Lausunto
Outokumpu Oyj

23.11.2023

Outokummun näkökanta

Päästökauppalain sekä biopolttoaineiden, bionesteiden ja biomassapolttoaineiden lakien muutos

Viite: **HE 71 / 2023** Hallituksen esitys eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta

Taustatietoa

Outokumpu, joka on EU:n suurin ruostumattoman teräksen valmistaja, työllisti vuonna 2022 suoraan 8591 henkilöä. Yhtiön liikevaihto vuonna 2022 oli noin 9,5 miljardia euroa. Outokumpu toimitti noin 2,1 miljoonaa tonnia ruostumattomia terästuotteita sekä noin 0,4 miljoonaa tonnia ferrokromia, josta suurin osa käytetään yhtiön omassa tuotannossa. Outokummun Suomen tuotannosta viennin osuus on noin 95 %. Ferrokromi valmistetaan Kemissä sijaitsevasta EU:n ainoasta kromikaivoksesta louhitusta kromiitista, jonka hiilijalanjälki on jopa 70 % pienempi globaaliin keskiarvoon verrattuna. Kromi on olennainen seosaine ruostumattoman teräksen valmistuksessa, sillä kromi tekee teräksestä ruostumattoman.

88 % Outokummun suorista päästöistä kuului päästökauppaan vuonna 2022. Yhtiön toiminnoista päästökaupan piiriin kuuluvat Euroopassa sijaitsevat tuotantolaitokset, ja päästön hinta vaikutti myös sähkön hintaan välillisesti. Outokumpu on sitoutunut kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin, joiden tavoitteena on vähentää suoria, epäsuoria ja arvoketjun päästöjä 42 % vuoteen 2030 mennessä vuoden 2016 lähtötasosta. Meriliikenne on merkittävin kuljetusmuoto Outokummulle Euroopassa ja kriittinen Tornion laitoksen toiminnalle.

Outokummun kanta päästökauppalain uudistukseen

Outokumpu pitää hiilirajamekanismin tavoitetta estää hiilivuotoa ja edistää tasapuolisia toimintaedellytyksiä globaaleilla markkinoilla erittäin tärkeänä. Pitkällä aikavälillä hiilirajamekanismi on parempi keino hiilivuodon ehkäisemiseksi EU:ssa verrattuna päästöoikeuksien ilmaisjakoon, mikäli mekanismissa otetaan huomioon koko tuotteen hiilijalanjälki. Tällä hetkellä huomioituna on ainoastaan suorat päästöt ja osa arvoketjun (Scope 3) päästöistä. Tämä asettaa eurooppalaiset terästuottajat sekä ferroseostuottajat epäedulliseen asemaan, sähkön ollessa merkittävä osa erityisesti kierrätysmateriaaleihin perustuvassa teräksen valmistuksessa.

Riskinä hiilirajamekanismissa on myös liian matalat päästökertoimien oletusarvot, joita sovelletaan, mikäli maahantuoja ei ilmoita tietoja todellisista päästöistä. Jos päästöjen oletusarvot jäävät liian mataliksi, on riski, että maahantuojilla ei ole kannustimia ilmoittaa todellisia päästötietoja. Lisäksi riskejä voi olla kauppavirtojen uudelleen järjestäytyminen maiden kautta, joissa matalammat päästöarvot sekä mekanismin negatiivinen vaikutus vientiin. Mikäli hiilirajamekanismi ei toteudu toivotulla tavalla, se voi pahimmillaan kuitenkin lisätä hiilivuotoa, mikäli päästökaupan ulkopuolisille markkinoille syntyy paremmat edellytykset.

Outokumpu korostaa, että hiilirajamekanismin toimivuuden ja tasapuolisuuden varmistaminen on ensisijaisen tärkeää, jotta voidaan saavuttaa yhteiset ilmastotavoitteet ja samalla säilyttää Euroopan terästeollisuuden kilpailukyky globaaleilla markkinoilla. Outokumpu tukee myös lainsäädäntöä, jolla varmistetaan ilmastotoimien toteutuminen – kuten energiatehokkuuden edellyttämistä sekä hiilineutraaliustavoitteita niiltä laitoksilta, jotka ilmaisjaon piirissä.

Outokumpu Oyj
Salmisaarenranta 11, P.O. Box 245, FI-00181 Helsinki, Finland
Tel. +358 9 4211
Domicile Helsinki, Finland. Business ID 0215254-2, VAT FI02152542
outokumpu.com

Lausunto
Outokumpu Oyj

23.11.2023

Outokummun kanta biomassan käyttöön

Lakiehdotuksen 34 pykälän 1 momentissa jää voimassaolevan päästökauppalain pykälän 56 b tavoin edelleen epäselväksi se, miten käsitellään päätökaupan näkökulmasta nollapäästöisen biomassan käytön seurauksena syntyvän biomassapolttoaineen käyttöä lämmöntuotantoon. Esimerkkinä tästä epäselvyydestä voidaan käyttää Outokummun biomassan (biokoksi) käyttöä pelkistimenä ferrokromisulatossa. Tämän esimerkin mukainen biomassan käyttö prosessin syöttöaineena, jolloin tarkoituksena ei ole ainoastaan lämmöntuotanto kyseiseen prosessiin, ei edellytä toiminnanharjoittajalta käytetyn biomassan kestävyyden osoittamista, vaan prosessin syöttöaineena käytetty biomassa on nollapäästöistä suoraan sen perusteella, että se on biomassaa. Outokummun esimerkin mukainen pelkistinkäyttö ferrokromisulatossa synnyttää häkäkaasua, jota käytetään lämmöntuotantoon sekä samassa tuotantoprosessissa, kuin jossa biokoksia käytetään pelkistimenä että muissa prosesseissa. Ehdotus uudeksi päästökauppalaiksi ei ota kantaa siihen, voidaanko nollapäästöisen biomassan käytön seurauksena syntyvää häkäkaasua käsitellä päästökaupassa nollapäästöisenä suoraan sen perusteella, (i) että sitä käytetään osana samaa prosessia, kuin jossa sitä käsitellään nollapäästöisenä suoraan sen perusteella, että se on biomassaa ja näin ollen biomassan käytön tarkoituksena ei ole ollut ainoastaan lämmöntuotanto kyseiseen prosessiin, tai (ii) että se on syntynyt nollapäästöisen pelkistinkäytön seurauksena, vai käsitelläänkö tällaista häkäkaasua polttoainekäytössä samoin kuin mitä tahansa biomassapolttoainetta siten, että sen osalta tulee osoittaa kestävyyskriteerien täyttyminen.

Outokummun esimerkin mukaisen nollapäästöisen biomassan sekundäärikäytön (Outokummun esimerkissä häkäkaasun) käsittelyn selventäminen päästökauppajärjestelmässä olisi yhtiön näkemyksen mukaan perusteltua.

Outokummun kanta meriliikenteen muutoksiin

73 §:n mukaisesta palauttamisvelvollisuudesta poiketen laivayhtiö voi palauttaa 5 prosenttia vähemmän päästöoikeuksia kuin sen todennetut päästöt, jotka syntyvät vuoden 2030 loppuun mennessä sellaisella aluksella, jolla on jääluokka I A tai I A Super. Kyseisestä poikkeamasta tulisi tehdä pysyvä. Jäävahvistettujen alusten korkeamman kulutuksen alentamiseksi avovesissä ei ole teknistä ratkaisua näköpiirissä, joten poikkeama on perusteltua pitää voimassa toistaiseksi.

Palautusvelvollisuutta koskevissa poikkeuksissa on Suomen kannalta merkittävä puute. Poikkeamat eivät huomioi jäissä navigoinnin tuomaa lisäystä päästöihin. Jäissä navigointi lisää päästöjä noin 20 % - 60 %. Tämä on sellaisenaan jo kilpailukykyä heikentävä tekijä johtuen korkeammasta polttoaineen kulutuksesta. Tilannetta ei saisi pahentaa entisestään vaan asia tulisi huomioida lakia säädettäessä luomalla mahdollisuus korvata jäissä navigoinnin aikaiset päästöt aluksen keskimääräisillä päästöillä tai hyvittää muulla kansallisella kompensoinnilla. Vastaavanlainen menettely on mahdollista mm. IMO CII laskennassa.