Kirjallinen lausunto
St1 oy

Eduskunnan suuri valiokunta
16.10.2026

Asia: U 60/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta päästökauppadirektiivin ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttamisesta sekä meriliikenteen MRV-asetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen muuttamisesta

St1 on energiayhtiö, joka toimii Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Isossa-Britanniassa. St1:n energiaportfolioon sisältyvät öljytuotteet, biokaasu, uusiutuva lentopolttoaine (SAF), uusiutuva diesel (HVO) sekä aurinkovoima. Lisäksi edistämme useita energiasiirtymähankkeita.

Haluamme nostaa esiin päästökauppadirektiiviä koskevassa lausunnossamme seuraavat kolme asiaa:

1. kestävien lento- ja meriliikenteen polttoaineiden tuen on oltava ennustettava ja riittävä,
2. hiilenpoistoille tarvitaan selkeä kysyntänäkymä myös luonnonnielujen osalta, ja
3. päästökaton on kiristyttävä ennustettavasti ja kunnianhimoisesti.

Yleisesti

St1 tukee EU:n laajuista päästökauppaa. Päästökauppa on EU:n tärkein ilmastopolitiikan väline, ja se on osoittautunut toimivaksi instrumentiksi ohjata päästöjen vähentymistä kustannustehokkaasti. Päästökaupan hintasignaalin on kuitenkin oltava tasainen ja hallittu, jotta ilmastopolitiikan hyväksyttävyys säilyy.

Lento- ja meriliikenteen tukijärjestelmät

Lento- ja meriliikenteessä sähköistyminen ei ole realistinen vaihtoehto, vaan puhdas siirtymä nojaa vähäpäästöisiin nestemäisiin polttoaineisiin. Koska nämä polttoaineet ovat toistaiseksi fossiilisia polttoaineita selvästi kalliimpia, päästökaupan tuki hintaeron kattamiseen on tärkeä.

Komission ehdotus laajentaa tukea, mutta alentaa samalla lentoliikenteen tukitasoja. Lisäksi se poistaa tuen joiltakin polttoaineilta vuodesta 2030 alkaen. Tukea ei pidä alentaa eikä poistaa vuoden 2029 jälkeen niiltä polttoaineilta, joiden saatavuus on edelleen rajallinen. Tuen väheneminen osuisi lisäksi päällekkäin velvoitteiden nousun kanssa, mikä lisäisi lentoyhtiöiden kustannustaakkaa.

Meriliikenteessä tuki kattaisi komission ehdotuksen mukaan kehittyneen biopolttoaineen hintaerosta 55 % ja RFNBO-polttoaineesta 90 %, kun lentoliikenteessä vastaavat luvut ovat 50 % ja 60 %. Valtioneuvoston tavoin St1 pitää tärkeänä, että lento- ja meriliikennettä kohdellaan tukitasoissa yhdenmukaisesti. Tuen kokonaismäärä on myös liian pieni kasvavaan kysyntään nähden, ja siksi lentoliikenteen tukeen varattu määrä tulisi kaksinkertaistaa.

Tuen on oltava teknologianeutraali. Kehittyneet biopolttoaineet ja synteettiset polttoaineet ovat vasta kaupallisen kasvun alkuvaiheessa. Siksi tukea ei pidä ohjata etukäteen vain yhteen polttoainetyyppiin, ja tuen tulee erotella kehittyneistä ja ei-kehittyneistä raaka-aineista valmistetut polttoaineet, jotta kehittyneiden polttoaineiden kilpailukyky säilyy.

Synteettinen e-SAF on kaikkein kalleinta, eikä päästökaupan polttoainetuki yksin riitä sen kaupallistamiseen. Siihen tarvitaan oma tukimekanismi, kuten EU-tasoinen hinnanerosopimus (Contract for Difference).

