20.10.2026

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)

Neste Oyj kiittää eduskunnan talousvaliokuntaa mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto otsikon asiassa**.**

Yleistä

Kunnianhimoinen ilmastopolitiikka ja kilpailukyky vaativat tasapainoista ohjausta

Neste tukee vahvasti kunnianhimoisia ilmastotavoitteita ja pitää EU:n päästökauppaa keskeisenä ohjauskeinona niiden saavuttamiseksi. Ilmastopolitiikka ilman teollisuuden kilpailukykyä ja uusien tuotteiden kysyntää ei kuitenkaan tuota globaalia ilmastohyötyä, vaan uhkaa johtaa tuotannon ja investointien siirtymiseen EU:n ulkopuolelle. Jotta ilmastotavoitteista voidaan pitää kiinni ilman hiilivuotoa, lainsäädännöltä vaaditaan tasapainoa.

Teollisuuden toimintaedellytysten ja vihreän siirtymän turvaaminen edellyttävät seuraavien tekijöiden varmistamista:

1. **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.
2. **Kilpailukykyinen energia ja raaka-ainemuutos:** ETS1-huutokauppatuloja on ohjattava kansallisesti päästövähennyksiin ja kilpailukykyyn, kuten sähköistämistukeen ja kemianteollisuden raaka-ainesiirtymään.
3. **Hiilivuodon välttäminen ja toimiva CBAM-mekanismi:** Riittävä suoja hiilivuotoa vastaan on edellytys reilulle kilpailulle

Muita huomioita päästökauppajärjestelmän kehittämisestä

Vakaa politiikka luo tarvittavaa ennakoitavuutta, mutta pelkkä nykyisen päästökaton kiristäminen ei yksinään ratkaise alan edelläkävijöiden kohtaamia haasteita. Erityisesti seuraaviin seikkoihin tulee kiinnittää huomiota:

- **Ilmaisjaon ehdollisuus:** Neste yhtyy valtioneuvoston arvioon, että “ilmaisjaon ehdollisuus voi kasvattaa hallinnollista taakkaa, heikentää erityisesti edelläkävijäyritysten ja korkean vähennyskustannuksen laitosten asemaa, vähentää ilmaisjaon ennakoitavuutta sekä päästökauppajärjestelmän kustannustehokkuutta”
    - Ohjeistuksen epäselvyys on valitettavasti johtanut siihen, että realistisempia suunnitelmia raportoineita yrityksiä uhkaa sanktiota, mikäli kunnianhimoinen aikataulu viivästyy tai muuttuu.

    - Toisin sanoen on selkeästi havaittavissa riskejä, että edelläkävijät joutuvat huonompaan asemaan. Ehdollisuuksilla on lisäksi luotu lisää byrokratiaa ja raportointia ilman selkoa hyödyistä. Kemianteollisuus ry:n jäsenten mielestä Suomen tulisi ottaa tähän vielä kriittisempi sävy. Koko ehdollisuus olisi perusteltua poistaa.
- **Kysyntä- ja markkinaehtoinen tuki uusille ratkaisuille:** Vaikka suora investointituki on tärkeää, nykyisestä päästökauppaehdotuksesta puuttuu riittävä tuki kysyntäpuolelle. Kemianteollisuuden merkittävät hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävät investoinnit (esim. vaihtoehtoisten raaka-aineiden hyödyntäminen) ovat elinkelpoisia vain, jos näille vähähiilisille tuotteille syntyy aitoa kysyntää ja toimivat markkinat. Pelkkä tuotannon tukeminen ei riitä, jos lopputuotteille ei ole ostajia.
- **Teollisuuden vähähiilistämispankin (IDB) tuen ulottaminen edelläkävijöille:** Suomen tulisi varmistaa, että IDB (Industrial Decarbonization Bank) tukee myös alan edelläkävijöitä (early movers). Nykyinen ehdotus (10cd artiklan 4 kohta), joka rajaa tuen vain hankkeisiin, joiden fyysinen rakentaminen alkaa vuoden 2028 jälkeen. Investointituet on suunniteltava siten, että ne eivät aseta jo käynnistyneitä tai varhaisessa vaiheessa tehtyjä edelläkävijöiden ilmastoinvestointeja epäedulliseen asemaan suhteessa myöhemmin käynnistyviin hankkeisiin.
- **Sähköistämisen tuki:** Katsomme, 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 EU:n sisämarkkinoilla.
- **Uusien investointien (greenfield) huomioiminen:** Päästövähennysten ja vältettyjen hiilidioksidipäästöjen laskentaperusteita ja määrittelyä on selkeytettävä. Tukitoimenpiteiden ja kannustimien tulee kattaa paitsi olemassa olevien laitosten päästövähennykset (brownfield), ehdottomasti myös investoinnit kokonaan uusiin teollisuuslaitoksiin ja alueisiin (greenfield).

Lentoliikenne ja uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) tukimekanismit

Lentoliikenteen (erityisesti 3c artiklan 6 kohta ja 28a artikla) osalta on välttämätöntä tehdä seuraavat muutokset uusiutuvien lentopolttoaineiden (SAF) käytön edistämiseksi ja eurooppalaisen kilpailukyvyn turvaamiseksi:

- **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 ja kestävien polttoaineiden tukimekanismi

Katsomme, että meriliikenteen osalta Suomen tulee neuvotteluissa aktiivisesti 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.