Teknologiateollisuus

ASIANTUNTIJALAUSUNTO

23.2.2022

Viite: Sähköpostitse saapunut asiantuntijapyyntönne 14.2.2022, LiV 25.02.2022

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

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Suomalainen teollisuus on hyvin riippuvainen merikuljetuksista: tuonnista 88 % ja viennistä 75 % tapahtuu meritse.
- Logistiikkakustannukset Suomesta ja Suomeen ovat selvästi korkeammat kuin keskeisillä eurooppalaisilla verrokkimailla. Nykyinen kuljetuskustannus esimerkiksi Suomesta Saksaan on yli 90 €/t.
- Suomen logistisesta kilpailukyvystä on huolehdittava. Komission ehdotusten yhteenlaskettu vaikutus kokonaiskuljetuskustannuksiin on arviolta +14 %. Pelkona on, että kilpailukyvyn heikentymisen ohella kustannusten nousu rajoittaa vientisektorein investointikykyä.
- Suomen on vaikutettava EU:ssa siihen, että talvimerenkulun erityispiirteet otetaan huomioon ja kompensoidaan.
- Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää myös panostamalla TKI-toimiin.
- Ehdotuksilla on myös myönteisiä vaikutuksia suomalaisen meriteollisuuden puhtaiden ratkaisujen kehittämiselle ja kysynnälle.
- On tärkeää huolehtia, että EU:n ja IMO:n toimet ovat sopusoinnussa niin, että vältytään päällekkäisiltä toimilta eikä sääntely rakennu liian monimutkaiseksi.
- Teknologiateollisuus katsoo valtioneuvoston tavoin, että energiaverodirektiiviä koskevan ehdotuksen direktiivin oikeusperustana tulisi olla SEUT 113 artikla.

Teknologiateollisuus ry

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

Lausunto

Tausta ja kannanmuodostuksen kohteena olevat komission esitykset

Komission laaja ilmasto- ja energiavalmiuspaketti (ns. Fit for 55 tai FF55) sisältää useita ehdotuksia, jotka tähtäävät meriliikenteen päästövähennyksiin, ja joilla on joko suoria tai välillisiä taloudellisia vaikutuksia meriliikenteeseen. Lausuttavana oleva perusmuistio käsittelee meriliikenteen päästökauppaa, FuelEU Maritime -asetusta ja energiaverotusta.

Suomen kannat eri ehdotuksiin on jo aiemmin käsitelty U-kirjelmissä päästökaupasta (U 60/2021 vp), uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevasta asetuksesta (U 51/2021 vp) ja energiaverodirektiiviin (U 56/2021 vp) ehdotetuista velvoitteista. E-kirjelmällä täydennetään aiemmissa U-kirjelmissä esitettyjä vaikutusarvioita erityisesti yhteis- ja ristikkäisvaikutusten sekä kustannusten osalta. Teknologiateollisuus on jo aiemmin antanut kaikkiin em. u-kirjeisiin erilliset lausuntonsa.

Logistiikkakustannukset Suomesta korkeammat kuin keskeisillä eurooppalaisilla verrokkimailla

Suomi sijaitsee maantieteellisesti kaukana keskeisiltä markkina-alueilta ja maan sisäiset etäisyydet ovat pitkiä. Logistisesta takamatkasta johtuen suomalaiselta tehtaalta on korkeampi kuljetuskustannus asiakkaalle verrattuna paikalliseen toimijaan. Kuljetuskustannus Suomesta keski-Eurooppaan on yli 90 €/t. Lisäksi Suomen vientiteollisuus joutuu tukeutumaan hyvin vahvasti merikuljetuksiin, eikä laajamittainen siirtyminen raiteille vientikuljetuksissa ole mahdollista. Suomen erityispiirteenä on lisäksi talvimerenkulku, mikä asettaa erityisvaatimuksia käytettävälle kalustolle ja lisää polttoaineen kulutusta myös sulan veden aikana. EU:n ehdottamaa ohjauskeinot kohdistuvat pääosin polttoainekustannuksiin, joiden osuus on meriliikenteessä jopa 25 % kuljetuskustannuksista.

Teknologiateollisuus pitää tärkeänä valtioneuvoston huomiota siitä, että esitysten vaikutukset Suomen ulkomaankaupan hintakilpailukyvylle voivat olla suuremmat kuin muiden EU-maiden ulkomaankaupalle. Koska Suomen tavaraviennistä lähes 60 % kohdistuu EU-maihin ja 40 % euroalueelle, kilpailukyky Keski-Euroopan markkinoilla on keskeistä.

Valtioneuvosto on myös aivan oikein kiinnittänyt huomiota vaikutusarvioihin liittyviin suuriin epävarmuuksiin, joihin vaikuttavat alusteknologian ja päästöintensiteetin kehittymisen ja päästöoikeuden hinnan ohella itse päätöksentekomenettelyyn ja tarkastelun aikajänteeseen liittyvät epävarmuudet. Teknologiateollisuus muistuttaa, että samalla kun Fit for 55 -valmiuspaketin lainsäädäntöehdotuksilla pyritään vähentämään liikenteen päästöjä, heikennetään myös toimialan ennustettavuutta, mikä vaikuttaa yleensä kielteisesti investointeihin. Olisi olennaisen tärkeää saada ratkaistua valmiuspaketti mahdollisimman pian ja luoda varmuutta myös vuoden 2030 jälkeiseen aikaan.

Suomen logistisesta kilpailukyvystä on huolehdittava

Valtioneuvosto on esittänyt arvionaan, että selkeästi merkittävin vaikutus meriliikenteen päästöjen vähenemiseen on FuelEU Maritime -ehdotuksella. Myös kustannusvaikutuksiltaan EUFuel Maritime on edustaa suurinta osaa kokonaisuudesta. Muistiossa on kustannusten osalta viitattu Liikenne- ja viestintävirasto Traficom arvioon, jonka mukaan kasvihuonekaasuintensiteettivaatimuksen aiheuttama lisäkustannus olisi Suomen ulkomaankaupan kuljetuksia (vienti ja tuonti) ja matkustamista (matkustaja-autolautat) palvelevalle meriliikenteelle vuonna 2030 noin 200–400 miljoona euroa, kun vertailutasona ovat vuoden 2019 meriliikenteen polttoainekustannukset. Vaatimusten kiristymisen odotetaan nostavan näitä kustannuksia moninkertaisiksi tasolle 800 – 1400 M€/vuosi vuoteen 2040 mennessä.

Lisäksi FuelEU Maritime -ehdotus vaikuttaa talvimerenkulkuun ennen kaikkea polttoaineen hinnannousun myötä, koska jäävahvisteiset alukset kuluttavat muita aluksia enemmän polttoainetta niin jäissä kuin avovedessä liikennöidessään. Jäävahvistettujen alusten suuremmasta polttoaineen kulutuksesta ja päästöistä johtuen komission ehdotus voi kannustaa hankkimaan yhä enenevässä määrin avoveteen optimoituja aluksia. On siten oletettavaa, että ehdotus johtaisi kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn heikkenemiseen. Tämä puolestaan johtaisi jäänmurtoavustuksen määrän kasvuun ja nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen palvelutason turvaamiseksi etenkin keskimääräisen ja ankaran talven olosuhteissa. Suomen tulisikin edetä ripeästi suunnitelmissaan uusia jäänmurtokapasiteettiaan sekä toteuttaa tämä mahdollisimman vähäpäästöisellä laivakonseptilla.

Vastaavasti merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökauppaan toisi Suomen ulkomaankaupalle vähintään 200 miljoonan euron vuotuiset lisäkustannukset, kun laskennassa käytetään päästöoikeuden hintaa 50 €/t. Mikäli talvimerenkulkua ei huomioida päästökaupassa, Suomen meriliikenteen kustannukset lisääntyvät enemmän kuin kilpailijamaissa.

Esimerkiksi teknologiateollisuuden osalta on arvioitu, että komission FF55-valmiuspaketissa ehdottamien ohjauskeinojen (FuelEU Maritime, merenkulun päästökauppa, energiaverodirektiivin uudistus, maantieliikenteen ja rakennusten päästökauppa, jakeluvelvoitteen kiristäminen, liikenteen verotuksen uudistus, polttoaineiden verokantojen yhtenäistäminen) yhteenlaskettu vaikutus paljon merikuljetuksia raaka-aineiden tuontiin ja lopputuotteiden vientiin käyttävien metalliteollisuuden yritysten kuljetuskustannuksiin olisi 14 – 23 €/t, mikä tarkoittaa jopa +14 % kustannusnousua suhteessa kokonaiskuljetuskustannuksiin. Pelkona on, että kilpailukyvyn heikentymisen ohella kustannusten nousu rajoittaa vientisektorein investointikykyä.

Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille, joiden kustannuskilpailukykyä merilogistiikan kustannusten nousu heikentää. Suomen tavaraviennin arvo on vuodessa noin 60 mrd. euroa ja tavaratuonnin arvo noin 62 mrd. euroa. Tuonti palvelee teollisuuden raaka-aine- ja komponenttitarvetta sekä ulkomaisen kauppatavaran hankintaa. Merikuljetusten osuus Suomen kaikesta tuonnista on 88 % ja viennistä 75 %.

Vientiteollisuudelle on tärkeää säilyttää Suomen kilpailukyky varsinkin Euroopan markkinoilla ja uudistumiskyky ilmastohaasteeseen vastaamiseksi. Suotuisan toimintaympäristön turvaamiseksi tarvitaan

- Maltilliset ja vaiheittain käyttöön otettavat tavoitetasot sekä riittävät sopeutumisajat.
- Panostuksia liikenneinfrastruktuuriin palvelutason turvaamiseksi.
- Teollisuuden tarpeita palvelevat kannustimet esim. jakeluinfraan, uusiutuviin polttoaineisiin ja vaihtoehtoisiin käyttövoimiin siirtymiseen.
- Talvimerenkulun edellytysten ja kustannuskilpailukyvyn turvaavia toimia.
- Liikenteen verotuksen uudistuksessa olisi huomioitava vientiteollisuutta palvelevan raskaan ja ammattiliikenteen kilpailukyky. Ammattiliikenteen verokompensaatiota tarvitaan ja kompensaatio- ja tukimallit tulisi valmistella yhteistyössä teollisuuden kanssa.
- Logistiikan sähköistämistä ja automatisointia/digitalisointia edistäviä toimia, sillä niillä voidaan parantaa kuljetusketjujen tuottavuutta.

Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää myös. panostamalla TKI-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvystä satamissa ja takamaakuljetuksissa.

Ehdotus edistää meriteollisuuden puhtaiden ratkaisujen kysyntää ja kehitystä

Nyt arvioitavan olevalla sääntelykokonaisuudella on myös myönteisiä taloudellisia vaikutuksia. Meriliikenteen päästövähennystoimien odotetaan luovan liiketoimintamahdollisuuksia erityisesti Suomen vahvalle meriklusterille ja energiateknologioiden aloille, kun kysyntä puhtaille ratkaisuille kasvaa. Muistiossa on tuotu hyvin esiin se, että meriklusteri on kehittämässä useita päästöjä vähentäviä teknologioita, kuten uudentyyppisiä laivamoottoreita ja roottoripurjeita. Meriklusterilla on myös vahvaa osaamista digitalisaatiosta, jolla voidaan osaltaan vähentää päästöjä. Nämä seikat vaikuttavat myönteisesti kilpailukykyyn ja kansantalouteen.

Teknologiateollisuus ry katsoo valtioneuvoston tavoin, että ilmastonmuutoksen torjunnan sekä vihreän viennin näkökulmasta on tärkeää, että merenkulkua ohjataan puhtaiden ratkaisujen käyttöönottoon. Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on todellinen, ja toistaiseksi lähes ainoa keino saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä meriliikenteessä.

On tärkeää, että sääntely on ennakoitavaa ja teknologianeutraalia, jotta varustamoilla on mahdollisuus suunnitella investointinsa ja jotta epäjatkuvuuskohtia kysyntään ei syntyisi. Varustamot seuraavat markkinoita ja tekevät investointipäätökset saatavilla olevien teknisten ratkaisujen mukaisesti. Meriteollisuuden teknologiatoimittajat ja laitevalmistajat puolestaan kehittävät teknologioita sääntelyn sekä kysynnän ohjaamana.

Onnistuneesti toteutettuna sääntelykokonaisuuden vaikutuksena on paitsi merenkulun päästöjen vähentyminen, myös kiihdyttävä vaikutus merenkulun puhtaan teknologian kehitykseen ja käyttöönottoon, ja sitä kautta Suomen meriteollisuuden vientiin. Ala panostaa vahvasti ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämiseen ja siksi on keskeistä, että FuelEU Maritime -ohjelman perusteella kerättävät mahdolliset maksut tulee käyttää uuden teknologian kehittämiseen sekä puhtaisiin polttoaineisiin liittyvän teknologian kehittämiseen, testaamiseen ja käyttöönottoon. Esimerkiksi Meyer Turku on juuri aloittanut veturiyrityshankkeen ilmastoneutraalin risteilyaluksen kehittämiseksi ja Wärtsilä rakentaa veturiyrityshankkeessaan nollapäästöistä meriliikenne-ekosysteemiä.

Toimien oikeusperusta ja yhteentoimivuus IMOn kanssa varmistettava

Valtioneuvosto pitää pääosin asianmukaisena komission ehdotuksia eri säädösten oikeusperustasta ja edelleen sen perusteella määritellystä päätöksentekomenettelystä. Teknologiateollisuus yhtyy valtioneuvoston näkemykseen siitä, energiaverodirektiiviä koskevan ehdotuksen direktiivin oikeusperustana tulisi olla SEUT 113 artikla, koska kyse on ensisijaisesti artiklassa tarkoitetusta jäsenvaltioita velvoittavan välillisen verotuksen yhdenmukaistamisesta.

On myös tärkeää huolehtia, että EU:n ja IMO:n toimet ovat sopusoinnussa niin, että vältytään päällekkäisiltä toimilta eikä sääntely rakennu liian monimutkaiseksi. Mitä globaalimpia toimet ovat ja mitä laajemmin niitä sovelletaan, sitä suurempi vaikutus niillä saavutetaan.

Lisätiedot:

Johtaja Helena Soimakallio
sähköposti: helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi
puhelin: 040 - 550 7706