



8.1.2024

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Arviomuistio polttoainejakelun päästökaupan toimeenpanosta

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 ilmaston vuoksi. Myös kansalaisten ostovoimasta on pidettävä huolta.

EK kiittää mahdollisuudesta lausua polttoainejakelun päästökaupan arviomuistioista. Polttoainejakelun päästökauppa on osa EU:n vuonna 2021 esittelemää ilmastopolitiikan 55-valmiuspakettia. Lausunnossa päästökauppaa käsitellään lähinnä liikennepolttoaineiden kannalta.

Vaikutusarvioiden esittäminen

Arviomuistioissa on kuvattu päästökaupan sisältöä, kansallista toimeenpanoa ja vaikutuksia. EK kiinnittää huomiota vaikutusarvioihin ja toimeenpanoon liittyviin taloudellisiin vaikutuksiin, jotka jäävät arviomuistiossa epäselviksi. EK toivoo, että työ- ja elinkeinoministeriö tarkentaa arvioita ja vaihtoehtoisia vaikutuskeinaarioita ennen hallituksen lakiluonnoksen lähettämistä lausunnoille:

- Vaikutukset yrityksiin: Muistiossa tulisi esittää toimialakohtaisesti, miten päästöoikeusmaksut vaikuttavat kotimarkkinassa toimiviin yrityksiin ja miten ulkomaankauppaa käyvien yritysten kansainväliseen kilpailukykyyn sekä matkailuun.
- Vaikutukset kotitalouksiin: Miten liikennepolttoaineiden 11/16 snt/l + alv hinnan nousu kohdistuu työssäkäyntiin, työssäkäyntialueisiin, palvelujen käyttöön ja saatavuuteen sekä ostovoimaan.
- Päästökaupan taloudelliset vaikutukset kokonaisuudessaan: miten paljon kotitalouksien menot nousisivat, miten paljon yritysten kustannukset kasvaisivat, miten paljon valtio saisi huutokauppatuloja ja miten ne kierrätettäisiin takaisin päästökauppa-alojen vihreään siirtymään.

- Kompensaatiot: Miten valtio kompensoisi päästöoikeusmaksut polttoainevevrotuksen hiilidioksidiverossa, jotta ei syntyisi kaksinkertaista maksua. Päästöoikeuden hinta-arviona käytetään 45 €/tCO₂, hiilidioksidiverotus on Suomessa tasolla 62 €/tCO₂ vuodesta 2024 alkaen.
- Kansallisen option käyttö liittyä päästökauppaan 2031: Miten valtio kohdentaisi huutokauppatuloja vastaavan määrän rahaa päästökauppa-alojen vihreään siirtymään 2027–2031.
- Sosiaalinen ilmatorahasto: Miten saanto rahastosta ja kansallinen osuus kohdennettaisiin Suomessa ja miten se keventäisi päästökaupasta aiheutuvia liikennekustannuksia.

Vihreän siirtymän edistäminen huutokauppatuloilla tai vastaavalla summalla

Arviomuiston mukaan valtion tulee käyttää vihreään siirtymään kansallisesti sama määrä rahaa vuosina 2027–2031 riippumatta siitä onko maa mukana päästökaupassa 2027 lähtien vai onko maa käyttänyt kansallista optiota ja lykännyt osallistumista vuoden 2030 loppuun saakka. Arviomuiston mukaan tämä tarkoittaisi noin 0,5 miljardia euroa vuodessa.

Jäsenmaat ovat näin ollen sopineet alkavansa edistää fossiilisia polttoaineita käyttävien toimialojen vihreää siirtymää riippumatta päästökauppaan liittymisen ajankohdasta. EK pitää edistämistoimia hyvänä Suomen liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta.

Direktiivin artiklassa on lueteltu vihreän siirtymän edistämiskeinot eli tulojen käyttökohteet. EK tukee näiden keinojen käyttämistä, mutta painottaa kohdentamista niihin päästökauppa-aloihin, jotka myös kattavat päästökaupasta tai hiilidioksidiverotuksesta aiheutuvat kustannukset. Erityisesti tuet ja kannusteet päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan sekä lataus- ja tankkausinfraan kehittämiseen on todettu hyväksi tieliikenteessä.