Tuen tulee kohdistua EU:ssa tuotettuun polttoaineeseen. Kelpoisuuden perusteena pitää kuitenkin olla polttoaineen tuotantopaikka ja päästövähennys, ei tuotantolaitteiden tai niiden komponenttien alkuperä. Laitteiden valmistuspaikkaa koskevat lisävaatimukset voivat nostaa tuotantokustannuksia niin paljon, että tuen hyöty menetetään kokonaan.

Lisäksi ehdotus poistaisi 100 prosentin tukitason lentokentiltä, jotka jäävät ReFuelEU-asetuksen unionin lentoaseman kynnyksen (800 000 matkustajaa tai 100 000 tonnia rahtia vuodessa) alle, mutta eivät ole pieniä saaria tai syrjäisiä alueita. Tämä koskisi myös suomalaisia alueellisia lentokenttiä. Kestävien lentopolttoaineiden saatavuus harvaan asutuilla alueilla vaarantuisi, kun kustannus nousee juuri siellä, missä sitä on vaikein kantaa. St1 pyytää säilyttämään vastaavan tukitason näille lentokentille.

Hiilenpoistot

St1 tukee pysyvien hiilenpoistojen, eli BioCCS:n ja DACCS:n, sisällyttämistä päästökauppaan. Komission ehdotus luo kuitenkin kysynnän vain teknologisille poistoille. Luonnonnielut ja hiiliviljely jäävät komission arvioitavaksi vasta vuoden 2034 loppuun mennessä, vaikka niiden hankkeet vaativat samalla tavalla investointeja ja pitkäaikaisia sitoumuksia.

Suomessa maankäyttösektorin nielu on heikentynyt, joten luonnonnielujen ja hiiliviljelyn hankkeet ovat tärkeitä myös kansallisten ilmastotavoitteiden kannalta. EU:n hiilenpoistojen sertifiointikehyksen (CFCR) mukaisille hiiliviljelyn ja luonnonnielujen yksiköille tarvitaan myös selkeä kysyntänäkymä. Suomen on ajettava sitä, että arvioinnin kriteerit ja aikataulu määritellään EU:ssa jo nyt.

Päästökatto ja kansainväliset ilmastoyksiköt

Päästökaton on kiristyttävä ennustettavasti ja kunnianhimoisesti. Vähähiiliset investoinnit, kuten uusiutuvien polttoaineiden tuotanto, ovat kannattavia vain, jos hintasignaali on riittävän vahva ja luotettava koko investoinnin elinkaaren ajan. Liian loiva ura heikentäisi kannusteita näihin investointeihin. Yhtä tärkeää on, ettei kattoa muuteta jälkikäteen epävarmojen ehtojen, kuten kansainvälisten yksiköiden saatavuuden perusteella.

Ehdotettu loivempi päästökatto siirtäisi painetta päästövähennysten toteuttamisesta päästökaupan ulkopuolisille sektoreille. Se voisi kiristää kansallisia velvoitteita Suomessa muita jäsenvaltioita enemmän, koska maankäyttösektori on meillä muuttunut nielusta päästölähteeksi. Siksi päästökaupan uskottava vähennysura on Suomelle erityisen tärkeä.

Kansainväliset ilmastoyksiköt eivät saa lieventää päästökattoa. Yksiköiden tulee perustua Pariisin sopimuksen artiklaan 6, ja niille on oltava selkeät käyttökohteet suhteessa EU:n ilmastotavoitteeseen. Rahoitus on löydettävä muualta kuin päästökattoa löysäämällä.

Huutokauppatulot ja rahoitus

St1 kannattaa päästökaupan tulojen kohdentamista päästökauppasektorin vähähiilistämiseen. Läpinäkyvyyttä on kuitenkin parannettava: käyttö on raportoitava luotettavasti ja vertailukelpoisesti kaikissa jäsenvaltioissa. EU-tason rahoituksen, kuten innovaatiorahaston ja teollisuuden vähähiilistämispankin, tulee perustua laatuun ja kilpailuun. Edelläkävijöitä ei saa rangaista, ja keskeiset kriteerit on kirjattava direktiiviin eikä jätettävä komission myöhempien säädösten varaan.