Teknologiateollisuus

Viite: Sähköpostitse saapunut asiantuntijapyyntönne 11.10.2021, LiV 20.10.2021

Valtioneuvoston kirjelmä U 60/2021 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Teknologiateollisuudella kannattaa komission esitys kiristää päästökauppasektorin päästövähennystavoitetta 61 prosenttiin.

- FF55-paketin toimeenpanossa pääpainon tulee olla päästöjen vähentämisessä ja energiatehokkuuden parantamisessa. Valittujen politiikkatoimien tulee olla teknologianeutraaleja sekä kannustaa teollisuutta uudistumaan.

- Päästökauppasektorin päästövähennystavoitteiden tarkistaminen tulee toteuttaa nostamalla vuotuista lineaarista päästövähennyskerrointa. Näkemyksemme mukaan se on yksin riittävä päästökauppasektorin uuden tavoitteen saavuttamiseen. Kertaluontoinen päästöoikeuksien määrän leikkaaminen (ns. rebasing) tai markkinavakausvarannon kasvattaminen ei ole tarpeen.

- Päästöoikeuksien ilmaisjaon määrä ja periaatteet on säilytettävä ennallaan vuoteen 2030 asti.

- Päästökauppaa uudistettaessa on tärkeää tunnistaa kaikki keinot, joilla voidaan ehkäistä hiilivuotoa. Hiilivuotoa tulee ehkäistä ensisijaisesti ilmaisjaon ja sähköistämistuen avulla.

- Teknologiateollisuus ehdottaa, että komissio toteuttaisi viipymättä kattavan arvioinnin rakennusten erillislämmityksen liittämisestä päästökaupan piiriin. Selvityksessä tulisi arvioida erityisesti laajentamisen vaikutuksia päästöoikeuden hintaan.

- Liikennesektorilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisen rajakustannukset ovat huomattavasti korkeampia kuin esimerkiksi energiantuotannossa ja energiaintensiivisessä teollisuudessa. Siksi liikennepolttoaineita ei tule ottaa EU:n päästökaupan piiriin. Liikenteessä tärkeimmät ohjauskeinot ovat biopolttoaineiden sekoitusvelvoite ja kansalliset liikennepolttoaineiden verot.

- Merenkulun sisällyttäminen EU:n nykyiseen päästökauppajärjestelmään ei ole kannatettavaa, koska se nostaa sekä päästöoikeuksien hintaa että merenkulun kustannuksia. Merenkulun kilpailukyky on eurooppalaiselle teollisuudelle elintärkeä. Kaikki päätökset merenkulun hiilidioksidipäästöjen hinnoittelussa on tehtävä kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä ja globaalisti kattavasti.

- Päästökauppatulojen ohjaaminen vähähiiliteknologioiden kehittämiseen ja innovaatioihin on kannatettavaa.

- Jäsenvaltioille on varmistettavat riittävät varat kansallisesti toteutettaviin päästökaupan epäsuorien kustannusten kompensaatiotoimiin, kuten Suomessa teollisuuden sähköistämistukeen.

Teknologiateollisuus ry

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

Lausunto

Tausta ja kannanmuodostuksen kohteena oleva komission esitys

Euroopan komissio julkaisi 17.9.2020 tiedonannon EU:n vuoden 2030 ilmastotavoitteen kiristämisestä, jolla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla (2021/1119) asetettuja tavoitteita vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 %:lla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 1990 sekä saavuttaa vuoteen 2050 mennessä EU-tasolla kollektiivisesti ilmastoneutraalius (ns. Fit for 55 -valmiuspaketti).

Osana FF55-valmiuspakettia komissio antoi myös ehdotuksen päästökauppadirektiiviin uudistamisesta ja siihen sisältyvään markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka. Koska em. direktiivi- sekä päätösehdotus ovat kiinteässä yhteydessä toisiinsa ja ne täydentävät toisiaan, on valtioneuvosto käsitellyt niitä yhteisessä kirjelmässä.

EU:n vuonna 2005 käynnistynyt päästökauppajärjestelmä on keskeinen politiikkatoimi päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. EU:n päästökaupan piiriin kuuluvat tällä hetkellä suuret teollisuus- ja energiantuotantolaitokset (niin kutsutut kiinteät laitokset) sekä Euroopan talousalueen sisäinen lentoliikenne, joiden yhteenlasketut päästöt vastaavat 41 %:a EU:n kokonaispäätöistä.

Päästövähennysten nopeuttaminen

Vuonna 2018 sovittiin säännöistä ns. neljännelle päästökauppakaudelle, joka kattaa vuodet 2021 – 2030. Komissio on nyt arvioinut, että vuonna 2018 sovitulla sääntelyllä saavutettaisiin päästökauppasektorilla 51 %:n päästövähennys vuoteen 2030 mennessä, kun tavoitteeksi oli asetettu -43 %. Vaikka sektorille asetettu tavoite on ylittymässä, on komissio todennut sen riittämättömäksi suhteessa EU:n vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseen ja siksi ehdottanut päästökaupan kiristämistä.

Komissio ehdottaa EU:n nykyisen, meriliikenteellä laajennetun päästökauppajärjestelmän päästövähennystavoitteeksi 61 % vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Tavoitteen saavuttamiseksi komissio ehdottaa päästökattoon tehtävän vuosittaisen leikkauksen (ns. *lineaarinen päästövähennyskerroin, linear reduction factor LRF*) kiristämistä 2,2 %:sta 4,2 %:iin. Muutos astuisi voimaan direktiiviehdotuksen voimaantuloa seuraavasta vuodesta. Lisäksi komissio ehdottaa, että voimaantuloa seuraavana vuonna päästökauppajärjestelmän liikkeelle laskettavien päästöoikeuksien määrää leikattaisiin kertaluonteisesti (*ns. rebasing*). Mikäli päästökauppadirektiivi astuisi voimaan vuonna 2023 olisi vuonna 2024 tehtävä kertaluonteinen leikkaus järjestelmän päästöoikeuksiin 117 Mt.

Hiilivuoden torjunta

Komissio esittää muutoksia myös globaaleilla markkinoilla toimivien teollisuudenalojen hiilivuotoriskin hallintaan. Hiilivuodon torjuntakeinoja ovat muun muassa päästöoikeuksien ilmaisjako sekä kansalliset tuet päästökaupan välillisille kustannuksille *(ns. päästökauppa- tai*

sähkökompensaatio). Ilmaisjaon säännöt on harmonisoitu tasapuolisen kohtelun varmistamiseksi ja niiden perusteena käytetään erityisesti tuotekohtaisia vertailuarvoja eri tuotantoprosesseista aiheutuville kasvihuonekaasupäästömäärille. Tuotekohtaiset vertailuarvot on asetettu laitoksista parhaiten suoriutuvan 10 %:n mukaan. Komissio ehdottaa useita muutoksia ilmaisjakoa koskeviin artikloihin.

Komissio ehdottaa, että toimijoille, jotka kuuluvat energiatehokkuusdirektiivin mukaisen energiakatselmuksen tekemistä koskevan velvoitteen piiriin, tulisi pakolliseksi noudattaa katselmuksesta tehtävän raportin suosituksia siltä osin kuin niiden edellyttämien investointien takaisinmaksuaika on enintään viisi vuotta ja investointien kustannukset ovat oikeasuhteisia. Muutoin toiminnanharjoittajalle myönnettävien ilmaisten päästöoikeuksien määrää pienennettäisiin 25 %. Ilmaisjakoon ei puututa, mikäli toiminnanharjoittaja voi osoittaa ottaneensa käyttöön muita toimia, jotka johtavat vastaavan suuruisiin päästövähennyksiin kuin toimet, mitä katselmoinnissa suositeltiin toteutettavan. Lisäksi komissio ehdottaa useita ilmaisjaon määrittämisperusteita ja soveltamisalaa koskevia muutoksia.

Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi erillisen asetusehdotuksen ns. hiilirajamekanismin (CBAM) perustamisesta uutena keinona estämään hiilivuotoa. Päästökauppadirektiiviehdotuksessa komissio ehdottaa, että päästöoikeuksien ilmaisjako poistettaisiin asteittain 10 prosenttiyksikön vuosivauhdilla hiilirajamekanismiin kuuluvien tuotteiden tuotannolta. Supistuvan ilmaisjaon määrä laskettaisiin vuosittain direktiivissä määriteltyjen kriteerien mukaisesti. Siirtymäkaudella tehtävä ilmaisjaon alasajo alkaisi ehdotuksen mukaan vuoden 2026 alussa ja päättyisi siten, että vuoteen 2035 mennessä ilmaisjako olisi poistettu hiilirajamekanismiin kuuluvien tuotteiden tuotannolta.

Päästökaupan laajentaminen

Lisäksi komissio on ehdottanut päästökaupan laajentamista kansainväliseen meriliikenteeseen sekä tieliikenteeseen ja rakennusten erillislämmitykseen. Meriliikenteessä päästökauppaa sovellettaisiin komission ehdotuksen mukaan täysimääräisesti laivojen hiilidioksidipäästöihin, jotka syntyvät niiden ollessa jäsenvaltioiden satamissa ja matkoilla jäsenvaltioiden satamien välillä sisältäen myös jäsenvaltioiden sisäiset merimatkat. Lisäksi päästökaupan velvoitteet koskisivat 50 % hiilidioksidipäästöistä, jotka syntyvät matkoilla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden satamien välillä.

Velvoite palauttaa päästöjä vastaava määrä päästöoikeuksia kohdentuu komission ehdotuksessa laivayhtiöille ja ne tulisivat päästökaupan piiriin vaiheittain vuosina 2023 – 2026. Suomen kannalta on tärkeää huomata, ettei komission ehdotus huomioi jäsenvaltioiden erityisolosuhteita, kuten talvimerenkulun edellyttämiä jäävahvistettuja aluksia.

Huutokauppatulojen käyttö

Komission ehdotuksen mukaan osa huutokauppatuloista ohjattaisiin jatkossa EU:n omaksi varaksi unionin budjettiin. Komissiolle ehdotetaan valtuuksia antaa delegoiduilla säädöksillä teknisiä määräyksiä huutokauppatulojen käsittelystä ja siirrosta unionin budjettiin. Esitykseen

huutokauppatulojen käytöstä liittyy kiinteästi komissiolta myöhemmin syksyllä 2021 odotettava esitys omiksi varoiksi.

Komissio ehdottaa, että kaikki jäsenvaltioiden käyttöön jäävät huutokauppatulot tulee tulevaisuudessa käyttää kokonaisuudessaan direktiivissä määriteltyihin 11 ilmastotoimeen. Voimassa olevassa sääntelyssä vastaava tavoite on vähintään 50 % ilman pakottavaa velvoitetta.

Lisäksi komission ehdottaa omien varojen lisäämistä sekä EU:n vihreän siirtymän alueellisen ja sosiaalisen tasapuolisuuden varmistamiseksi käytettävän modernisaatiorahaston, että innovaatiorahaston kasvattamiseksi.

Biomassan kestävyyskriteerit

Komission direktiiviehdotuksessa päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle jäisi vähintään 95 %:sti kestävyyskriteerit täyttävää biomassaa käyttävät laitokset. Voimassa olevan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jää yksinomaan biomassaa käyttävät laitokset. Komissio on perustellut muutosta sillä, että prosentuaalisen vaatimuksen laskeminen ehkäisi ennalta tilanteita, joissa toiminnanharjoittaja keinotekoisesti lisää pienen osuuden fossiilista polttoainetta ja näin ollen pystyy perusteettomasti hyötymään päästökaupan piirissä esimerkiksi ilmaisjaosta. Direktiiviehdotuksen mukaan biomassan osalta edellytetään säädettyjen kriteerien täyttymistä.

Direktiiviehdotuksessa on tarkennettu komission mahdollisuus antaa tarkemmat säädökset päästöjen laskentaan sovellettavista kestävyyskriteereistä. Voimassa olevan direktiivin nojalla komissio on antanut täytäntöönpanoasetuksen RED II direktiivin mukaisten kestävyyskriteerien soveltamisesta biomassan nollapäästöisyyden ehtona. Kestävyyskriteerejä ei tällä hetkellä sovelleta päästökaupan ulkopuolelle jäämisen ehtona, mikä olisi mahdollista komission ehdotuksen mukaisten muutosten myötä.

Lisäksi komissio ehdottaa, että toiminnanharjoittajien ei tarvitsisi palauttaa päästöoikeuksia niistä hiilidioksidipäästöistä, jotka on otettu talteen ja pysyvästi talletettu kemiallisesti tuotteisiin tai jotka kuljetetaan hiilidioksidin geologisiin varastointipaikkoihin varastoitavaksi.

Uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmä

Olemassa olevan päästökaupan rinnalle komissio esittää uutta, erillistä päästökauppajärjestelmää, joka koskisi rakennuksia ja tieliikennettä. Uusi päästökauppa kohdistuisi polttoaineen jakelijoihin ja näiden polttoaineiden hiilidioksidipäästöihin.

Rakennusten osalta päästökaupan piiriin tulisivat lähinnä rakennusten erillislämmityksessä käytettävät fossiiliset polttoaineet, koska olemassa oleva päästökauppa sisältää jo pääosan kaukolämmön tuotannon päästöistä sekä rakennuksissa käytetyn sähkön päästöt. Uuteen päästökauppaan sisältyisi komission ehdotuksen mukaan myös nykyisen päästökaupan ulkopuolinen keskitetty lämmöntuotanto palvelu- tai asuinrakennuksille. Varsinainen päästöoikeuksien huutokauppa alkaisi vuonna 2026. Tieliikenteen ja nykyisen päästökaupan

ulkopuolella oleva rakennusten lämmityksen päästöt säilyisivät myös edelleen osana taakanjakosektoria vähintään vuoteen 2030 asti.

Komission ehdotuksessa uuden päästökaupan huutokauppatulot ohjattaisiin osin jäsenvaltioille, osin EU:n uudeksi omaksi varaksi sekä 150 miljoonan päästöoikeuden huutokauppatulot innovaatiorahastolle. Komission erillisen ilmastotoimia koskevan sosiaali-rahastoasetusehdotuksen mukaan 25 %:a tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästökaupan ennakoiduista tuotoista ohjattaisiin EU-budjetin kautta ilmastotoimien sosiaalirahastoon.

Muutokset markkinavakausvarantoon

Komissio ehdottaa erillisellä päätösehdotuksella, että voimassa olevan sääntelyn mukaisesti myös vuosien 2023–2030 välillä markkinavakausvarantoon siirretään vuosittain huutokaupat-tavaksi tarkoitetuista päästöoikeuksista määrä, joka vastaa 24 %:a liikkeellä olevien päästöoikeuksien kokonaismäärää, kun kokonaismäärä on ennalta määritellyn raja-arvon yläpuolella. Ehdotus sisältää myös muita muutoksia koskien mm. varannon sisäänoton käynnistyksen raja-arvoja, liikkeelle laskettujen päästöoikeuksien kokonaismäärän laskentasääntöä ja itse varantoon sisältyvien päästöoikeuksien kokonaismäärää.

Komissio ehdottaa markkinavakausvarantoon myös uutta mekanismia, jonka tarkoitus olisi estää tieliikenteen ja rakennusten päästökauppajärjestelmän päästöoikeuden hinnan kohtuuton nousu. Varannosta laskettaisiin liikkeelle lisää päästöoikeuksia, direktiivissä annettujen kriteereiden mukaisesti, mikäli hinnat nousisivat liian nopeasti. Uuden päästökaupan oma varanto sisältäisi 600 miljoonaa päästöoikeutta.

Teknologiateollisuus ry:n lausunto

Teknologiateollisuus on sitoutunut Suomen hallitusohjelman mukaiseen hiilineutraali Suomi 2035 -tavoitteeseen sekä EU:n vuotta 2030 koskevaan kasvuhuonekaasujen vähennystavoitteeseen -55 % ja tavoitteeseen ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä.

Teknologia-alan yritykset ovat sitoutuneet investoimaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen miljardeja euroja ja tarjoamaan samalla Suomelle lupaavaa vientipotentiaalia kymmenien miljardien arvosta. Teollisuuden vähähiilitiekartoissa on tunnistettu yli 10 MtCO2-e/v. päästövähennyspotentiaali vuoteen 2035 mennessä ja teollisuudelta odotetaan 6–8 MtCO2-e/v. päästövähennyksiä.

Teknologiateollisuudella ei ole huomautettavaa siihen, että komission esityksen mukaan päästökauppasektoriin kuuluvan teollisuuden päästövähennystavoite kiristyy aiemmasta 42 prosentista 61 prosenttiin.

Päästökauppa on EU:n tärkein ilmastotavoitteiden ohjausjärjestelmä. Päästökaupassa määritellään yläraja eli maksimitaso, jota EU:n päästöt eivät saa ylittää. Maksimitaso alenee

vuosi vuodelta sitä mukaa, kun EU:n päästövähennystavoitteita kiristetään. Johtoajatuksena on markkinaehtoisuus: huutokaupassa päästöoikeuden hinta määräytyy kysynnän ja tarjonnan mukaan.

Suomalaisen vientiteollisuuden kilpailuasemaan vaikuttaa eniten juuri päästöoikeuksien hinnan muutos. Suuri vaikutus on epäsuorilla kustannuksilla eli päästöoikeuksien hinnan siirtymisellä sähkön hintaan. Suomalaisen prosessiteollisuuden päästöt ovat pienempiä kuin Euroopassa keskimäärin, mutta meillä sähköintensiivisyys on puolestaan korkeampi. Tämän seurauksena korkeampi päästöoikeuden hinta nostaa suomalaisen teollisuuden kustannuksia enemmän kuin eurooppalaisten kilpailijoiden. Tämä taas pienentää teollisuuden kannattavuutta ja saattaa heikentää yritysten kykyä investoida.

Teknologiateollisuus pitää tärkeänä, että päästökauppaa uudistettaessa:

- FF55-paketin toimeenpanossa pääpainon tulee olla päästöjen vähentämisessä ja energiatehokkuuden parantamisessa. Valittujen politiikkatoimien tulee olla teknologianeutraaleja sekä kannustaa teollisuutta uudistumaan.

- Päästökauppasektorin päästövähennystavoitteiden tarkistaminen tulee toteuttaa nostamalla vuotuista lineaarista päästövähennyskerrointa. Näkemyksemme mukaan se on yksin riittävä päästökauppasektorin uuden tavoitteen saavuttamiseen.

- Kertaluontoinen päästöoikeuksien määrän leikkaaminen (ns. rebasing) tai markkinavakausvarannon kasvattaminen ei ole tarpeen.

- Päästöoikeuksien ilmaisjaon määrä ja periaatteet on säilytettävä ennallaan vuoteen 2030 asti. Ilmaisjaolle ei tule asettaa uusia ehtoja, jotta vältetään moninkertainen sääntely.

- Päästökauppaa uudistettaessa on tärkeää tunnistaa kaikki keinot, joilla voidaan ehkäistä hiilivuotoa eli teollisuuden siirtymistä EU:n ulkopuolelle. Hiilivuotoa tulee ehkäistä ilmaisjaon ja sähköistämistuen avulla. Ilmaisjako kannustaa päästökaupan piirissä olevia laitoksia vähentämään hiilidioksidipäästöjä, koska vain parhaat 10 prosenttia laitoksista saavat päästöoikeutensa ilmaiseksi. Lisäksi komissio on esittänyt vertailuarvojen kiristämistä.

- Ilmaisjako ja päästökaupan epäsuorien kustannusten kompensointimahdollisuus tulee säilyttää hiilirajamekanismin ohella ainakin vuoteen 2030 saakka, kunnes CBAMin toimivuus hiilivuodon ehkäisemiseksi on saatu varmistettua.

- Teknologiateollisuus ehdottaa, että komissio toteuttaisi viipymättä kattavan arvioinnin rakennusten erillislämmityksen liittämisestä päästökaupan piiriin. Selvityksessä tulisi arvioida erityisesti laajentamisen vaikutuksia päästöoikeuden hintaan. Rakennusten lämmitystavat vaihtelevat suuresti eri jäsenmaissa: Pohjoismaissa ja eräissä Itä-Euroopan maissa kaukolämmityksen osuus on merkittävä, mutta Keski- ja Etelä-Euroopassa vallitseva lämmitysmuoto on rakennuskohtainen maakaasulämmitys.

Rakennusten lämmitysjärjestelmien viherryttäminen ja energiatehokkuustoimet ovat edullisia keinoja päästöjen vähentämiseen. EU:n Renovation Wave -aloitetta tulisi kohdentaa juuri tähän.

- Lisäksi haluamme muistattaa siitä, että liikennesektorilla hiilidioksidipäästöjen vähentämisen rajakustannukset ovat huomattavasti korkeampia kuin esimerkiksi energiantuotannossa ja energiaintensiivisessä teollisuudessa. Siksi liikennepolttoaineita ei tule ottaa EU:n päästökaupan piiriin. Liikenteessä tärkeimmät ohjauskeinot ovat biopolttoaineiden sekoitusvelvoite ja kansalliset liikennepolttoaineiden verot.

- Merenkulun sisällyttäminen EU:n nykyiseen päästökauppajärjestelmään ei ole kannatettavaa, koska se nostaa sekä päästöoikeuksien hintaa että merenkulun kustannuksia. Merenkulun kilpailukyky on eurooppalaiselle teollisuudelle elintärkeä. Kaikki päätökset merenkulun hiilidioksidipäästöjen hinnoittelussa on tehtävä kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n piirissä ja globaalisti kattavasti.

- Päästökauppatulojen ohjaaminen vähähiiliteknologioiden kehittämiseen ja innovaatioihin on kannatettavaa. On kuitenkin huolehdittava siitä, että varsinaisilta päästökauppa-aloilta eli teollisuudelta kerätyt päästökauppatulot ohjautuvat ensisijaisesti niitä toimialoja, joilta varat on kerätty.

- Jäsenvaltioille on varmistettavat riittävät varat kansallisesti toteutettaviin päästökaupan epäsuorien kustannusten kompensaatiotoimiin, kuten Suomessa teollisuuden sähköistämistukeen.

Teknologiateollisuus ry haluaa lisäksi kiinnittää huomion bioenergiaratkaisujen toimittajien havaitsemaan epäkohtaan parhaillaan käsiteltävä olevassa energiatehokkuusdirektiivin päivityksessä, ja erityisesti sen artikloihin **24** – tehokas kaukolämpö ja **liite III: Tehokas yhteistuotanto:**

Suomessa biomassan käyttö sähkön ja lämmön yhteistuotantolaitoksissa oli vuonna 2019 noin 15 prosenttia kiinteän puupolttoaineen kokonaiskulutuksesta ja 6 prosenttia bioenergian kokonaiskulutuksesta. Ruotsissa nämä luvut ovat vielä suurempia. Biomassan yhteistuotannolla jäteperäisten polttoaineiden (ja teollisuusjäämien) kanssa on tärkeä rooli paikallisessa bioenergian tuotannossa. Ihmisen toiminnan vuoksi on aina jätejakeita ja teollisuusjäämiä, jotka on ympäristön ja terveyden vuoksi poltettava. Paras vaihtoehto tähän on energian talteenotto, korkea hyötysuhde ja resurssitehokas tapa yhdessä monipolttoainekattilassa.

Energiatehokkuusdirektiivin uudistamista koskevan ehdotuksen perusteella uusien biomassa- ja teollisuusjäämien yhteistuotantolaitosten asennus uhkaa loppua. Jopa nykyisten laitosten kunnostuksiin liittyy riskejä, jos jätteiden ja jäämien määrää rajataan aiempien kolmen vuoden kulutuksen perusteella.

Kun turve ja fossiiliset polttoaineet eivät ole enää vaihtoehtoja energiantuotannolle, jätepohjaiset polttoaineet nähdään mielenkiintoisena täydentävänä polttoaineena, mikä tekee polttoaineen hankinnasta joustavampaa ja vähentää polttoaineen saatavuuteen ja hintoihin liittyviä riskejä. Ehdotus johtaa toteutuessaan tilanteeseen, joka suosii maakaasun käyttöä rinnakkaispoltossa jäteperäisten polttoaineiden ja teollisuusjäämien sijaan. Pahimmassa tapauksessa tämä johtaa vain maakaasun käyttöön ja käytön lisääntyminen alueilla, joilla tällä fossiilisilla polttoaineilla ei ole aiemmin ollut juurikaan merkitystä.

Jätepohjaisen polttoaineen kestävän kehityksenmukaisuus voidaan ratkaista viittaamalla äskettäin hyväksyttyyn SRF-standardiin https://www.iso.org/standard/71309.html, jolla varmistettaisiin, että vain ne jakeet, joilla ei ole muuta käyttöä, poltetaan.

Lisätiedot:

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