



28.6.2024

Työ- ja elinkeinoministeriölle

Hallituksen esitys laiksi fossiilisen polttoaineen jakelun päästökaupasta

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 kylmän talviajan vuoksi. Myös kansalaisten ostovoimasta on pidettävä huolta.

EK kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esitysluonnoksesta koskien fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppaa. Polttoainejakelun päästökauppa on osa EU:n energia- ja ilmastopolitiikan 55-valmiuslakipakettia.

Päästökaupan laajuus

Polttoainejakelun päästökauppa kattaa kaikki fossiiliset nestemäiset ja kaasumaiset polttoaineet (ei mäntyöljy tai turve). Päästökauppa kattaa tieliikenteen, rakennusten erillislämmityksen, rakentamisen ja ETS1:n ulkopuolisen teollisuuden ja energiatuotannon fossiilisen polttoaineen polttokäytön.

Suomessa soveltamisalaa laajennetaan kattamaan maa- ja metsätalous, vapaa-ajan vesiliikenne ja ETS1:n ulkopuolinen lentoliikenne, jotta vältetään kaltilta polttoaineen erottelun takia tehtäviltä muutoksilta niiden jakelussa. Päästökauppa ei koske puolustusta, raideliikennettä ja kaupallisen vesiliikenteen verotonta erillisjakelua. Päästökauppa ei myöskään koske polttoaineen raaka- tai apuainekäyttöä.

Selkeyden vuoksi kansallisessa lainsäädännössä tulisi todeta, että kestävästi tuotetut biopolttoaineet ovat uuden päästökaupan soveltamisalan ulkopuolella. Polttoainejakelun päästökaupalla on keskeinen rooli uusiutuvien polttoaineiden kysyntänäkymien kannalta.

Soveltamisalan ulkopuolelle tulisi Ruotsin tapaan jättää yleisen päästökaupan ulkopuolinen kotimaan lentoliikenne (esimerkiksi harrasteilmailu), jonka päästöt

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

28.6.2024

ovat pienet. Vaihtoehtoisesti tulee muulla tavoin varmistaa, ettei yleiseen päästökauppaan kuuluvalla lentoliikenteelle aiheudu kohtuutonta hallinnollista taakkaa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:lla ei muutoin ole huomautettavaa päästökaupan kansallisen laajuuden osalta.

Päästökaupan osapuolet

Päästökaupan osapuolia eli säänneltyjä yhteisöjä ovat kulutukseen luovutetusta polttoaineesta valmisteverovelvolliset tahot, käytännössä isot polttoainejakelijat.

Tämän lisäksi Suomessa on 80–90 valmisteverovelvollista yritystä, joilla on verottomia polttoainevarastoja, ja käyttöä polttoon, raaka-aineeksi tai apuaineeksi tuotannossa. Yrityksiä on useilla toimialoilla, kuten energiateollisuudessa, valmistavassa teollisuudessa, polttoaineen tukkukaupassa, rakennusteollisuudessa, jätehuollossa, energihuollossa, kaivostoiminnassa ja alkutuotannossa. Näiden yritysten osalta päästökaupan velvoitteet on mahdollista siirtää sopimuksella polttoaineen toimittaneelle säännellylle yhteisölle vuodeksi kerrallaan.

EK toivoo, että energiavirasto velvoitetaan olemaan suoraan yhteydessä kaikkiin näihin yrityksiin, ja avustamaan käytännön järjestelyissä, joita joko säänneltyksi yhteisöksi ryhtyminen tai velvoitteiden siirtäminen sopimuksin edellyttää. Tämä siksi, että yrityksillä ei välttämättä ole muutoin tietoa heitä koskevasta velvoitteesta ja päästökauppa on hallinnollinen taakka, jota tulee minimoida. Energiaviraston tulisi toimia tässä hyvin nopeasti, sillä säännellyllä yhteisöllä tulee olla päästölupa ja päästöjen tarkkailusuunnitelma jo ensi vuoden alusta alkaen.

Esitämme, että päästökauppavelvoitteiden sopiminen voisi tapahtua joustavammin kuin kalenterivuodeksi kerrallaan. Tämä mahdollistaisi vapaamman kilpailun polttoaineentoimittajasta.

Esitämme lisäksi, että työ- ja elinkeinoministeriö selvittää Energiateollisuus ry:n lausunnon mukaista ilmoitusmenettelyä, joka lisäisi yritysten mahdollisuutta valita toimintatapansa päästökauppavelvoitteiden suhteen.

Päästökaupan aiheuttamat kustannusvaikutukset

Päästökaupalla on merkittävät vaikutus tieliikenteen fossiilisen polttoaineen hintaan. Päästökauppa nostaa tieliikenteen kustannuksia noin 517 miljoonalla eurolla vuoden 2030 tilanteessa. Bensan hinta nousisi 16 snt/l (+alv) ja dieselin 11 snt/l (+alv), jos päästöoikeuden hinta olisi 50 €/tCO₂. Kevyen polttoöljyn hinta nousisi noin 13,3 snt/l (+alv) eli noin 8 %.

Suomessa liikennepolttoaineilta peritään hiilidioksidiveroa 62 €/tCO₂. Näin samalle päästölle on syntymässä kaksinkertainen hinta, päästöoikeusmaksu ja hiilidioksidivero.

Vihreä Kasvu

Tiina Haapasalo/Kati Ruohomäki

28.6.2024

Myös maa-, metsä- ja kalatalouden kustannukset nousevat merkittävästi. Tuotantorakennusten lämmityskustannukset nousevat 19 M€ vuodessa. Maa- ja metsätalouden työkoneiden polttoainekustannukset kasvavat 43,5 M€ vuodessa.

Päästökauppa nostaa kotimarkkinassa toimivien yritysten kustannuksia ja siirtyy tuotteiden ja palvelujen hintoihin. Kotitalouksien liikenne- ja lämmityskustannukset kasvavat, joka vaikuttaa työssäkäyntiin, työssäkäyntialueisiin, palvelujen käyttöön ja saatavuuteen sekä ostovoimaan kaiken kaikkiaan. Henkilöautoliikenteestä riippuvaisen kotimaan matkailun kustannukset kasvavat. Kuljetuskustannukset nostavat niin ikään ulkomaankauppaa käyvien yritysten kustannuksia ja haastavat kansainvälistä kilpailukykyä.

Valtio taas saa päästökaupasta tuloja noin 500 M€ ja lisäksi noin 74 M€ kansallisesti laajemmasta päästökaupan soveltamisalasta.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n näkemyksen mukaan päästökauppa tuo merkittävät lisäkustannukset yrityksille, arvoketjuille kuten koko elintarvikeketju, sekä kotitalouksille, ja niitä tulee hillitä kaikin keinoin.

Oleellista on, että päästökauppaan liittymisen seurauksena tieliikenteelle ei tule yhtä aikaa kaksinkertaista kustannusrasitetta, eli päästöoikeusmaksua ja hiilidioksidiveroa samasta päästöstä. Kun EU:n polttoaineenjakeleen päästökauppa käynnistyy, on kansallisia veroja alennettava vastaavasti.

Päästökauppatulot tulee käyttää kaupan piirissä olevien alojen vihreään siirtymään ja kustannusten alentamiseen. Laissa on lueteltu päästökauppatulojen sallitut käyttökohteet. EK painottaa tulojen kohdentamista erilaisiin toimiin niillä päästökauppa-aloilla, joille koituu päästökaupasta tai hiilidioksidiverotuksesta kustannuksia. Kansallisesti tehdyt soveltamisalan laajennukset tulisi kompensoida toimijoille kohdentamalla päästökauppatulot täysimääräisesti näille sektoreille. Tieliikenteessä erityisesti tuet ja kannusteet päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan sekä lataus- ja tankkausinfraan kehittämiseen on todettu hyväksi.

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Ulla Heinonen
Johtaja