Päästökaupan käynnistyminen eli oikeuksien ostamisen ja palauttamisen aloittaminen 2027 tai 2031 (kansallinen lykkäysoptio)

EU:ssa polttoaineenjakelele päästökauppa käynnistyy vuonna 2027. Suomessa bensiinissä ja dieselissä on käytössä hiilidioksidivero energiasisältöveron lisäksi. Direktiivi sallii, että kansallisesti polttoainejakelijat voidaan vapauttaa päästöoikeuksien palauttamisesta vuoden 2030 loppuun saakka, jos hiilidioksidivero vastaa vähintään päästöoikeuden keskimääräistä hintaa. Päästöoikeuden hinta-arviona käytetään 45 €/tCO₂, hiilidioksidiverotus on Suomessa tasolla 62 €/tCO₂ vuodesta 2024 alkaen.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan tieliikenteelle ei tule kohdentaa veron korotuksia tai uusia veroja tai maksuja. Liikennepolttoaineiden verotus on Suomessa kansainvälisesti vertaillen korkeaa.

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

8.1.2024

Liikenteen päästöihin ei saa myöskään kohdistua moninkertaisia maksuja. Kun EU:n polttoaineenjakelele päästökauppa käynnistyy Suomessa 2027, tai kansallista optiota käyttämällä päästöoikeudet vaaditaan palautettavaksi vuonna 2031, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti. Tämä koskee myös lämmitys- ja työkonepolttoaineiden hiilidioksidiverotusta.

Arviomuistiossa todetaan, että valtio menettäisi huutokauppatuloja puoli miljardia euroa vuodessa, ellei päästöoikeuksia vaadita palautettavaksi vuodesta 2027 alkaen. Kun direktiivissä on lähtökohtaisesti rinnastettu päästöoikeuden hinta ja hiilidioksidiverotus, asia on sen sijaan niin, että valtio on jo saanut vastaavaa tuloa aikaisemmin polttoaineen hiilidioksidiveron muodossa.

Direktiivi tuo jäsenmaita lähemmäksi toisiaan tieliikenteen ilmastotoimissa ja niiden kustannuksissa. Tämä on hyvä asia kilpailukykynekökulmasta. Oleellista on, että päästökauppaan liittymisen seurauksena tieliikenteelle ei tule yhtä aikaa kaksinkertaista kustannusrasitetta, eli päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Tämä koskee myös lämmitys- ja työkonepolttoaineiden hiilidioksidiverotusta.

Siinä tapauksessa, että päästöoikeuksien palauttamisen aloitusta lykätään vuoteen 2031, tulee Suomen hallituksen varmistaa, ettei päästöoikeuden hinnan vaihtelu vuosina 2027–2030 aiheuta jälkikäteen polttoainejakelejoille päästöoikeusvelvollisuutta.

Polttoaineen käyttökohteen ennakkotunnistaminen

Arviomuistiossa todetaan, että polttoaineen loppukäyttäjän tunnistaminen ennakolta jakelun yhteydessä on nykytilassa mahdotonta. Vaihtoehtoiset toteuttamismallit vaikuttavat myös teoreettisilta ja lisäksi muistiossa arvioidaan, että järjestelmämuutokset saattaisivat jäädä lyhytaikaisiksi, koska on mahdollista, että päästökauppadirektiiviin soveltamisalaan tulee muutoksia, kun sitä neuvotellaan uusiksi vuoden 2030 jälkeiselle ajalle.

EU-säädännön toimeenpanossa tulee välttää kansallista lisäsäätelyä ja -kustannuksia, koska ne heikentävät kansainvälistä kilpailukykyä ja kansallista ostovoimaa. Elinkeinoelämän keskusliitto EK toteaa, että ministeriöiden ja komission tulee jatkaa toimivien ratkaisujen kehittämistä niin, ettei sellaisille toimialoille, jotka direktiivissä ovat päästökaupan ulkopuolella, koidu päästökauppakustannuksia.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja