Alina Koskela 24.2.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Asia: E 2/2022 vp Valtioneuvoston selvitys: Meriliikennettä koskevien 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista

Pyydettynä lausuntona Meriliikennettä koskevien 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista Metsäteollisuus ry toteaa seuraavaa:

Metsäteollisuus kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston U-kirjelmiä U 60/2021 vp, U 51/2021 vp ja U 56/2021 vp täydentävästä selvityksestä komission 55-valmiuspaketin ehdotusten vaikutuksista meriliikenteeseen.

Pidämme tärkeänä valtioneuvoston työtä vaikutustenarvioiden syventämiseksi erityisesti 55-valmiuspaketin aloitteiden yhteisvaikutusten osalta. Runsaasti vientituotteita kuljettavana ja kansainvälisessä kilpailussa toimivana alana metsäteollisuus altistuu merkittävästi aloitteiden vaikutuksille meriliikenteessä. Metsäteollisuuden tuotteilla voidaan saavuttaa globaaleja ilmastohyötyjä, mutta vain jos ne pääsevät sujuvasti ja kustannustehokkaasti maailman markkinoille.

Jo aiemmissa arvioissaan valtioneuvosto on todennut metsäteollisuuden arvonlisän laskevan merikuljetusten kustannusnousun vuoksi. 55-valmiuspaketin myötä vienti supistuisi ja vaikutus Suomen bruttokansantuotteeseen olisi negatiivinen. Nyt tarkentuneissa arvioissa meriliikenteen kustannusten ennakoidaan kasvavan aiempaa enemmän. Lisäkustannus olisi jo lähivuosina 300–600 miljoonaa euroa vuodessa ja 2035 jälkeen jopa yli miljardi euroa vuodessa.

Arviossa esitetty logistiikkakustannusten kasvaminen Suomelle muita maita enemmän on erittäin huolestuttavaa. Vientimme nojaa yksiselitteisesti sujuviin ja kilpailukykyisiin merikuljetuksiin. Vaikka arviossa todetaan 55-valmiuspaketin vaikutusten meriliikenteelle olevan eri puolella Eurooppaa samankaltaisia, haluamme korostaa, että ne eivät suinkaan ole samantasoisia maissa, joissa on maayhteys valtamerisatamiin ja mahdollisuuksia siirtää vientikuljetuksia laajamittaisesti muiden liikennemuotojen varaan.

Merkittävä kustannustennousu, joka on kilpailijamaita suurempi, rajoittaa Suomen metsäteollisuuden investointi- ja uudistumiskykyä. **Viime kädessä lisäkustannukset tulevat näkymään hinnoissa, joita alukset ja satamat perivät rahdinantajalta. Globaaleilla markkinoilla lisäkustannusta ei voida viedä hintoihin.**

Kaikki lisät jo nykyisellään korkeisiin logistiikkakustannuksiin vievät Suomea kauemmas maailman markkinoista, olipa kyseessä mikä tahansa tuonti- tai vientituotteista riippuvainen teollisuudenala. Suomen logistinen kilpailukyky edellyttää selkeitä ratkaisuja kilpailukykyhaittojen lieventämiseksi ja logistiikkakustannusten kohtuullistamiseksi niin EU:n tason ratkaisuissa kuin kansallisesti.

Merikuljetukset tarvitsevat pysyvää helpotusta talvimerenkululle 55-valmiuspaketissa

Suomessa sijaitsevat EU:n pohjoisimmat teollisuuslaitokset. Jäävahvistettujen alusten korkeammat polttoainekulut avovesissä ja jäissä seilatessa tulee huomioida 55-valmiuspaketissa pysyvällä helpotuksella talvimerenkululle.

Valtioneuvoston arvion mukaan talvimerenkulun vaikutus on noin prosentin luokkaa koko meriliikenteen kustannusvaikutuksista. Talvimerenkulun kustannusvaikutukset kumuloituvat kuitenkin reiteille, joilla on paljon jäissäkulkua. Pidämme tärkeänä, että vaikutuksia arvioidaan alueellisen saavutettavuuden ja toimitusvarmuuden kehityksen näkökulmasta keskiarvoistettujen vaikutusten lisäksi.

Päästökaupan hintakehitystä erittäin vaikea arvioida

Ennakoitavuus on edellytys teollisuuden investointivarmuudelle. Valtioneuvoston arviossa merenkulun päästökaupan vuotuiseksi kustannukseksi muodostuu 200–400 miljoonaa euroa päästöoikeuden hinnalla 50–80 euroa/t CO2. Päästöoikeuden hinta on talvella 2022 jo ohittanut 80 euron rajapyykin ja hipoo 100 euron rajaa. Yritysten sopeutuminen edellyttää maltillista ja vaiheittaista ambitiotason nostoa Suomen vientiteollisuuden investointivarmuuden säilyttämiseksi.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja hinta eivät saa muodostua käytön esteeksi

Vaihtoehtoisia merenkulun polttoaineita ei ole 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.

Alina Koskela 24.2.2022

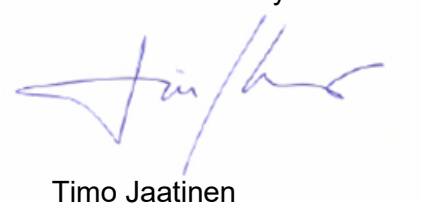
Meriliikenteen polttoaineiden verovapauden poistolle ei perusteita

Suomen ei tulisi hyväksyä meriliikenteen polttoaineiden minimiveroa tilanteessa, jossa merenkulun päästövähennystoimet ovat jo laajentumassa ja kustannukset nousemassa vaihtoehtipolttoaineiden käyttövelvoitteen ja päästökaupan kautta. Toisin kuin näissä aloitteissa, velvoittava polttoaineverotus koskisi vain EU:n sisäistä meriliikennettä, mikä voisi alueellisesti johtaa kuljetusten hiilivuotoon.

Merenkululta kerättävät maksut palautettava täysimääräisesti meriliikenteelle

Merenkulun päästövähennystoimista kerättävät tulot tulee kierrättää kokonaisuudessaan takaisin meriliikenteen päästövähennyksiin johtavien innovaatioiden ja investointien edistämiseksi ja kuljetusketjujen viherryttämiseksi.

Metsäteollisuus ry



Timo Jaatinen
toimitusjohtaja