

14.12.2023

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Asia: Tieliikenteen päästökauppa ja kansallisen option käyttö (VN/23899/2023)

Työ- ja elinkeinoministeriö on lähettänyt lausunnolle EU:n päästökauppadiirektiivin toimeenpanoa tarkastelevan arviomuistion. Siinä kuvataan uuden fossiilisten polttoaineiden jakelua koskevan päästökaupan vaatimuksia, arvioidaan vaikutuksia ja esitellään direktiivin mahdollistamat kansalliset toteuttamisvaihtoehdot. Direktiivin toimeenpanon määräaika on uuden polttoaineen jakelua koskevan päästökauppajärjestelmän osalta 30.6.2024. Arviomuistion lausuntoaika päättyy 7.1.2024.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa, että Suomen on mahdollista osallistua tieliikenteen päästökauppaan 2027 alkaen (vaihtoehto 1) tai Suomi voi käyttää direktiivin sallimaa kansallista optiota ja liittyä päästökauppaan 2031 alkaen (vaihtoehto 2). Päästöksentekoa varten tarvitaan huolelliset ja kattavat vaikutusarviot molemmista vaihtoehdoista.

Suomen on tehtävä direktiivin 30e artiklassa mainittu notifikaatio komissiolle 31.12.2023 mennessä, jotta Suomi säilyttää mahdollisuuden käyttää optiota. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on päättänyt notifikaation tekemisestä. MaRa pitää notifikaation tekemistä perusteltuna ja välttämättömänä, koska se turvaa molempien vaihtoehtojen käyttämisen lausuntokierroksen ja vaikutusten arvioinnin jälkeen.

MaRa katsoo, että Suomen tulee käyttää kansallista optiota ja jäädä tieliikenteen päästökaupan ulkopuolelle 2030 asti.

- 1. Vain option käytöllä varmistetaan, että tieliikenteen kustannukset eivät nouse**

Liikennepolttoaineiden kansallinen hiilidioksidiverotaso bensiinissä ja dieselissä mahdollistaa option käytön. Päästökaupassa on 45 €/tCO₂ hintaraja 2029 saakka (jos se ylittyy, lisätään kauppaan päästöoikeuksia). Suomessa bensiinin hiilidioksidivero on 21,49 senttiä per litra ja dieselissä 24,56 senttiä per litra (verotaso 77 €/tCO₂). Päätetyn polttoaineveroalenuksen seurauksena hiilidioksidivero alenee vuonna 2024, mutta sen taso mahdollistaa edelleen option käytön.

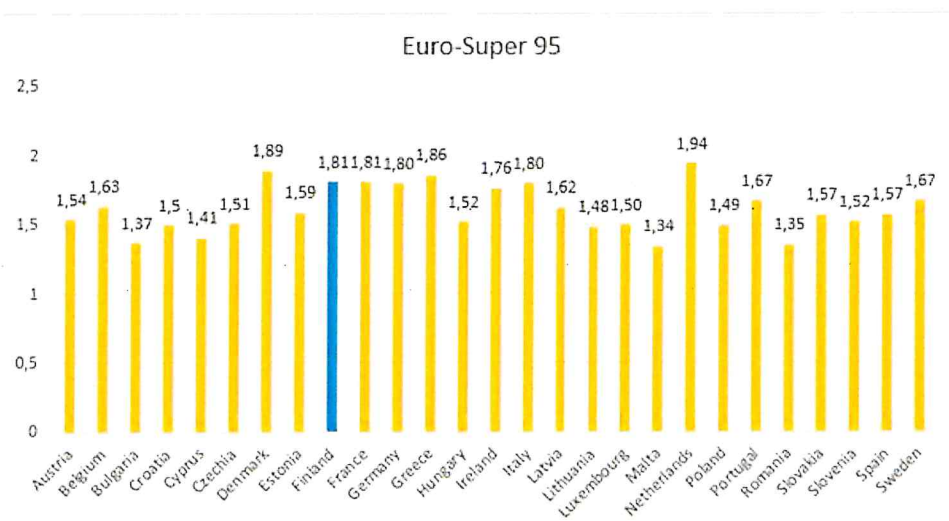
Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Vain optiota käyttämällä voidaan varmistaa se, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse 2027 alkaen. Mikäli optiota ei käytettäisi eikä kansallisia veroja alennettaisi, liikennepolttoaineiden hinta nousisi hallituksen toimenpiteiden seurauksena. Hallitusohjelmassa ei ole kirjausta, jonka mukaan polttoaineverotusta alennetaan päästökaupan lisähintaa vastaavasti.

TEMin arviomuistion mukaan Suomi saa huutokauppatuloja jakelijoiden päästöoikeuksien huutokauppaamisesta arviolta n. 0,5 mrd. euroa vuodessa.

Jos Suomi liittyisi päästökauppaan vuoden 2027 alussa, tieliikenteen kustannuslisäys olisi yhteensä 517 miljoonaa euroa vuodessa vuoden 2030 tilanteessa (bensa 16 senttiä per litra ja diesel 11 senttiä per litra päästöoikeuden hinnalla 50 €/tCO₂). Päästökaupan lisähinnan päälle tulee vielä arvonnisävero (24 %), jolloin pumppuhinta nousee päästökaupan seurauksena mainituilla laskelmilla bensiinissä 19,84 euroa per litra ja dieselissä 13,64 euroa per litra. **Suurin kustannuslisä tieliikenteen päästökaupasta aiheutuisi henkilöautoja käyttäville kuluttajille.**

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. **Päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnan nousu heikentäisi edelleen kuluttajien ostovoimaa ja olisi tulonsiirto kuluttajilta julkiselle taloudelle.**

Vaikka Suomen autokanta sähköistyy hyvää vauhtia, Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen arviolta 2 miljoonaa polttomoottoriautoa. **Suomessa bensiinin hinta on jo tällä hetkellä EU:n korkeimpia.** Suomessa oli 4.12.2023 EU:n neljänneksi korkein bensiinin pumppuhinta.



Suomen talous on kehittynyt heikosti vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen. Taloutemme on jälleen taantumassa. Kulutuksella on yhä kasvava merkitys myös Suomen taloudessa. Taantumän pituutta on vaikea ennustaa. **Jos Suomen heikko talouskehitys jatkuu myös tänä vuosikymmenenä, kulutusta ei pitäisi leikata uusilla veroilla ja maksuilla eikä niiden korotuksilla.** Tämänkin takia Suomen pitäisi hakea optiota.

Tieliikenteen päästökauppa nostaisi kotimaan matkailun kustannuksia ja heikentäisi kotimaan matkailun hintakilpailukykyä suhteessa ulkomaan matkailuun.

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.

Päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaisi 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 aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaisi myös kuljetusyritysten kustannuksia ja lisäkustannukset vyöryttäisiin logistiikkayritysten asiakkaille.**

Kun optiokausi päättyy vuonna 2030 ja tieliikenteen päästökauppa on pakko ottaa käyttöön, kansallisia veroja ja maksuja on alennettava päästöoikeuden hintaa vastaavasti, jotta henkilöautoilun kustannukset eivät nouse. Tämä asia voidaan arvioida LVM:n ja VM:n liikenteen verojen ja maksujen kokonaisuudistuksen yhteydessä.

2. Tieliikenteen päästökaupan käyttöönotto direktiivin mukaisena on mahdotonta Suomessa

Tieliikenteen päästökaupan ulkopuolelle jää direktiivin nojalla esimerkiksi huviveneet ja vapaa-ajan vesiliikenne. Arviomuistiossa todetaan, että maanteiden jakeluasemilta polttoaineen hankkiminen on hyvin yleistä näihin kulkumuotoihin. Lisäksi soveltamisalan ulkopuolelle jää työkoneet.

Arviomuistiossa todetaan, että jakelijoiden päästökaupan (ETS 2) toimeenpano siten, että polttoaineen loppukäyttäjät voitaisiin ennakolta tunnustaa, on nykytilassa mahdotonta. Arviomuistiossa on käyty läpi erilaisia vaihtoehtoja erotella päästökaupan piiriin tuleva jakelu ja muu jakelu. MaRa toteaa, että mitkään näistä vaihtoehdoista eivät ole

käytännössä mahdollisia tai ne aiheuttaisivat polttoaineen jakelijoille kohtuuttomia kustannuksia.

TEM katsoo, että polttoaineen päästökauppa olisi mahdollista tämän takia toteuttaa laajentamalla jakelijoiden päästökaupan soveltamisalaa. Direktiiviä laajemman päästökaupan kustannuslisän palauttaminen käyttäjille edellyttäisi erillisen hyvitysmallin luomista, joka tuottaisi hallinnollista työtä niihin oikeutetuille tahoille ja viranomaisille ja lisäisi valtion kustannuksia.

MaRa toteaa, että tieliikenteen päästökaupan laajentaminen direktiiviä laajemmaksi olisi hallitusohjelmakirjauksen vastaista.

Hallitusohjelmassa todetaan, että vältetään EU-lainsäädännön toimeenpanon yhteydessä kansallista lisäsääntelyä. Toteutetaan voimassa olevan lainsäädännön ”Suomi-lisä”-kartoitus. Puretaan EU-sääntelyn päälle lisättyä kansallista sääntelytaakkaa, joka haittaa yritysten kilpailukykyä tai ihmisten arkea.

MaRa toteaa, että päästökauppadirektiivi tullaan arviomuistion mukaan avaamaan ja neuvottelemaan uudestaan vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Vain optiota käyttämällä voidaan varmistaa, että sääntely toteutetaan 2027–2030 Suomessa direktiivin mukaisena eikä Suomen tarvitse rakentaa raskaita ja monimutkaisia hyvitysmalleja. **Kun Suomi optiota käyttämällä liittyisi vuonna 2031 tieliikenteen päästökauppaan, direktiivi on todennäköisesti ehditty korjaamaan niin, että se soveltuu Suomen olosuhteisiin ja polttoainejakeluun.**

3. Option käytön vaikutukset selvitettävä tarkemmin jatkovalmistelussa

Direktiivin 30e artiklassa on määritelty millä perusteilla jäsenvaltio voi käyttää optiota. TEMin arviomuistion sivuilla 25-26 on todettu kansallisen lykkäyksen ehtona muun muassa se, että jäsenmaa sitoutuu suorittamaan osuutensa sosiaalirahastoon sekä omiin varoihin (kohta 7).

Arviomuistion alustavan arvion mukaan Suomen osuus sosiaalirahastoon on vuosina 2026-2032 yhteensä 596 milj. euroa. Suomen kokonaissaanto SCF:stä on korkeintaan 348 miljoonaa euroa vuosina 2026-2032. Näin ollen Suomen maksuosuus ilmastorahastoon on 85 miljoonaa euroa vuodessa ja Suomen saanto rahastosta on enintään 50 miljoonaa euroa vuodessa (nettomaksu 35 miljoonaa euroa vuodessa). Kansallinen rahoitusosuus olisi 17 miljoonaa euroa vuodessa.

TEMin arviomuistiossa on todettu tämän lisäksi kohdassa 5.5 (vaikutukset julkiseen talouteen), että lykkäyksen käyttämisen edellytyksenä on, että jäsenmaa sitoutuu käyttämään huutokauppatuloja vastaavan summan direktiivin mukaisiin käyttökohteisiin. Myöskään tältä osin lykkäys ei poistaisi direktiivistä seuraavia velvoitteita. TEMin tulkinnan mukaan Suomen tulisi käyttää sosiaalirahaston (nettomaksu 50 miljoonaa euroa vuodessa) ja omia

varoja koskevien velvoitteiden (17 miljoonaa euroa vuodessa) lisäksi 500 miljoonaa euroa vuodessa budjettivaroja niihin käyttötarkoituksiin, joihin huutokauppatuloja normaalisti käytettäisiin, jos Suomi liittyisi päästökauppaan. **MaRa toteaa, että tällaista velvoitetta ei voi päätellä ainakaan resitaalin 87 perusteella.**

Direktiivin resitaali 87: Tietyillä jäsenvaltioilla on jo kansallisia hiiliveroja, joita sovelletaan rakennuksiin, tieliikenteeseen ja direktiivin 2003/87/EY liitteen III soveltamisalaan kuuluviin muihin toimialoihin. Sen vuoksi olisi otettava käyttöön vuoden 2030 loppuun saakka väliaikainen poikkeus. Direktiivin 2003/87/EY tavoitteiden saavuttamisen ja uuden päästökauppajärjestelmän johdonmukaisuuden varmistamiseksi tätä poikkeusta olisi oltava mahdollista soveltaa ainoastaan silloin, kun kansallinen verokanta on korkeampi kuin kyseisen vuoden keskimääräinen huutokauppahinta, ja sen olisi koskettava ainoastaan tällaista veroa maksavien säänneltyjen yhteisöjen palautusvelvoitetta. Järjestelmän vakauden ja avoimuuden varmistamiseksi kansallinen vero, mukaan lukien asiaan liittyvät verokannat, olisi ilmoitettava komissiolle tämän direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä asetetun määräajan päättyessä. **Poikkeus ei saisi vaikuttaa sosiaalisen ilmaston ulkosiin käyttötarkoitukseensa sidottuihin tuloihin tai rakennusten ja tieliikenteen toimialoilla ja muilla aloilla sovellettavan päästökaupan huutokaupasta saatuihin tuloihin perustuvaan omien varojen lähteeseen, jos sellainen otetaan käyttöön Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 311 artiklan kolmannen kohdan mukaisesti**

Yllä todettua asiaa ei voida jättää pelkän ministeriön tulkinnan varaan. **MaRa katsoo, valtion tulee keskustella komission kanssa siitä, mitä maksuvelvoitteita Suomella on vuosina 2026–2030, jos Suomi päättää käyttää kansallista optiota. Suomen tulee vaikuttaa siihen, että direktiiviä tulkitaan Suomen kansallisen edun mukaisesti niin, että optiota käytettäessä valtion velvoitteet pysyvät mahdollisimman pienenä eli velvoitteet kohdistuvat ainoastaan sosiaalirahastoon ja omiin varoihin.**

Kunnioitavasti,

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, catering-yrityksiä, 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 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.