SuV-kuuleminen
Asia: U 60/2026 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle (päästökauppadirektiivin ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Mattias Hellström | 16.10.2026

Teollisuuden toimintaedellytysten ja vihreän siirtymän turvaaminen

Kemianteollisuuden toimintaedellytysten ja vihreän siirtymän turvaaminen edellyttävät seuraavien tekijöiden varmistamista:

1. **Kilpailukykyinen energia ja raaka-ainemuutos:** ETS1-huutokauppatuloja on ohjattava kansallisesti päästövähennyksiin ja kilpailukykyyn, kuten sähköistämistukeen ja kemianteollisuden raaka-ainesiirtymään.
2. **Kysyntäpuolen tuki ja edelläkävijät:** Neste peräänkuuluttaa myös kysyntäpuolen tukevaa sääntelyä ja uusiutuvan hiilen edistämistä kemianteollisuudessa ja jalostuksessa. Lisäksi päästökauppa- ja tukimekanismien (kuten Industrial Decarbonization Bank) tulee huomioida jo tehdyt varhaiset vähähiili-investoinnit.
3. **Hiilivuodon välttäminen ja toimiva CBAM-mekanismi:** Riittävä suoja hiilivuotoa vastaan on edellytys reilulle kilpailulle

Ilmaisjaon ehdollisuus

Ote U-kirjelmän sivulta 24: Ilmaisjako, CBAM ja epäsuora kustannustuki

- “Kansallisesti on alustavasti arvioitu, että ilmaisjaon ehdollisuus voi
  - kasvattaa hallinnollista taakkaa,
  - heikentää erityisesti edelläkävijäyritysten ja korkean vähennyskustannuksen laitosten asemaa,
  - vähentää ilmaisjaon ennakoitavuutta sekä
  - päästökauppajärjestelmän kustannustehokkuutta”.

Neste yhtyy valtioneuvoston kantaan

Päästökauppakompensaatio / sähköistämisen tuki

- Epäsuoralla kustannustuella on kompensoitu ETS-hinnan vaikutusta sähkön hintaan. Vuonna 2024 epäsuora kustannustuki oli käytössä 15 EU:n jäsenvaltiossa, joissa sitä maksettiin yhteensä 5,51 miljardia euroa.
- Suomessa epäsuoria päästökustannuksia on kompensoitu energiaintensiivisen teollisuuden sähköistumistuella, jonka viimeiset maksatukset tehdään vuonna 2026.

- Nesteen kanta on, että Suomen tulee jatkaa teollisuuden sähköistämisen tukea (päästökauppakompensaatiota) niin kauan kuin EU-sääntely sen mahdollistaa, erityisesti silloin, jos vastaavia tukiohjelmia ylläpidetään muissa jäsenmaissa.
- Näin voimme turvata tasapuoliset toimintaedellytykset suomalaiselle teollisuudelle sisämarkkinoilla.

Lentoliikenne ja uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) tukimekanismit

- On myönteistä, että EU tunnustaa SAFin merkityksen ilmailun ilmastotavoitteiden saavuttamisessa, mutta:

1. Näemme epävarmuutta 110 milj SAF-päästöoikeuden riittävyydestä.
2. Vastustamme sitä, että SAF-päästöoikeustuki loppuisi v. 2030 muilta biopolttoaineilta kuin ns. kehittyneiltä biopolttoaineilta.
3. Peräänkuulutamme tukea myös SAFille joka ylittää ReFuelEU-velvoitteiden vaatimat määrät.

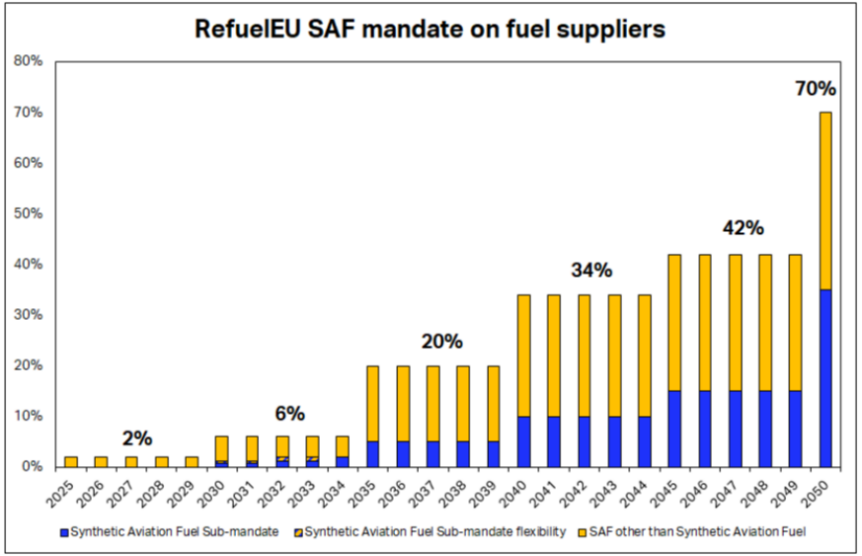
Lentoliikenne ja uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) tukimekanismit

- **SAF-hankkeille kohdennettavien päästöoikeuksien määrän korottaminen:**
  - Komission ehdottamaa 110 miljoonan päästöoikeuden kiintiötä on korotettava vähintään 200 miljoonaan.
  - Tämä taso on oikeasuhtainen huomioiden uusiutuvien lentopolttoaineiden keskeinen rooli ilmailun päästövähennyksissä
  - Kiintiön korottaminen 200 miljoonaan toisi alalle kaivattua investointivarmuutta

Lentoliikenne ja uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) tukimekanismit

Kannustimien luominen minimitavoitteet ylittävälle SAF-käytölle:

- Nykyehdotus ei sisällä riittäviä toimenpiteitä, jotka kannustaisivat toimijoita ylittämään EU:n asettamat ReFuelEU-vähimmäisvelvoitteet. Tämä on menetetty mahdollisuus nopeuttaa päästövähennyksiä ja irtautumista fossiilisista polttoaineista.
- Euroopan johtoasema edellyttää uusien investointien vauhdittamista myös ReFuelEU-tavoitteiden päivitysvälien (viisi vuotta) aikana.



Lentoliikenne ja uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) tukimekanismit

- **Pitkäjänteinen tuki kaikille olennaisille SAF-laaduille myös vuoden 2029 jälkeen:** Komission ehdotus alentaisi merkittävästi ja poistaisi kokonaan vuodesta 2030 alkaen tuen tietyiltä SAF-laaduilta, kuten ei-kehittyneistä raaka-aineista valmistetuilta HEFA-polttoaineilta sekä synteettisiltä vähähiilisiltä lentopolttoaineilta.
- Toimenpide on suhteeton, sillä komission omien vaikutustenarviointien mukaan juuri näillä polttoaineilla on suurin merkitys SAF-käytön ja päästövähennysten kasvattamisessa vuoteen 2035 mennessä.
- Komissio ehdottaa nyt, että annetaan vähiten tukea niihin ratkaisuihin, joiden päästövähennysvaikutus on suurin.
- Tukea on jatkettava yhdenmukaisena kaikille ReFuelEU-asetuksen mukaisille SAF-laaduille vuoden 2029 päätyttyä.