätehuollossa, energiahuollossa, kaivostoiminnassa ja alkutuotannossa.

EK pitää hyvänä sitä, että näiden yritysten osalta päästökaupan velvoitteet on mahdollista siirtää sopimuksella polttoaineen toimittaneelle säännellylle yhteisölle vuodeksi kerrallaan.

Päästökaupan aiheuttamat kustannusvaikutukset

Päästökaupalla on merkittävät vaikutus tieliikenteen fossiilisen polttoaineen hintaan. Päästökauppaa nostaa tieliikenteen kustannuksia noin 600 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa. Bensan hinta nousisi 16 snt/l (sis. alv) ja dieselin 11 snt/l (sis. alv), jos päästöoikeuden hinta olisi 50 €/tCO2. Kevyen polttoöljyn hinta nousisi noin 13,3 snt/l (sis. alv) eli noin 8 %.

Suomessa liikennepolttoaineilta peritään hiilidioksidiveroa 62 €/tCO2. Näin samalle päästölle on syntymässä kaksinkertainen hinta, päästöoikeusmaksu ja hiilidioksidivero.

Myös maa-, metsä- ja kalatalouden kustannukset nousevat merkittävästi. Tuotantorakennusten lämmityskustannukset nousevat 19 M€ vuodessa. Maa- ja metsätalouden työkoneiden polttoainekustannukset kasvavat 43,5 M€ vuodessa.

Hallituksen esityksessä todetaan, että on mahdollista, että päästöoikeuden hinta voi olla korkeampi jo ensimmäisinä vuosina päästökaupan käynnistymisen jälkeen. Päästöoikeuden hinnan kehittymistä on seurattava tarkasti ja vastaavasti kohdennettava päästökauppatuloja yritysten ja kuluttajien kustannusten hillitsemiseen.

Päästökauppa nostaa kotimarkkinassa toimivien yritysten kustannuksia ja siirtyy tuotteiden ja palvelujen hintoihin. Kotitalouksien liikenne- ja lämmityskustannukset kasvavat, joka vaikuttaa työssäkäyntiin, työssäkäyntialueisiin, palvelujen käyttöön ja saatavuuteen sekä ostovoimaan kaiken kaikkiaan. Henkilöautoliikenteestä riippuvaisen kotimaan matkailun kustannukset kasvavat. Kuljetuskustannukset nostavat niin ikään ulkomaankauppaa käyvien yritysten kustannuksia ja haastavat kansainvälistä kilpailukykyä.

Päästökauppatulot valtiolle

Valtio taas saa päästökaupasta tuloja noin 500 M€ ja lisäksi noin 70 M€ kansallisesti laajemmasta päästökaupan soveltamisalasta.

Vihreä Kasvu
Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki 7.10.2024

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan päästökauppa tuo merkittävät lisäkustannukset yrityksille, arvoketjuille kuten koko elintarvikeketju, sekä kotitalouksille, ja niitä tulee hillitä kaikin keinoin.

Tieliikenteen osalta oleellista on, että päästökauppaan liittymisen seurauksena ei tule yhtä aikaa kaksinkertaista kustannusrasitetta, eli päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Kun EU:n polttoaineenjakelun päästökauppa käynnistyy vuonna 2027, on luovuttava polttoaineen kansallisesta CO2-verosta tai alennettava sitä päästökauppakustannusta vastaavasti.

- Päästökauppakustannus: bensa 16 snt/l, diesel 11 snt/l (sis. alv) (50 €/tCO2)
- Polttoaineen CO2-vero: bensa 17,30 snt/l, diesel 19,78 snt/l (+alv) (62 €/tCO2)

Päästökauppatulot tulee käyttää kaupan piirissä olevien alojen vihreään siirtymään ja kustannusten alentamiseen. Laissa on lueteltu päästökauppatulojen sallitut käyttökohteet. EK painottaa tulojen kohdentamista erilaisiin toimiin niillä päästökauppa-aloilla, joille koituu päästökaupasta tai hiilidioksidiverotuksesta kustannuksia. Kansallisesti tehdyt soveltamisalan laajennukset tulisi kompensoida toimijoille kohdentamalla päästökauppatulot täysimääräisesti näille sektoreille.

Valtio saa päästökaupasta tieliikenteen osalta päästökauppatuloja noin 290–350 M€ vuodessa (arviolta 2/3 polttoainejakelun päästökauppatuloista). EK esittää, että tieliikenteen osalta tulot kohdennettaisiin seuraavasti:

- Tukiin ja kannusteisiin päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan
  - Henkilö-, paketti- ja kuorma-autot
  - Kierrätyspalkkiokampanjan uusiminen
- Tuki lataus- ja tankkausinfran kehittämiseen
  - Raskaan liikenteen latausinfran kehittäminen ml. terminaalit
  - Yhteistoimintamalli liikenneasemien ja valtion välille: tuki raskaan liikenteen taukopaikkojen ja lataus- ja tankkausasemien rakentamiseen ja yhteiskäyttöisiin yksityisiin latausasemiin.
  - TEN-verkon ulkopuolisen latausinfran tukeminen siellä missä markkinaehtoisuus ei toteudu
  - ARA-tuen tai vastaavan palauttaminen kotilatauksen mahdollistamiseksi taloyhtiöissä
- Ilmastomuutoksen vaikutuksiin sopeutuminen panostamalla väyläinfran ja liikenteen t&k&i-toimiin