

Asia: VN/3882/2021

Lausuntopyyntö kansallista tieliikenteen päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta

Lausunnonantajan lausunto

Yleinen lausunto arviomuistioluonnoksesta

Voitte tässä lausua yleisesti arviomuistioluonnoksesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä (jäljempänä MaRa) lausuntoa tieliikenteen kansallista päästökauppaa koskevasta arviomuistioluonnoksesta. MaRa toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Arviomuistion mukaan tieliikenteen kansallisessa päästökauppajärjestelmässä luotaisiin markkina käytettävien polttoaineiden aiheuttamille hiilidioksi-dipäästöille. Päästökaupan vaikutusta polttoaineen hintaan on kuvattu arviomuistiossa ulkopuolisen tutkimuslaitoksen tekemien laskelmien pohjalta kolmen eri skenaarion kautta. Tieliikenteen perusennusteen mukaisesti laaditun skenaarion mukaan päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä voisi nostaa bensiinin pumppuhintaa jopa 72 senttiä ja dieselin 52 senttiä litraa kohti. Perusennuste sisältää oletuksen, että Suomessa on liikenteessä

600 000 sähköautoa vuoteen 2030 mennessä. Lisäskenaarioissa pumppuhinnat eivät nousi näin dramaattisesti. Ensimmäisessä lisäskenaariossa laskelmaan on otettu mukaan fossiilittoman liikenteen tiekartan toimet kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisääminen ja liikennejärjestelmän tehostaminen. Tällöin bensiinin pumppuhinta nousisi 19 senttiä ja dieselin 14 senttiä litralta.

Arviomuistion mukaan myyntikiintiöiden tuomalla hinnannousulla olisi haitallinen vaikutus kotitalouksiin erityisesti kaupunkien kehysalueilla ja maa-seudulla. Liikkumisen kallistuminen heijastuisi muuhun kulutukseen. Yrityksille polttoaineiden ja välituotteiden kasvavat kustannukset olisivat haitallisimpia liikennepalveluissa ja teollisuudessa. Kilpailukyky heikkenisi metsäteollisuudessa, koneiden ja laitteiden valmistuksessa, metalliteollisuudessa ja muussa vientiteollisuudessa. Kotimarkkinassa kustannuslisä siirtyisi kuluttajahintoihin ja leikkaisi

ostovoimaa. Arviomuistiossa avataan myös kustannusnousujen tuomien haittojen kompensointia kotitalouksille ja yrityksille.

1. Liikenteen päästöt vähenevät ilman veronkorotuksia, päästökauppaa ja kilometriveroa

Matkailuala haluaa olla mukana ilmastonmuutoksen torjunnassa ja on tärkeää, että päästöjä vähennetään tavalla, joka ei heikennä kotimaisen matkailun toimintaedellytyksiä tai lisää kotimaan matkailun kustannuksia.

Liikenne- ja logistiikka-ala julkaisi keväällä 2020 tiekartan, jossa esitetään keinot päästöjen puolittamiseen. Päästövähennyskeinot ovat autokannan uudistumisen nopeutus, logistiikan tehostuminen ja digitalisaatio sekä jakeluvetoitteen nosto. Lisäksi tulisi huomioida innovaatioiden ja investointien vaikutusketjut, jotka ovat kaikkien toimialojen hiilineutraaliustiekartoissa keskiössä. Liikenteessä tällaisia ovat esimerkiksi bio- ja sähköpolttoaineiden, akkuteknologioiden ja vetyyn perustuvien teknologioiden kehittyminen.

MaRa toteaa, että liikenteen päästöt vähentyvät ilman polttoaineiden veronkorotuksia, kilometriveroa tai polttoaineen myynnin rajoittamista kansallisella päästökaupalla.

Tiekartan julkaisemisen jälkeen ministeriön uusimassa perusennusteessa on todettu, että liikenteen päästöt vähenevät aiemmin luultua nopeammin. Liikenne- ja viestintäministeriö on omilla toimillaan edistänyt päästövähennyksiä monin keinoin, muun muassa sähköisten ajoneuvojen hankintatuilla ja kannusteilla vähäpäästöisiin työsuhdeautoihin. Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraan on tulossa merkittäviä investointitukia.

2. Kansallisen tieliikenteen päästökaupan valmistelua ei tule jatkaa

Liikenteen verotus on tällä hetkellä Suomessa kireää. Kansallinen tieliikenteen päästökauppa tulisi nykyisen tieliikenteen verotuksen päälle rasittamaan erityisesti bensiini- ja dieselautoilla ajavia. Tieliikenteen päästökauppa olisi haitallista Suomessa toimiville matkailu- ja ravintola-alan yrityksille.

Suomi on syrjäinen ja harvaan asuttu maa, jossa autolla tehdyt kotimaanmatkat ovat pitkiä ja oma auto on suosituin liikkumisväline kotimaan matkailussa. Matkailutoimiala kasvaa rakennemuutosalueilla ja harvaan asutuilla alueilla toisin kuin moni muu toimiala. Enemmistö henkilöautoista on vielä 2030 – luvulla bensiini- tai dieselautoja. Autojen käyttöaika Suomessa on pitkä. Tällä hetkellä liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä on noin 12 vuotta. Tämän vuosikymmenen alussa ostettua bensiini- tai dieselhenkilöautoa käytetään vielä pitkään 2030-

luvulla. MaRan näkemyksen mukaan näköpiirissä ei ole sellaisia muutoksia, että henkilöauton asema suosituimpana liikennevälineenä kotimaanmatkailussa muuttuisi ottaen huomioon liikkumistarpeet ja alueiden ja kohteiden saavutettavuus eri liikennevälineillä.

Päästökauppaan siirtyminen johtaisi siihen, että autolla ajaminen Suomessa kallistuisi. Jos autolla ajaminen Suomessa kallistuu, samalla vähenee myös kotimaan matkailu ja -kysyntä. Kotimaan matkailu työllistää ja tuottaa valtiolle paljon erilaisia verotuloja.

Maanteillä liikkuu runsaasti myös matkailuun liittyvää joukkoliikennettä (linja-autot) ja matkailuajoneuvoja. Suomessa matkailuautojen määrä 10 000 asukasta kohden on Euroopan suurin. Matkailuautot uusiutuvat vähäisten ajokilometrimäärien takia henkilöautoja hitaammin, eikä matkailuautopuolelle polttomoottorille ole vielä pitkään aikaan odotettavissa käyttökelpoista vaihtoehtoista käyttövoimaa. Pitkän matkan joukko- ja tilausajoliikenteessä käytettävät linja-autot ovat puolestaan riippuvaisia dieselpolttoaineesta. Päästökauppaan siirtyminen olisi haitallista myös näillä liikkumistavoilla tapahtuvalle kotimaanmatkailulle.

Kotimaanmatkailun yksi suurimpia ongelmia on sen hintakilpailukyky suhteessa suomalaisten suosikkikohteisiin ulkomailla. Tieliikenteeseen kohdistuvia päästövähennystoimia valmisteltaessa tulee huolehtia siitä, että hintakilpailukyvyyn epäsuhta ei kasva. Kotimaan matkailun ja kokonaispäästöjen kannalta positiivista muutosta ei tapahdu, jos suomalainen valitsee yhä useammin ulkomaan matkan kotimaan matkan sijaan. Päästöt kasvavat, koska lentäen tai viihderisteilijällä tehty lomamatka aiheuttaa merkittävästi enemmän päästöjä kuin automatkailu kotimaassa.

Suomen kansantalouden kannalta ongelmana on matkailutulojen ja matkailumenojen epätasapaino. Suomen matkustustaseen alijäämä (=matkailutulot ovat matkailumenoja pienemmät) on kasvanut lähes miljardi euroa kuudessa vuodessa (2013-2019), mistä on seurannut verotulojen menetystä noin 0,3 miljardia euroa. Tilastokeskuksen mukaan matkustustaseen alijäämä vuonna 2019 oli noin 1,74 miljardia euroa. Tästä syystä on kansantaloudenkin kannalta tärkeää, että Suomessa ei tehdä esimerkiksi päästöjen vähentämistoimia tehtäessä sellaisia päätöksiä, jotka entisestään lisäävät suomalaisten intoa matkustaa kotimaan sijasta ulkomaille.

MaRa toteaa, että polttoaineiden veronkorotukset, kilometrivero, kaupunkien tietullit ja polttoaineiden päästökauppaan siirtyminen nostaisivat autolla liikkumisen, kotimaan matkailun ja työssäkäynnin kustannuksia. MaRa suhtautuu toimenpiteisiin kielteisesti. Kotimaanmatkailun korvaantuessa ulkomaan matkoilla kärsijöinä ovat Suomessa toimivat matkailu- ja ravintolayritykset, niiden työntekijät sekä valtio ja kunnat verotulojen saajana. MaRa katsoo, että arviomuistiosta ei nouse perusteluja kansallisen päästökaupan jatkovalmistelulle.

Kunnioitavasti,

Timo Lappi

Kai Massa

toimitusjohtaja

lakimies

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry on matkailu-, ravintola- ja vapaa-ajan palvelu-alojen elinkeino- ja työmarkkinajärjestö. MaRa edustaa hotelleja, kylpylöitä, viikko-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongresseja, messuja ja tapahtuma-alan yrityksiä, ravinto-loita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenne-asemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konserttitapahtumia, ohjelmapalveluyrityksiä, luontomatkailuyrityksiä, hiihtokeskuksia sekä matkailun markkinointi- ja välityspalveluita tarjoavia yrityksiä. MaRassa on 2 800 jäsentä, joilla on 7 700 toimipaikkaa. MaRan jäsenyritykset työllistävät noin 70 000 henkilöä.

Asian tausta ja valmistelu sekä nykytila ja sen arviointi

Voitte tässä lausua arviomuistion luvuista 1 ja 2

-

Päästökauppajärjestelmä päästövähennyskeinona

Voitte tässä lausua luvusta 3

-

Tieliikenteen päästökaupan toteutuksen vaihtoehdot

Voitte tässä lausua luvusta 4 (mm. päästökaupan toteutusvaihtoehdoista, toteuttamiskustannuksista (myös muista kuin viranomaisten hallinnollisista kustannuksista), seurannan, raportoinnin ja todentamisen järjestämisestä.)

-

Päästökaupan vaikutukset

Voitte tässä lausua luvuista 5.1.-5.5.

-

Kompensaatiot ja yhteenveto vaikutuksista ja kompensaatioista

Voitte tässä lausua luvuista 5.6. ja 5.7. (Lausunnonantajia pyydetään ottamaan kantaa muistion kompensatiomalleihin sekä esittämään mahdollisia muita näkemyksiä kompensatioiden tarpeellisuudesta ja vaihtoehtoisista toteutamistavoista.)

-

Yhteenveto ja johtopäätökset

Voitte tässä lausua luvusta 6.

-

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry