MARRASKUU 2026

HIILIRAJAMEKANISMIN LAAJENTAMINEN JATKOJALOSTUSTUOTTEISIIN

Lausunto talousvaliokunnalle

Tietoa ABB:stä

ABB on johtava maailmanlaajuinen sähköistyksen ja teollisuusautomaation teknologiayritys, jolla on Euroopassa 52 400 työntekijää sekä merkittävää valmistustoimintaa 16 EU-maassa (noin 130 toimipaikkaa). ABB suunnittelee ja valmistaa sähkömoottoreita, taajuusmuuttajia, muuntajia, alusten propulsiojärjestelmiä, sähköverkkoteknologioita ja teollisuusautomaatiolaitteita. Nämä tuotteet tukevat strategisia toimialoja, jotka ovat keskeisiä Euroopan energiamurroksen ja teollisen häiriönsietokyvyn kannalta.

Johdanto

ABB tukee hiilirajamekanismin (CBAM) tavoitetta torjua hiilivuotoa ja varmistaa EU:n teollisuudelle tasapuoliset kilpailuedellytykset, myös laajentamalla mekanismia jatkojalostustuotteisiin oikeasuhtaisesti ja näyttöön perustuen. Parlamentin ja neuvoston neuvottelukannat laajentavat kuitenkin hiilirajamekanismia merkittävästi komission arvioimaa soveltamisalaa pidemmälle.

Tällainen laajentaminen uhkaa nostaa runsaasti terästä sisältävien tuotteiden EU-valmistajien kustannuksia merkittävästi ja aiheuttaa vakavia tahattomia seurauksia EU:n teollisuuden kilpailukyvylle ja strategisille arvoketjuille.

1. Ehdotettu soveltamisalan laajentaminen ei vastaa toimialojen todellisuutta ja uhkaa aiheuttaa vakavia tahattomia seurauksia

Hiilirajamekanismin laajentaminen jatkojalostustuotteisiin koskee lukuisia toimialoja, joiden liiketoimintamallit, kilpailurakenteet ja arvoketjut eroavat perustavanlaatuisesti toisistaan. Yhdenmukainen laajentaminen yli 400 CN-nimikkeeseen ilman toimialakohtaista arviointia uhkaa aiheuttaa kohtuuttomia ja/tai tavoitteiden vastaisia kustannuksia ja rasitteita.
Komissio itse tunnusti tarpeen tasapainottaa ilmastohyödyt, kilpailukyky ja hallinnollinen taakka sekä hylkäsi laajemman laajennusvaihtoehdon (vaihtoehto 3, joka kattoi 250 CN-nimikettä) juuri näillä perusteilla.

Orgalimin arvioinnissa, joka kattoi 15 teknologiateollisuutta edustavaa tuotetta, todettiin nykyisen hiilirajamekanismin ja EU:n päästökaupan päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistumisen

nostavan kustannuksia yhteensä jopa 48 %. Hiilirajamekanismin laajentaminen satoihin uusiin tuotteisiin lisää näitä kustannuspaineita arvoketjuissa, jotka ovat jo ennestään paineen alaisia.

Parlamentin ja neuvoston nyt ehdottamat tuoteluettelot johtavat siten todennäköisesti merkittävään kustannusten nousuun kokonaisissa arvoketjuissa.

1a. Koneiden ja sähkömoottoreiden valmistus on riippuvaista vientikilpailukyvystä

EU:n koneteollisuuden keskeinen kilpailuhaaste ei ole suojautuminen tuonnilta sisämarkkinoilla, vaan kyky voittaa ja säilyttää asiakkuuksia maailmanlaajuisilla vientimarkkinoilla. Niillä EU-valmistajat kilpailevat suoraan alhaisemman kustannustason maiden tuottajien kanssa, joihin ei kohdistu vastaavia CBAM-velvoitteita.

Vientimarkkinoihin liittyvä kilpailuriski on mittava. EU-27-maat veivät vuonna 2025 koneita 593 miljardin euron arvosta, mikä vastasi noin 27 % maailman koneteollisuuden liikevaihdosta. **Vientikilpailukyky on keskeistä EU:n koneteollisuuden arvoketjulle, joka on yksi Euroopan strategisesti tärkeimmistä teollisuudenaloista**.

Myös EU:n sähkömoottorivalmistajat toimivat erittäin kilpailluilla maailmanmarkkinoilla. Joka kolmas maailman sähkömoottoreista valmistetaan EU:ssa. Noin 20 % EU:ssa valmistetuista sähkömoottoreista viedään suoraan EU:n ulkopuolelle. Vientimoottorin keskimääräinen arvo on kuitenkin noin nelinkertainen tuontimoottoriin verrattuna, joten viennin arvo on noin kaksinkertainen tuontiin nähden, mikä osoittaa EU:ssa syntyvän merkittävän arvonlisän. Kun mukaan lasketaan pumppujen, puhaltimien ja teollisuuslaitteiden kaltaisiin suurempiin järjestelmiin sisältyvät moottorit, ulkomaisille markkinoille päätyvän tuotannon todellinen osuus nousee 45–55 %:iin.

Tällaisessa liiketoimintaympäristössä **hiilirajamekanismin laajentaminen nostaa tuotantopanosten kustannuksia tasapuolistamatta kilpailuedellytyksiä, koska kilpailu on maailmanlaajuista, ei eurooppalaista**.

1b. Meriteollisuus: vientivetoinen toimiala, kansainväliset toimitusketjut ja kustannusten pitkän aikavälin ennakoitavuus

Nykyisessä soveltamisalassaan hiilirajamekanismi vaikuttaa meriteollisuuteen ensisijaisesti raakateräksen ja alumiinin sekä tiettyjen rakenteiden tuonnin kautta. Ehdotettu laajentaminen muuttaisi tilannetta perustavanlaatuisesti: mekanismin piiriin tulisi laaja valikoima alusten ja niiden järjestelmien kokoonpanossa käytettäviä koneita, laitteita ja komponentteja. Käytännössä esimerkiksi propulsiojärjestelmiä valmistavassa yrityksessä mekanismin kattamien tuotteiden osuus voisi kasvaa 1 %:sta yli 90 %:iin.

Työ- ja elinkeinoministeriön tilaaman ja AFRY:n toteuttaman selvityksen (2025) mukaan hiilirajamekanismiin liittyvä kustannusten kokonaisnousu voisi muodostua huomattavaksi tuotteissa, joiden valmistuksessa käytetään lukuisia erilaisia mekanismin piiriin kuuluvia tuotantopanoksia. Selvityksessä mainitaan konkreettisena esimerkkinä venttiilit, joiden kustannukset voisivat nousta 37 %.

Lisäksi meriteollisuudessa on rakenteellinen reunaehto, jota hiilirajamekanismin vaikutusarvioinneissa ei ole lainkaan huomioitu: erittäin pitkät kiinteähintaiset sopimukset ja niihin liittyvät riskit. Laivanrakennus- ja laitehankintasopimukset solmitaan tavallisesti 5–10 vuotta ennen toimitusta**.** Vuonna 2030 toimitettavan aluksen kiinteä hinta on voitu sopia esimerkiksi vuonna 2022 tuolloin tunnetun kustannusrakenteen perusteella. Aluksen toimitukseen mennessä sääntely-ympäristö on muuttunut huomattavasti, mutta sopimushintaa ei voida neuvotella uudelleen. **CBAM-kustannukset, joita ei voitu ottaa huomioon sopimuksen hinnoittelussa sitä allekirjoitettaessa, muuttuvat toimitushetkellä tappioiksi, joita yritykset eivät pysty kattamaan.**

Kyse ei ole siirtymävaiheen sopeutumisongelmasta, jonka yritykset voisivat ratkaista järjestelemällä toimitusketjujaan uudelleen. Kyse on pitkäaikaisiin sopimuksiin perustuvan toimintamallin ja sellaisen sääntelykustannuksen välisestä rakenteellisesta ristiriidasta, jota ei ollut olemassa sopimusta hinnoiteltaessa.

Meriteollisuus on myös erittäin vientivetoinen toimiala. Alusten propulsiojärjestelmät, potkurin lavat ja niiden muut komponentit kuuluvat arvoketjuun, jossa EU:n telakat kilpailevat jo nyt erittäin pienillä katteilla kolmansien maiden laivanrakentajien kanssa. Nämä hyötyvät valtiontuesta ja rakenteellisesti alhaisemmista tuotantopanosten kustannuksista. **CBAM-lisäkustannusten kohdistaminen meriteollisuuden laitteiden komponentteihin ilman kilpailuvaikutusten kokonaisarviointia uhkaa nopeuttaa laivanrakennuksen komponenttituotannon siirtymistä pois Euroopasta**.

2. Ehdotettu laajennusluettelo on ristiriidassa hiilirajamekanismin perusperiaatteen kanssa

Hiilirajamekanismin perustarkoitus on ehkäistä hiilivuotoa eli EU:n tuotannon korvautumista suurempipäästöisellä tuonnilla. Mekanismi perustuu siihen, että EU:ssa on suojattavaa tuotantoa. Jos tällaista tuotantoa ei ole, ei ole myöskään ehkäistävää hiilivuotoa, ja tuotteen sisällyttäminen mekanismiin aiheuttaa EU-valmistajille kustannuksia tuottamatta ilmasto- tai teollisuushyötyjä.

Komissio vahvisti tämän periaatteen omassa suhteellisuusperiaatteen arviointimenetelmässään: hiilirajamekanismin tulisi kohdistua tuotteisiin, joiden hiilivuotoriski on merkittävä. EU:ssa valmistettujen tuotteiden saatavuus on tärkeä tekijä arvioitaessa tämän edellytyksen täyttymistä.

Kokemuksemme mukaan hiilirajamekanismin piiriin ehdotettavia komponentteja on saatavilla Euroopassa vain rajallisesti tai ei lainkaan. Komponenttivalmistus on vähentynyt Euroopassa jo pitkään, ja kehitys on kiihtynyt viime vuosina. Suuntausta voi olla vaikea kääntää kaikkien komponenttien osalta. Asianmukainen arviointi, jossa huomioidaan toimitusketjujen todellisuus ja hiilivuotoriski, on ratkaisevan tärkeää: jos tuotteen tarjonta on niukkaa, sen sisällyttäminen mekanismiin nostaa varmasti EU-valmistajien kustannuksia, mutta ei välttämättä tuota vastaavia ilmasto- tai teollisuushyötyjä.

Meriteollisuuden erityispiirteet

Meriteollisuuden keskeisiin tuotteisiin liittyvä hiilivuotoriski poikkeaa muista toimialoista. Meriteollisuuden laitteet ovat teknisesti vaativia ja projektikohtaisia, ja niitä valmistetaan tilauksesta erittäin kansainvälisissä toimitusketjuissa. Kyse ei ole standardoitujen perushyödykkeiden markkinoista, joihin tavanomainen hiilivuotoanalyysi soveltuisi sellaisenaan.

3. Järjestelmä ei ole vielä valmis ehdotetun laajuiseen laajentamiseen

Nykyinen hiilirajamekanismi on ollut käytössä alle kolme vuotta. Se vaati jo merkittävää yksinkertaistamista ennen täysimääräistä käyttöönottoa. Mekanismin laajentaminen yli 400 uuteen CN-nimikkeeseen, joista moniin liittyy erittäin monimutkaisia, moniportaisia maailmanlaajuisia toimitusketjuja, ennen kuin perusmekanismin toimivuus on osoitettu ja se on täysimääräisesti käytössä, aiheuttaa vakavan riskin oikeudellisesta epävarmuudesta, velvoitteiden noudattamatta jäämisestä ja EU-valmistajien kohtuuttomasta rasituksesta.

Tiukkojen toimeenpanoaikataulujen riskit

Viimeaikaiset kokemukset osoittavat tiukkojen lainsäädäntöaikataulujen käytännön seuraukset. Nykyisen hiilirajamekanismin täytäntöönpanosäädökset julkaistiin 17.12.2025, ja ne tulivat voimaan

1.1.2026. Yrityksille jäi vain viikkoja aikaa valmistella kuukausien työn vaativat velvoitteiden noudattamisprosessit ja optimoida arvoketjunsa.

Kun kolmikantaneuvottelut on tarkoitus saada päätökseen loppuvuonna 2026 ja soveltaminen aloittaa 1.1.2028, jatkojalostustuotteita koskevan täytäntöönpanolainsäädännön valmisteluun jää noin 13 kuukautta. Kokemusten perusteella nämä yksityiskohdat saattavat jälleen valmistua liian myöhään, jotta asianmukainen valmistautuminen olisi mahdollista.

Realistisessa soveltamisen aloitusajankohdassa on huomioitava aika, joka tarvitaan täytäntöönpanolainsäädännön valmisteluun, julkaisemiseen ja siihen valmistautumiseen.

ABB:n esitykset

- **Arvioidaan huolellisesti hiilirajamekanismin piiriin sisällytettävien tuotteiden ja komponenttien luettelo** erityisesti silloin, kun EU:ssa ei ole riittävästi kyseistä tuotantoa.
- **Varmistetaan toimiala- ja tuotekohtaiset arvioinnit ennen uusien tuotteiden sisällyttämistä hiilirajamekanismiin**. Arviointien tulee kattaa hiilivuoto, hallinnollinen taakka ja kustannusrasitus.
- **Siirretään jatkojalostustuotteita koskeva voimaantulo 1.1.2030 saakka**, jotta yrityksille jää aikaa valmistautua velvoitteiden noudattamiseen ja yhteistyöhön toimitusketjujen kanssa sekä viranomaisille aikaa varmistaa valmiutensa.
- **Varmistetaan, että täytäntöönpanolainsäädäntö on saatavilla hyvissä ajoin etukäteen** (esimerkiksi 18 kuukautta ennen soveltamisen alkamista).
- **Rajoitetaan järjestelmän monimutkaisuutta ja EU:n jatkojalostavalle teollisuudelle aiheutuvaa hallinnollista taakkaa** erityisesti päästötietojen keruussa käyttämällä yksinkertaistettuja oletusarvoja ilman korotusta.
- **Luodaan vientiin kohdistuvien kustannusten kompensointiratkaisu ennen järjestelmän voimaantuloa**, jotta EU:n valmistavan teollisuuden johtava asema ja vientikilpailukyky voidaan turvata keskeisillä strategisilla aloilla, kuten meri- ja koneteollisuudessa.

ABB on valmis rakentavaan yhteistyöhön EU:n toimielinten ja muiden sidosryhmien kanssa. Voimme tarjota lisää näyttöä ja käytännön toiminnasta saatua tietoa sellaisten käytännöllisten ja oikeasuhtaisten ratkaisujen löytämiseksi, jotka tukevat hiilirajamekanismin ilmastotavoitteita ja turvaavat samalla Euroopan strategisten teollisten arvoketjujen kilpailukyvyn ja häiriönsietokyvyn.

Lisätietoja:

Stephanie Brochard
EU:n julkishallinto- ja yhteiskuntasuhteista vastaava johtaja
stephanie.brochard@be.abb.com

Sailamarja Kähkonen
Suomen ABB:n maajohtaja / ABB Oy:n toimitusjohtaja
sailamarja.kahkonen@fi.abb.com