TT 19.10.2026

Eduskunnan ympäristövaliokunta
YmV@eduskunta.fi

Asiantuntijalausunto: U 60/2026 vp Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi päästökauppadirektiivin ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttamisesta sekä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi MRV-asetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen muuttamisesta (COM(2026) 616 final, COM(2026) 620 final)

Kemianteollisuus ry kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto valtioneuvoston kirjelmästä U 60/2026 vp, joka koskee komission ehdotuksia päästökauppadirektiivin ja markkinavakausvarantopäätöksen muuttamisesta sekä MRV-asetuksen ja FuelEU Maritime -asetuksen muuttamisesta.

Yleistä

Energia- ja ilmastopolitiikassa kunnianhimo ja kilpailukyky kulkevat käsi kädessä. Riittävä hiilivuotosuoja ja kysynnän luominen uusille tuotteille on edellytys, ei jarru.

Kemianteollisuus kannattaa kunnianhimoisia ilmastotavoitteita ja pitää päästökauppaa kustannustehokkaana keinona, mutta muistuttaa, että nykyinen vauhti ja geopoliittiset kriisit ovat aiheuttaneet Euroopassa paljon myös haasteita. Onkin tärkeää löytää tasapainoinen ratkaisu, jotta päästökaupasta ja päästöjen vähentämisen tavoitteista pystytään pitämään kiinni, mutta samalla asetetaan realistinen päästövähennystahti ja turvataan eurooppalaisen teollisuuden toimintaedellytykset. Riittävä hiilivuotosuoja, kilpailukykyinen sähkön saatavuus, kysynnän luominen uusille tuotteille (markkinoiden luominen) ja toimivan CBAM-mekanismin kehittäminen ovat tärkeitä. Kunnianhimo ilman kilpailukykyä ja kysyntää tuotteille johtaa tuotannon siirtymiseen pois Euroopasta ilman nettohyötyä ilmastolle.

Yksityiskohtaisempia huomioita

1. *”Valtioneuvosto pitää erittäin tärkeänä, että päästöoikeuksien kokonaismäärää vuosittain alentava päästövähennyskerroin (linear reduction factor, LRF) olisi etenkin kauden 2031–2040 ensimmäisinä vuosina mahdollisimman korkea ja säilyttäisi kannustimet vähäpäästöisiin investointeihin.”*

Kemianteollisuus ry:n mielestä on tärkeää, että kunnianhimoinen ilmastopolitiikka säilytetään, mutta samaan aikaan tarvitaan myös kysyntää luovia toimia ja hiilivuotosuojaa. Komission mukaan ETS-esityksen ura johtaa ilmastotavoitteisiin ja samalla on pyritty säilyttämään päästöoikeuksia myös 2040-luvulle. Kemianteollisuus ry:stä tämä on tasapainoisen kuuloinen ratkaisu.

Suomen olisi hyvä pysyä avoimena myös ei-niin kireille ja alkuun jyrkille päästövähennysurille, jos havaitaan, että sellainen on tarpeellinen siirtymän onnistumiselle. Kunnianhimoinen vähennysura on hyvä lähtökohta, mutta on hyvä olla valmis keskusteluille myös muista vaihtoehdoista.

2. *”Valtioneuvosto korostaa, että kansainvälisiä ilmastoyksiköitä ei tulisi voida käyttää suoraan päästökaupan palautusvelvoitteen täyttämiseen. Hyödynnettävien kansainvälisten ilmastoyksiköiden tulisi olla korkealaatuisia ja perustua pysyviin hillintätuloksiin.”*

Kemianteollisuus ry:n mielestä Suomi voisi suhtautua avoimemmin myös tässä kohtaa keskusteluille, vaikkei Suomi lähtökohtaisesti kannattaisikaan tällä hetkellä asiaa. Kemianteollisuus on suhtautunut hyväksyvästi mahdollisuuteen tuoda kv-yksiköitä päästökauppaan.

3. *”Valtioneuvosto katsoo, että pysyvyydeltään väliaikaisia hiilenpoistoja ei ole tarkoituksenmukaista sisällyttää mukaan EU:n yleiseen päästökauppaan hiilenpoistoyksikköinä.”*

Kemianteollisuus ry:n mielestä hiilenpoistot tulisi huomioida lähtökohtaisesti aina, kun päästöä ei synny. Jos päästö syntyy myöhemmin, niin velvoite kuitata päästön tulisi huomioida siinä kohtaa. Tiedossamme on tilanteita, joissa tuleva päästö voi olla järkevämpi huomioida jo siinä kohtaa, kun hiili otetaan talteen. Kysymys on joka tapauksessa laskennallinen. Jos päästöjä ei huomioida riittävän laajasti, niin syntyy helposti tilanteita, joissa kirjataan päästöt kaksinkertaisena, mikä ei edesauta hiilenkiertoja ja hiilen sitomista tuotteisiin.

4. *”Valtioneuvosto suhtautuu varauksella CBAM-sektorien ilmaisjaon alasajon aikataulun muutoksiin ja pitää hyvänä, että aikataulu säilyisi mahdollisimman lähellä voimassa olevaa aikataulua. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että ehdotetut muutokset käytännössä lisäävät ilmaisjakoa. CBAM-sektorien hiilivuotosuojaa tulisi parantaa ensisijaisesti keskittymällä hiilirajamekanismin laadukkaaseen toimeenpanoon ja kehittämiseen, ilmaisjaon jatkamisen sijaan. Valtioneuvosto korostaa myös WTO-yhteensopivuuden näkökulmasta, että ilmaisjaon alasajon tulisi tapahtua samassa tahdissa hiilirajamekanismin asteittaisen voimaantulon kanssa.”*

Kemianteollisuus ry suhtautuu avoimemmin CBAM-sektoreiden ilmaisjaon pidentämiseen 2038, sillä toistaiseksi CBAM on ollut mutkikas järjestelmä ajaa ylös ja säännöt muuttuvat vielä paljon. Tällöin on perusteltua myös säilyttää muut suojamekanismit. Esimerkiksi viennin turvaamista ei ole vielä ratkaistu CBAM-sektorin toimijoille.

5. *”Valtioneuvosto katsoo, että sikäli kuin ratkaisua vientiin suuntautuvan tuotannon hiilivuotoriskin hillitsemiseksi edelleen etsitään, sen WTO-yhteensopivuus, EU-tasoisuus, kustannustehokkuus sekä kannusteet päästövähennyksiin ovat tärkeitä periaatteita.”*

Suomen on tärkeää etsiä tähän CBAM:n haastekohtaan aktiivisesti ratkaisuja. Esimerkiksi päästöoikeuksien myöntäminen viennin osuudelle olisi toimiva ratkaisu. CBAM ei kuitenkaan kata vientimarkkinoita, joten ETS:n säilyttäminen tälle osuudelle olisi perusteltu ei-päällekkäinen ratkaisu.

6. *”Valtioneuvosto katsoo, että EU:ssa tulisi 2030-luvulla luopua epäsuorasta kustannustuesta hiilirajamekanismin alaisilla sektoreilla. Tukimekanismin sijaan päästökaupan epäsuorien kustannusten aiheuttamia hiilivuotoriskejä tulisi lieventää näillä sektoreilla lisäämällä hiilirajamekanismin piiriin epäsuorat päästöt joko ilman siirtymäaikaa tai asteittain.”*

On hyvä, että Suomi on tunnistanut tukikilpailun ja epäsuhdan valtioiden välillä Euroopassa ja on totta, että jos tuet lopetetaan Euroopassa, niin tilanne tasoittuisi Suomelle. Toki tässä kohtaa kisa EU:n ja muun maailman välillä heikkenisi. Kemianteollisuus ry:n mielestä Euroopan tulee pystyä

puolustamaan eurooppalaista teollisuutta sellaisissa tilanteissa, joissa kilpailuasetelma on niin sanotusti epäreilu. Kemianteollisuus ry:n mielestä Suomen tulisi jatkaa päästökauppakompensaatiota / sähköistämisen tukea, mikäli EU-sääntöjä jatketaan ja etenkin, jos tukiohjelmia jatketaan myös muualla Euroopassa. Tämä on linjassa myös nykyisen muotoilun level playing field -ajattelun kanssa. Suomessa järjestelmää voisi kehittää siten, että sähköistämisen tuki olisi 100% ehdollinen ilmastotoimille nykyisen 50% sijaan.

7. *”Valtioneuvosto korostaa, että ilmaisjaon ehdollisuus tulisi lisäksi toteuttaa tavalla, jolla jo vähähiilistämisinvestointeja toteuttaneet laitokset eivät joudu muita laitoksia huonompaan asemaan.”*

Kemianteollisuus ry:n yrityksissä on huonoja kokemuksia ehdollisuuksista. Ne ovat vieneet tilanteisiin, joissa todellinen maailma ei kohtaa teoreettista suunnitelmaa, jonka seurauksena päästöoikeuksia ollaan vaarassa menettää turhaan. Ohjeistuksen epäselvyys on valitettavasti johtanut tällä hetkellä siihen, että realistisempia suunnitelmia raportoineita yrityksiä uhkaa sanktiota, mikäli kunnianhimoinen aikataulu pettää. Käytännössä siis ehdollisuus kannustaa suunnittelemaan investoinnit mahdollisimman kauaksi tulevaisuuteen ja välttämään ilmastoinvestointeja, jotta päästöoikeusmenetyksiltä vältyttäisiin.

Toisin sanoen edelläkävijät ovat joutuneet ehdollisuuksien myötä huonompaan asemaan. Ehdollisuuksilla on lisäksi luotu lisää byrokratiaa ja raportointia ilman selkoa hyödyistä. Kemianteollisuus ry:n mielestä Suomen tulisi ottaa tähän vielä kriittisempi sävy. Koko ehdollisuus olisi perusteltua poistaa.

8. Yleisesti ottaen on myönteistä, että komissio ehdottaa päästökauppajärjestelmän tuen lisäämistä teollisuuden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tehtäville investoinneille. Suomen tulisi tukea tätä. Samalla on tärkeää huomioida myös edelläkävijöiden investointitarpeet.

Muita päästökauppahuomiota

Vahva päästökauppajärjestelmä, joka on linjassa EU:n vuosien 2040 ja 2050 ilmastotavoitteiden kanssa, on ratkaisevan tärkeä, koska vakaa politiikka on ratkaisevan tärkeää yritysten investoinneille ja kasvulle. Pelkkä nykyisen päästökauppajärjestelmän päästökattokehityksen ylläpitäminen ei kuitenkaan ratkaise kemianteollisuuden ja erityisesti toimialan edelläkävijöiden kohtaamia haasteita. Suomen tulisi keskittyä varmistamaan, että kilpailukykyä ja hiilestä irtautumista vahvistaville investoinneille on laajemmat mahdollistavat edellytykset.

Vaikka investointien tuen lisääminen on tärkeää, päästökauppajärjestelmäehdotuksesta puuttuu riittävä kysyntäpuolen tuki kemianteollisuuden hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tehtäville investoinneille. Investointituki toimii vain, jos vaihtoehtoisiin raaka-aineisiin perustuville tuotteille on kysyntää eli (kasvavat) markkinat.

Samaan aikaan Suomen tulisi myös puoltaa sitä, että kaikilla EU:n teollisuusaloilla on ETS I:n piirissä tasapuoliset toimintaedellytykset.

Suomen olisi myös tärkeää seurata, että määritelmät ja luokitukset ovat selkeät ja esimerkiksi mikä luokitellaan ”nollapäästöiseksi tai vähähiiliseksi laitokseksi”, jotta vältetään epävarmuus ja

pirstaloituminen muun EU-lainsäädännön kanssa (esim. Net-Zero Industry Act ja Industrial Accelerator Act).

Lisäksi Suomen tulisi pyrkiä varmistamaan, että teollisuuden vähähiilistämispankki (IDB) tukee myös varhaisten toimijoiden investointeja, vaikka ne olisi aloitettu ennen vuotta 2028. IDB-ehdotus rajoittaa tuen hankkeisiin, joiden fyysinen rakentaminen aloitetaan vuoden 2028 jälkeen 30 kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä (artiklan 10cd 4 kohta).

Suomen tulisi myös pyrkiä selkeyttämään, miten päästövähennykset ja vältetyt hiilidioksidipäästöt määritetään. Toimenpiteiden tulisi kattaa myös investoinnit uusiin teollisuusalueisiin eikä pelkästään olemassa olevien laitosten päästöjen vähentämiseen.

Yrityksistä nousseita huomioita

Kemianteollisuus ry:llä ei ole tällä hetkellä päivitettyä voimassa olevaa positiota, joka kattaisi laajasti lentoliikenteen ja meriliikenteen päästökaupan sekä FuelEU Maritime -asetuksen yksityiskohtia. Aihe on kuitenkin herättänyt huolta jäsenistössä, ja Kemianteollisuus ry on vastaanottanut aiheeseen liittyen kommentteja. Alla on ote jäsenyrityksistä nousseista huomioista, jotka eivät vaikuta Kemianteollisuus ry:n asiantuntijoiden ensianalyysin perusteella olevan ristiriidassa muiden kemianteollisuuden alan yritysten intressien kanssa ja vaikuttavat relevanteilta nostaa esille tässä vaiheessa.

Tässä ote yritysten nostamista huomioista:

Lentoliikenne

Suomen tulisi pyrkiä seuraaviin muutoksiin SAF-kiintiöiden osalta (3c artiklan 6 kohta ja 28a artikla):

- 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 sekä lentoliikenteen päästökaupan odotetut tulot. Kiintiön korottaminen 200 miljoonaan toisi alalle kaivattua investointivarmuutta ja takaisi, että päästökauppajärjestelmän tuki SAF-hankkeille riittää ainakin vuoteen 2035 saakka.
- Kannustimien luominen minimitavoitteet ylittävälle SAF-käytölle: Nykyehdotus ei sisällä riittäviä toimenpiteitä, jotka kannustaisivat toimijoita ylittämään EU:n asettamat ReFuelEU-vähimmäisvelvoitteet. Tämä on merkittävä menetetty mahdollisuus nopeuttaa päästövähennyksiä ja irtautumista fossiilisista polttoaineista. Euroopan johtoasema edellyttää uusien investointien vauhdittamista myös ReFuelEU-tavoitteiden päivitysvälien (viisi vuotta) aikana. Tämä voidaan ratkaista säätämällä velvoitteen ylittävä SAF-käyttö tukikelpoiseksi. Lisäkysyntää luovan kannustimen tulisi kattaa vähintään 80 prosenttia uusiutuvan ja fossiilisen lentopolttoaineen välisestä hintaerosta kaikkien SAF-lisämäärien osalta.
- 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. Päästökaupan kaltaisen ilmastopolitiikan perusperiaatteiden vastaista on kohdistaa vähiten tukea niihin ratkaisuihin, joiden päästövähennysvaikutus on suurin. Tästä syystä tukea on jatkettava yhdenmukaisena kaikille ReFuelEU-asetuksen mukaisille SAF-laaduille vuoden 2029 päätyttyä.
- Eurooppalaisen arvoketjun tukeminen: EU-alkuperää olevista raaka-aineista tuotetuille polttoaineille ehdotettu 10 prosenttiyksikön lisätuki (hintaeron kattamisessa) on säilytettävä ja laajennettava koskemaan kaikkia SAF-tyyppejä. Sääntelyä on kuitenkin täsmennettävä siten, että lisätuki myönnetään vain silloin, kun tuotteen koko arvoketju, raaka-ainehankinnasta aina lopulliseen polttoaineen jalostukseen asti, sijaitsee Euroopan unionin alueella.

Meriliikenne

Suomen tulisi pyrkiä laajentamaan kestävien polttoaineiden ja päästöttömien käyttövoimateknologioiden käyttöönottoa edistävän tukimekanismin (3gaa artikla) soveltamisalaa.

- Tuen laajentaminen kaikkiin päästöjä vähentäviin polttoainetyyppeihin: Nykyisessä ehdotuksessa uusi tukimekanismi on rajattu koskemaan ainoastaan uusiutuvan energian direktiivin (RED) mukaisia kehittyneitä biopolttoaineita. Tämä rajaus on liian kapea ja uhkaa hidastaa alan vihreää siirtymää. Suomen on varmistettava, että mekanismi tukee teknologianeutraalisti kaikkia uusiutuvia ja vähähiilisiä polttoaineita. Myös muilla kuin RED-direktiivin tiukimman määritelmän mukaisilla uusiutuvilla polttoaineilla on merkittävä potentiaali ja elintärkeä rooli meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen nopeassa ja kustannustehokkaassa vähentämisessä.

Tuomas Tikka
Kemianteollisuus ry