

Asia: VN/19571/2025

Valtioneuvoston asetus teollisuuden bioperäisen hiilidioksidin talteenoton edistämiseksi myönnettävästä avustuksesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ns. RefueEU Aviation -asetuksella (2023/2405) asetetaan lentopolttoaineen toimittajille velvoite toimittaa kestäviä lentopolttoaineita vuodesta 2025 alkaen vähintään 2 % vuosittain toimitetusta polttoainemäärästä. Velvoite kasvaa asteittain ollen 70 % vuonna 2050 (synteettisten polttoaineiden osuus vähintään 35 %).

Asetuksen velvoitteet voidaan täyttää kolmen tyyppisellä polttoaineella: synteettisillä lentopolttoaineilla, biopolttoaineilla tai kierrätetyillä hiilipitoisilla lentopolttoaineilla. Synteettiset polttoaineet jaetaan (RED:in mukaisiin) RFNBO-polttoaineisiin ja FNBO-polttoaineisiin, joiden energiasisältö on johdettu muusta kuin fossiilisesta vähähiilisestä vedystä ja jotka täyttävät elinkaaripäästöjen 70 % vähennyskynnyksen ja menetelmät tällaisten elinkaaripäästöjen vähennysten arvioimiseksi asiaa koskevan unionin oikeuden mukaisesti. Tämä mahdollistaa sen, että polttoaineen valmistamiseen voidaan käyttää mm. ydinenergialla tuotettua sähköä.

Asetusluonnoksen 8 artiklassa asetetaan uusiutuvaa polttoainetta koskevat tuen saamisen edellytykset. Jos talteen otettu hiilidioksidi käytetään uusiutuvan polttoaineen tuotannossa, on polttoaine tuotettava uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun direktiivin (EU) 2018/2001 muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevien säännösten mukaisesti. Lisäksi polttoaineen on täytettävä kestävyyslain muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevat säädökset.

Perustelumuiotiossa ei tuoda esille, miksi artikla 8 on rajattu tiukasti vain uusiutuvista raaka-aineista tuotettuihin polttoaineisiin. Tukea ei voisi saada biogeenisen hiilidioksidin talteenoton investointeihin, jos talteen otettu hiilidioksidi käytettäisiin synteettisen lentopolttoaineen

valmistukseen, jos tuotannossa tarvittava vety on edes osittain tuotettu hyödyntäen ydinenergialla tuotettua sähköä.

Lentoliikenteen päästöjen suunnitelmallinen vähentäminen on kriittistä toimialan ilmastotavoitteiden saavuttamiselle ja uusiutumiselle. Kotimaisen vetytalouden potentiaalista on puhuttu pitkään ja kansalliset vahvuutemme edullisen sähkön ja biogeenisen hiilidioksidin saatavuuden osalta on tunnistettu. Vetyperusteinen lentopolttoaine on esimerkki korkean jalostusasteen tuotteesta, jolla on merkittävä kansainvälinen vientipotentiaali. Vetyperusteisen polttoaineen kysynnälle on jo säädetty sitovia ja sanktioituja toimitusvelvoitteita EU-tasolla vuodesta 2030. Lisäksi Suomi on sitoutunut hallitusohjelmassaan tuottamaan vähintään 10 %:ia EU:n puhtaasta vedystä vuoteen 2030 mennessä ja vetyperusteisten lentopolttoaineita tuottavien arvoketjujen syntyminen tukisi näihin tavoitteisiin pääsyä ja tuotannon skaalautumista.

Finnair pitää artiklaan 8 sisältyvää rajausta tarpeettomana ja yllättävänä ottaen huomioon Suomen muutoin positiivinen suhtautuminen ydinenergiaan ja sen rooliin energiasiirtymässä ja vetytalouden edistämisessä. Finnair näkee rajauksen lisäksi haitallisena mahdollisten vetyperusteisten lentopolttoaineita tuottavien ekosysteemien Suomeen syntymisen näkökulmasta. Yhtäältä uusiutuvan energian tuotanto on Suomessa pääosin aurinko- ja tuulisähköä, joka on sääriippuvaista. Toisaalta sähkön kulutus kustannustehokkaassa synteettisen polttoaineen valmistuksessa on korkeaa, tasaista ja säästä riippumatonta, joten Suomessa ydinenergialla on tuottajan kannalta ratkaiseva rooli sähköenergian saatavuuden turvaamiseksi.

Finnair esittää, että artiklaa 8 muutetaan siten, että siinä hyväksytään tukikelpoiseksi myös synteettiset polttoaineet, joihin on käytetty ydinenergialla tuotettua vetyä esim. lisäämällä asetukseen vaihtoehtoiseksi referenssiksi RefuelEU Aviation -asetuksen hyväksymät polttoaineet.

Sotaniemi Anna
Finnair Oyj