

Asia: VN/11908/2023

Luonnos hallituksen esitykseksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta (jakeluvelvoite)

Lausunnonantajan lausunto

1. Koko esitysluonnosta koskevat lausunnot

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

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

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

Hallitus on kehysriihessä 2024 linjannut, että Suomi liittyy EU:n laajuiseen tieliikenteen päästökauppaan jo vuonna 2027 eikä vasta 2031, joka olisi direktiivin nojalla mahdollista. Tieliikenteen päästökauppa yhdistettynä kansallisiin veroihin ja jakeluvelvoitteen kiristymiseen nostaa liikennepolttoaineiden hintaa nykyisestä.

Tieliikenteen päästökauppaa koskevassa HE-luonnoksessa todetaan, että jos kansalliset polttonesteiden verotasot pysyvät ennallaan, vuoden 2024 valmisteverotasoilla bensiinin reaalinen valmisteverotaso laskisi vuoteen 2027 mennessä kuluttajahinta- ja ansiotasoindeksiennusteella korjattuna noin 13–15 senttiä litralta. Samassa ajassa dieselin keskimääräinen reaalinen 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 hallitusohjelmaneuvoittelussa sovitun seuraamustasojen porrastuksen seurauksena.

Hallitusohjelman mukaisesti biopolttoaineiden jakeluvoltetasoja lasketaan voimassa olevasta laista vuosina 2025–2027. MaRa pitää jakeluvoltetasojen alentamista tärkeänä. Tästä huolimatta jakeluvoltteen kiristäminen nostaa bensiinin ja dieselin hintaa.

Hallitusohjelman mukaisilla jakeluvoltetasoilla vaikutus bensiinin hintaan on arvioitu olevan 0,115 euroa vuonna 2025 ja 0,170 euroa vuonna 2026 sekä 0,219 euroa vuonna 2027. Mikäli seuraamusmaksujen tasojen alentaminen rajaa jakeluvoltteen käytännössä 18 prosenttiin, vaikuttaisi se pumppuhintaa alentavasti 1-3 senttiä per litra vuosina 2025-207.

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, jakeluvoltte nousisi 22,5 prosentista 31 prosenttiin vuoden 2028 alussa ja olisi 32 prosenttia vuonna 2029 ja 34 prosenttia vuonna 2030 ja sen jälkeen.

MaRa toteaa, että polttoaineiden kansalliset verotasot ja asteittain kiristytvä biopolttoaineiden jakeluvoltte yhdessä nostavat pumppuhintaa myös reaalisesti nykyisestä tulevina vuosina. Tämä päälle tulee vielä päästökaupan aiheuttama lisähinta.

Tieliikenteen päästökauppa nostaisi tieliikenteen kustannuksia noin 517 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa ja tulisi kansallisten verojen ja jakeluvoltteen aiheuttaman kustannuslisän päälle. Selvityksen mukaan päästökauppa nostaisi päästöoikeuden 50 euron tonnihinnalla 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. Kansallisten polttoaineverojen päälle tulevan päästökaupan lisähinnan ja jakeluvoltteen kiristymisen aiheuttama polttoaineen hinnan nousu heikentäisi edelleen kuluttajien ostovoimaa ja olisi tulonsiirto yksityiselle julkiselle sektorille.

Suomen talous on kehittynyt heikosti vuoden 2008 finanssikriisin jälkeen. Taloutemme on jälleen taantumassa. Kulutuksella on yhä kasvava merkitys myös Suomen taloudessa. Taantuman pituutta

on vaikea ennustaa. Jos Suomen heikko talouskehitys jatkuu myös tänä vuosikymmenenä, kulutusta ei pitäisi leikata uusilla veroilla ja maksuilla eikä niiden korotuksilla.

Autoliikenne, etenkin henkilöautoliikenne, on Suomen matkailulle elintärkeä, tärkeämpi kuin muissa EU-maissa. Tämä johtuu siitä, että Suomeen ei ole taloudellisesti kannattavaa rakentaa sellaista rautatieverkkoa kuin tiheästi asuttuun manner-Eurooppaan. On myös huomioitava, että Suomi on maapinta-alaltaan suuri valtio, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja väestötiheys on matala. Myös kylmä talvemme lisää polttoainekustannuksia. Vaikka Suomen autokanta sähköistyy hyvää vauhtia, Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen arviolta 2 miljoonaa polttomoottoriautoa.

Suomen valtion tulee 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. Tämä heikentää myös Suomen houkuttelevuutta investointikohteena. Suomella ei ole varaa tähän etenkin ottaen huomioon, että olemme pudonneet Pohjoismaiden keltasta finanssikriisistä 2008 alkaen.

MaRa toteaa, että tieliikenteen päästökauppa ja jakeluvuoroituksen kiristäminen nostavat kotimaan matkailun kustannuksia ja heikentävät 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.

Jakeluvuoroituksen kiristymisen ja 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 ja jakeluvuoroituksen aiheuttama polttoaineen hinnannousu nostaisi myös kuljetusyritysten kustannuksia ja lisäkustannukset vyörytettäisiin logistiikkayritysten asiakkaille.

MaRa katsoo, että kun tieliikenteen päästökauppa alkaa Suomessa vuonna 2027, 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 jakeluvuoroituksen kiristymisen takia suurimmalla

osalla kotitalouksia. Suomessa on vuonna 2030 liikenteessä edelleen yli 2 miljoonaa polttomoottoriautoa.

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-osakeyhtiöitä, leirintäalueita, kongressi- ja tapahtumatoimialan yrityksiä, ravintoloita, catering-yrityksiä, eines- ja valmistuskeittiöitä, kahviloita, pubeja, yökerhoja, liikenneasemia, huvi-, teema- ja elämyspuistoja, keilahalleja, festivaaleja ja konsertti-tapahtumia, 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.

2. Mitä mieltä olette ehdotetusta joustomekanismimallista?

Mitä mieltä olette erityisesti ehdotetuista hyväksymiskriteereistä, niiden toimivuudesta, todentamisesta, valvonnasta ja hyväksymismenettelystä?

-

3. Mitä mieltä olette ehdotetusta RFNBO-polttoaineita koskevasta vähimmäisosuusvelvoitteesta (ml. välituotevety) ja sille asetettavasta seuraamusmaksutasosta?

-

4. Mitä mieltä olette ehdotetusta mallista lisätä uusiutuva liikennesähkö osaksi jakeluvelvoitetta?

-

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry

