

Asia: VN/23899/2023

## **Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Yleiset huomiot koskien HE luonnosta**

Työ- ja elinkeinoministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta.

Osana 55-valmiuspakettia Euroopan komissio antoi 14.7.2021 direktiiviehdotuksen EU:n päästökauppadirektiivin muuttamiseksi (COM (2021) 551 final). Direktiivipäivityksen myötä perustetaan uusi fossiilisen polttoaineen jakelua koskeva päästökauppa. Päästökauppadirektiivin mukainen jakelijoiden päästökauppa kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen sekä nykyisen yleisen päästökaupan ulkopuolisen teollisuuden ja energiantuotannon fossiilisen polttoaineen luovuttamisen kulutukseen. Direktiivi sallii, että jäsenvaltio käyttää optiota ja lykkää päästökauppaan liittymistä vuoden 2031 alkuun. Hallituksen esitysluonnoksen mukaan Suomi ei käytä optiota vaan liittyy päästökauppaan 2027.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa lausuntonaan seuraavaa.

#### 1. Päästökauppaan liittymisen vuonna 2027 tai 2031

MaRa on syksyllä 2023 tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistiosta antamassaan lausunnossa kannattanut, että Suomi käyttää optiota ja jää päästökaupan ulkopuolelle 2030 asti. Vain tällä ratkaisulla varmistetaan, että tieliikenteen kustannukset eivät nouse eikä direktiivin toimeenpanossa jouduta tekemään kansallisia laajennuksia.

Kehysriihessä 2024 linjattiin, että EU:n uusi polttoaineen jakelijoiden päästökauppa tulee voimaan vuonna 2027. HE-luonnos on valmisteltu tämän päätöksen pohjalta.

MaRan käsityksen mukaan kansallisessa valmistelussa on option käyttöä vastaan puhuvana seikkaa käytetty sitä, että jos Suomi jäisi päästökaupan ulkopuolelle, Suomi ei saisi päästökauppatuloja, mutta se joutuisi siitä huolimatta käyttämään päästökauppatuloja vastaavan määrän direktiivissä mainittuihin kohteisiin. Päästökaupassa Suomi saa arvion mukaan päästökauppatuloja noin 500 miljoonaa euroa vuodessa. Direktiivissä mainitut päästökauppatulojen käyttökohteet ovat varsin laajat ja Suomi käyttää jo tällä hetkellä erilaisia tukitoimia toimialojen vihreään siirtymään. HE-luonnoksen jatkovalmistelussa on tehtävä ja julkaistava luotettava arvio siitä kuinka paljon valtio jo tällä hetkellä käyttää varoja direktiivin sallimiin käyttökohteisiin ja kuinka paljon valtion tulisi optiota käytettäessä käyttää lisärahaa nykytilaan verrattuna. Tämä on olennainen tieto arvioitaessa valitun ratkaisun vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia.

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

Hallitusohjelmassa todetaan, että liikennepolttoaineiden hinta ei nouse hallituksen toimenpiteiden takia. Option käyttämättä jättäminen ja päästökaupan käyttöönotto jo vuonna 2027 tulee kuitenkin nostamaan tieliikenteen kustannuksia kansallisten verojen ja jakeluelvoitteen kustannuslisän päälle.

HE-luonnoksessa todetaan, että jos kansalliset polttonesteiden verotasot pysyvät ennallaan, vuoden 2024 valmisteverotasoilla bensiinin reaalin valmisteverotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 13–15 senttiä litralta. Samassa ajassa dieselin keskimääräinen reaalin verotaso laskisi kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 10–11 senttiä litralta. Verotasojen kehityksessä on myös oletettu, että uusiutuvien polttoaineiden osuus liikennepolttoaineissa olisi 18 prosenttia vuosina 2026–2027 hallitusohjelmaneuvotteluissa sovitun seuraamustasojen porrastuksen seurauksena.

Hallitusohjelman mukaisesti biopolttoaineiden jakeluelvoitetasoja lasketaan voimassa olevasta laista vuosina 2025–2027 ja tästä on annettu HE-luonnos. MaRa pitää jakeluelvoitetasojen alentamista tärkeänä. Tästä huolimatta jakeluelvoitteen kiristäminen nostaa bensiinin ja dieselin hintaa.

Hallitusohjelman mukaisilla jakeluelvoitetasoilla vaikutus bensiinin hintaan on arvioitu olevan 0,115 euroa vuonna 2025 ja 0,170 euroa vuonna 2026 sekä 0,219 euroa vuonna 2027. Mikäli seuraamustasojen alentaminen rajaa jakeluelvoitteen käytännössä 18 prosenttiin, vaikuttaisi se pumppuhintaa alentavasti 1-3 senttiä per litra vuosina 2025-2027.

Dieselin osalta vaikutus olisi 0,172 euroa vuonna 2025 ja 0,228 euroa vuonna 2026 sekä 0,283 euroa vuonna 2027. Seuraamusmaksujen tason alentaminen alentaisi dieselin pumppuhintaa 1 sentillä litralta.

Jollei lakia myöhemmin muuteta, jakeluelvoite nousisi 22,5 prosentista 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

Polttoaineiden kansalliset verotasot ja asteittain kiristytävä biopolttoaineiden jakeluelvoite yhdessä nostavat pumppuhintaa myös reaalisesti nykyisestä tulevina vuosina.

Tieliikenteen päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia noin 517 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa ja tulisi kansallisten verojen ja jakeluelvoitteen aiheuttaman kustannuslisän päälle. Selvityksen mukaan päästökauppa nostaisi päästöoikeuden 50 euron tonninhinnalla bensiinin sekoitehintaa 16 senttiä litralta ja dieselin sekoitehintaa 11 senttiä litralta vuonna 2030. Päästökaupan lisähinnan päälle tulee vielä arvonlisävero (25,5 %), jolloin pumppuhinta nousee päästökaupan seurauksena mainituilla laskelmilla bensiinissä 20,08 senttiä per litra ja dieselissä 13,81 senttiä per litra.

MaRa toteaa, että 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 merkittäväällä tavalla kuluttajien ostovoimaa. Päästökaupan aiheuttama polttoaineen hinnan nousu heikentäisi edelleen kuluttajien ostovoimaa ja olisi tulonsiirto kuluttajilta julkiselle taloudelle.

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

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

Vaikka Suomen autokanta sähköistyy hyvää vauhtia, Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen arviolta 2 miljoonaa polttomoottoriautoa ([https://www.aut.fi/files/2861/Kayttovoimaennusteet\\_2024\\_2205.pdf](https://www.aut.fi/files/2861/Kayttovoimaennusteet_2024_2205.pdf)).

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 vyörytettäisiin logistiikkayritysten asiakkaille.

MaRa katsoo, että kun tieliikenteen päästökauppa alkaa Suomessa, liikenteen veroja tulee alentaa päästöoikeuden hintaa vastaavasti, jotta henkilöautoilun kustannukset eivät nouse. Polttoaineiden kansallisia valmisteveroja ei voi ainakaan korottaa, koska henkilöautoilun ja kotimaan matkailun kustannukset nousevat päästökaupan ja jakeluvaihtoehtojen kiristymisen takia suurimmalla osalla kotitalouksia. Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen yli 2 miljoonaa polttomoottoriautoa.

### 3. Soveltamisalan laajennus

Päästökauppadirektiivin soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavan kansallisesti maa- ja metsätalouden polttoaineisiin sekä vapaa-ajan vesiliikenteen ja yleisen päästökaupan ulkopuolisen lentoliikenteen polttoaineisiin. Kansallisesti soveltamisalaa laajennettaisiin, koska päästökauppadirektiivin mukainen soveltamisala ei nykyisellä polttoaineenjakelella ole mahdollista toteuttaa ilman merkittäviä ja kustannustehottomia muutoksia polttoaineiden jakeluun. Ehdotettua lakia ei kuitenkaan sovellettaisi puolustusvoimien, raideliikenteen tai kaupallisen vesiliikenteen käyttöön erillisjaeltuihin polttoaineisiin. 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.

MaRa pitää valitettavana mutta ymmärrettävänä, että direktiivin täytäntöönpanossa joudutaan HE-luonnoksessa esitetyin perusteluin tekemään kansallisia laajennuksia. Kansallinen laajennus nostaa muun muassa veneilijöiden polttoainekustannuksia. Jo tällä hetkellä veneiden tankkausasemalla oleva polttoaine on tienvarsilla olevia jakeluasemia kalliimpaa. MaRa pitää erittäin tärkeänä, että vesiliikenteessä käytettävät kaupalliset alukset, jotka ovat verottoman polttoaineen erillisjakelun piirissä, on rajattu päästökaupan ulkopuolelle.

---

Timo Lappi

Kai Massa

toimitusjohtaja

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelualojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, hovi-, 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.

## Säännelty yhteisö

**Palaute ehdotetusta säännellyn yhteisön määritelmästä ja veloitteiden siirrosta sopimuksella sekä sääntelyn kohdetta koskevista vaikutuksista**

-

## Maa-, metsä- ja kalatalous

**Miten ja kenelle mahdolliset hyvitykset tulisi toteuttaa erityisesti maa-, metsä- ja kalatalouden toimialoilla?**

-

## Liikennesektorin toimijat

**Mitä vaikutuksia soveltamisalarajauksella on toimintaanne?**

-

**Miten mahdolliset hyvitykset niille yritysmuotoisille toimijoille, joiden käyttämä polttoaine tulee soveltamisalan piiriin, voisi toteuttaa?**

-

Massa Kai  
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry