Jyrki Peisa 20.10.2021

Eduskunnan talousvaliokunta
TaV@eduskunta.fi

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME), U51/2021

Pyydettynä lausuntona Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston U-kirjelmään 51/2021 vp ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksiksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (nk. FuelEU Maritime).

- *U-kirjelmän taloudellisissa vaikutuksissa tulisi esittää laskelmat ehdotuksen vaikutuksista Suomen suhteelliseen kilpailukykyyn erityisesti talvimerenkulun osalta*

- *Tarvittaessa Suomen tulee omin toimin huolehtia vientiteollisuuden suhteellisesta kilpailukyvystä verrattuna keskeisiin verrokkimaihin ja*

- *FuelEU:n osalta Suomen tulisi hakea riittäviä joustoja ja siirtymäaikoja mahdollisesti jo alun perin liian kireiden tavoitteiden asettamisen sijaan*

Runsaasti vientituotteita kuljettavana ja kansainvälisessä kilpailussa toimivana alana, metsäteollisuus altistuu merkittävästi FuelEU Maritime -lainsäädäntöesityksen vaikutuksille. Valtioneuvoston arvion mukaan metsäteollisuuden arvonlisä laskisi merikuljetusten kustannusnousun myötä, sillä kustannuksia ei voida siirtää globaaleilla markkinoilla vientihintoihin. Kaikkiaan vienti supistuisi ja vaikutus Suomen bruttokansantuotteeseen olisi negatiivinen.

Viime kädessä ehdotuksen kustannukset tulevat näkymään hinnoissa, joita alukset ja satamat perivät rahdinantajalta. Metsäteollisuuden yritysten logistiikkakustannusten osuus liikevaihdosta on jo nykyisellään lähes kaksinkertainen kilpailijamaihin verrattuna.

Talvimerenkulku, Suomen riippuvuus merikuljetuksista, pitkät etäisyydet valtamerisatamiin sekä olemattomat mahdollisuudet siirtää vientikuljetuksia muiden liikennemuotojen varaan asettavat vientialat poikkeuksellisen alttiiksi merikuljetusten hinnannousulle.

Pidämme tärkeän valtioneuvoston näkemystä, että komission tulisi arvioida asetuksen toimivuutta ja vaihtoehtoisten polttoaineiden teknologista kehitystä, hintaa, kestävyyttä ja saatavuutta hyvissä ajoin ennen vuotta 2030 ja säännöllisesti sen jälkeen. FuelEU-

lainsäädäntö asettaisi kuitenkin jo nyt sitovat ja kiristyvät päästöintensiteettitasot aina vuoteen 2050 asti.

Tällä hetkellä vakiintuneille polttoaineille vaihtoehtoisia merenkulun polttoaineita ei kuitenkaan ole LNG:n lisäksi laajamittaisesti saatavilla, ainakaan kaupallisesti järkevällä tavalla käytettäväksi. Esimerkiksi metanolin, vedyn tai ammoniakin käyttö lienee teknisesti mahdollista, mutta hinta ja saatavuus eivät vielä tue laajamittaisempaa käyttöä.

Alalla tapahtuvaa kehityksen nopeutta ei voida ennustaa tarkasti, joten EU:n ehdotuksen mekaanisesta viiden vuoden kiristysvälistä tulisi tarvittaessa joustaa. Mahdollisesti jo alun perin liian kireiden tavoitteiden asettamisen sijaan tulisi hakea riittäviä siirtymäaikoja kokonaiskestävyyden varmistamiseksi.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön asteittaisessa lisäämisessä ei ole kyse vain merirahteihin kohdistuvasta nousupaineesta, vaan myös vanheneviin laivoihin tehtävien investointien kannattavuudesta. Jotta kapasiteettia ei tämän takia poistuisi ennen aikaisesti markkinoilta, on tarpeen seurata vaatimuksen taloudellisia seuraamuksia.

Metsäteollisuus on Suomessa jo pitkälle irtautunut fossiilisista polttoaineista. Alan ilmastotiekartasta on nähtävissä, että tehtaamme voivat olla lähes fossiilivapaita vuonna 2035, mikäli toimintaympäristö tukee ilmastomyönteisiä investointeja. Samaan aikaan alan tuotteista voidaan saada yhä suuremmat ilmastohyödyt sekä jatkaa metsävarojen kasvattamista. Metsäteollisuudella on siten suuri merkitys Suomen ilmastotavoitteille sekä talouden ja työllisyyden vahvistamiselle. Menestyvä metsäteollisuus palvelee myös EU-esitysten vastaavia tavoitteita.

Metsäteollisuus ry

Jyrki Peisa
johtaja