

Asia: VN/26275/2020

VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto periaatepäätöksestä lentoliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä

Neste kiittää mahdollisuudesta lausua otsikon asiassa ja esittää seuraavaa.

Neste on maailman suurin lentoliikenteen (SAF - Sustainable Aviation Fuels) biopolttoaineiden tuottaja. Kapasiteettimme on tällä hetkellä 100 kt/a, ja tämä on Porvoossa. Meneillään olevat investoinnit nostavat kapasiteettimme yli 1 Mt/a vuonna 2023, ja valmisteilla on uusia investointeja, jotka toteutuessaan nostaisivat kapasiteetin arvoihin 1,5 Mt/a vuonna 2023 ja 2 Mt/a vuonna 2025. Nykyisen "HEFA" (Hydrotreated Esters and Fatty Acids) tuotantomenetelmän jatkoksi panostamme sekä yksin että kansainvälisessä yhteistyössä useisiin lupaaviin tuotantomenetelmiin, jotka perustuvat skaalautuviin raaka-aineisiin, esimerkiksi yhdyskuntajätteen, levien tai hiilidioksidin ja sähkön käyttöön.

Neste on myös aktiivinen toimija ICAO:ssa sekä CORSIA:n että pitkän aikavälin päästövähennyksen ehdotuksen kehittämisessä. Tämä tapahtuu osana ABFA:n (Advanced Biofuels Association) delegaatiota, jolla on CAEP:ssa (ICAO Committee on Aviation Environmental Protection) tarkkailijan asema.

Neste on pääpiirteissään tyytyväinen ehdotetun periaatepäätöksen sisältöön. Tarve kaikkien sektoreiden - mukaan lukien lentoliikenne - päästöjen nopeaan vähentämiseen on tunnistettu, ja siihen ehdotetaan toimenpiteitä. Päätösehdotuksessa on myös tuotu esille, että lentoliikenteen

ilmastovaikutus on huomattavasti laajempi kuin pelkästään CO₂-päästöt. Vaikka vaikutusten määrät ja vähentämiskeinojen yksityiskohdat ovat vasta tarkentumassa, todetaan EASA:n marraskuussa julkaistussa raportissa, että uusiutuvien polttoaineiden käyttö vähentää myös lentoliikenteen "Non-CO₂" -vaikutuksia.

Ehdotus tuo esille, että globaalin lentoliikenteen sääntelyyn paras vaihtoehto olisi globaali ratkaisu, mutta että sen edistämiseksi tarvitaan kansallisen ja alueellisen tason esimerkkiä ja johtajuutta - siis päätöksiä päästöjen vähentämisestä ja aktiivista toimintaa kansainvälisesti. Molemmissa asioissa (kansalliset vähennysvelvoitteet ja kansainvälinen aktiivisuus) Suomi on saanut ja on saamassa kumppaneita monista maista varsinkin Euroopassa: Ruotsi, Norja, Hollanti, Ranska, Espanja esimerkkeinä. Vaikka ICAO lieneekin saanut CORSIA:n aikaiseksi nopeammin kuin vastaavan suuruusluokan hankkeissa usein on käynyt, niin sen sekä nyt valmisteilla olevien pitkän tähtäimen tavoitteiden aikataulut ovat aivan liian hitaita, jotta ne nykyisellään voisivat johtaa ilmailusektorin päästöjen vähentämiseen ilmastokysymysten vaatimassa aikataulussa.

Nopeilla toimenpiteillä on kaikki mahdollisuudet onnistua: SAF-kapasiteettia on jo nyt sekä Suomessa että maailmalla, lisää on jo rakenteilla, ja paljon uusia hankkeita on julkistettu monien yhtiöiden toimesta ja moneen eri teknologiaan perustuen. Tieliikenteen uusiutuvien polttoaineiden tuotannon kasvu on osoittanut, että kunhan markkinaan ja sen kehittymiseen on ennustettava näkymä, yhtiöt ovat valmiita investoimaan kapasiteettiin nopealla aikataululla.

Tuotantokapasiteetin nykytila antaa mahdollisuuden edetä alkuvaiheessa nopeamminkin kuin mitä ehdotuksessa on indikoitu.

Lisäksi on tärkeää huomata AFRY:n tekemässä taustaselvityksessä selkeästi esille tuotu näkökohta: SAF:n käytön lisäkustannus ei ole lainkaan niin suuri, että se johtaisi lentoliikenteen eikä sen tuomien yhteistyö-, matkailu-, logistiikka- ja muiden hyötyjen loppumiseen. Lisäkustannus 5 prosentin SAF-osuudesta on kotimaan lennoilla noin 1 €, Euroopan lennoilla noin 3 €, ja kaukolennoilla noin 10 € matkustajaa kohti.

Tämä on tärkeää huomata, kun tehdään päätöksiä kiireellisesti vaadittavista ilmailun päästöjen vähentämisen toimenpiteistä ja kilpailuvaikutusten mahdollisesta kompensoinnista.

Seuraavassa ovat kommenttimme Nesteelle relevantteihin ehdotuksen numeroituihin kohtiin:

1) Tässä toimenpiteessä ehdotetaan, että noudatetaan hallitusohjelmassa linjattua kunnianhimon tasoa (30 prosenttia vuonna 2030) SAF:n käytössä.

Jakelu- tai päästövähennysvelvoite on maailmanlaajuisten tieliikenteen kokemusten ja useiden tutkimusten mukaan selvästi parhaiten tavoitteiden täyttymiseen johtava regulaation muoto. Tuotantokapasiteetti ja raaka-aineet mahdollistavat hyvin nopean etenemisen. WEF-CST (World Economic Forum - Clean Skies for Tomorrow) on analyysissään (http://www3.weforum.org/docs/WEF_Clean_Skies_Tomorrow_SAF_Analytics_2020.pdf) todennut, että Euroopan oma kapasiteetti riittää Euroopan laajuisen veloitteen aloittamiseen heti, ja 5 prosentin sekoiteosuus vuonna 2025 ja 10 prosentin osuus vuonna 2030 ovat realistisia. Jos lentoliikennettä priorisoidaan, voisivat prosenttiosuudet olla vieläkin suuremmat.

2) Tämä ehdotus, että Suomi edistää aktiivisesti ICAO:ssa uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöönottoa kansainvälisin velvoittavin päätöksin, on erittäin tärkeä. Ehdotuksessa on selkeästi tunnistettu kansainvälisen tason määräysten tärkeys lentoliikenteen ilmastokysymysten ratkaisussa sekä se, että niiden edistämiseksi tarvitaan kansallisella tasolla johtajuutta, esimerkkejä ja aktiivista toimintaa. Nykyisellään ICAO:n aikataulut ovat liian hitaita, jotta päätökset syntyisivät ilmastokysymysten edellyttämällä nopeudella. Nyt käyttöönottoaiheessa oleva CORSIA edistää käytännössä vain SAF:n käyttöä huomattavasti halvempaa päästöjen kompensointia. Uusia päätöksiä tarvitaan siis sektorin sisäisten vähennysten aikaansaamiseksi.

Jos kansainväliset toimenpiteet viivästyvät liian pitkään, on vaarana, että niiden aikaansaaminen mutkistuu entisestään.

3) Toimenpide-ehdotus koskee EU-tason jakeluvuoroitusta. Kuten ehdotus toteaa, on tärkeää, että EU toimii eturintamassa ja Suomi on asiassa aktiivinen. Samalla kaksi asiaa ovat oleellisia jatkuvan ja mahdollisimman nopean kehityksen turvaamiseksi: Yhtäältä on turvattava, että kaikki kestävä raaka-aineet ovat käytettävissä; viittaamme myös toimenpiteen numero 4 kommenttiin. Toisaalta jäsenmailla on säilytettävä joustavuus asettaa muita kunnianhimoisempia tavoitteita ilman, että se vaikuttaa muiden jäsenmaiden tavoitteisiin.

4) Toimenpide-ehdotus nostaa esille EU-lainsäädännön laaja-alaisen tarkastelun tärkeyden.

Kestävyysskriteereiden osalta on oleellista, että tunnistetaan ja tunnustetaan olemassa olevien kriteerien - EU:n RED, USA:n RFS ja ICAO:n CORSIA - sekä niiden soveltamista ja noudattamista varmistavien sertifiointi- ja auditointijärjestelmien kattavuus ja korkea laatu, unohtamatta teknologian kehityksen mukanaan tuomia täydennyksiä. Uusia kestävyysjärjestelmiä ei tarvita. Suomen tulisiikin toimia sen puolesta, että turvataan sekä kestävyyskriteereiden pitkäjänteisyys ja niiden noudattaminen, että raaka-aineiden riittävyys.

5) Toimenpide ehdottaa vähähiilisten polttoaineiden kohdentamista lentoliikenteeseen. On yleisesti tunnustettu tosiasia, että lentoliikenne tulee olemaan vielä vuosikymmeniä riippuvainen nestemäisistä polttoaineista. Sähkö, vety ja muut uudet käyttövoimat tulevat olemaan vain osaratkaisu. Tässä tilanteessa on tarpeen nopeasti luoda kasvava pitkän tähtäimen kysyntä ja mahdollistaa tarjonta vähähiilisille nestemäisille ilmailun polttoaineille.

Samanaikaisesti tullaan myös tieliikenteessä pitkälle tulevaisuuteen tarvitsemaan kasvavia määriä vähähiilisiä nestemäisiä polttoaineita ennen kaikkea raskaan pitkän matkan liikenteen tarpeisiin.

Näiden tarpeiden välillä ei ole ristiriitaa. Molemmille sektoreille ja muille kilpaileville aloille on käytettävissä riittävästi kestäviä raaka-aineita, kunhan niiden käyttöä ei nimenomaisesti rajoiteta. Viittaamme myös myös toimenpiteiden 3 ja 4 vastauksiin.

6) Toimenpiteessä ehdotetaan tutkimus- ja innovaatorahoitusta SAF:n teknologialle ja tuotannolle. Suomi on jo pitkään ollut johtavia vähähiilisten polttoaineiden tutkijoita, kehittäjiä ja tuottajia. Eri kehitysvaiheissa olevien teknologioiden rinnakkainen hyödyntäminen ja kehittäminen myös jatkossa on tärkeää. Tämä kaikki koskee myös ehdotuksessa erikseen mainittuja sähköpolttoaineita.

7) Ehdotus kuuluu: "Suomi tukee aktiivisesti ICAO:n ja EASA:n (European Union Aviation Safety Agency) pyrkimyksiä luoda standardointipohja täyssähkö- ja hybridilentokoneille ja niiden vaihtoehdoisille käyttövoimaratkaisuille."

Uusien lentoliikenteen käyttövoimaratkaisujen kehittäminen on tärkeää osana sektorin hiilijalanjäljen vähentämistä. Sähkö- ja vetykäyttöiset lentokoneet ovat ehdottomasti osa pitkän aikavälin ratkaisua, mutta nykytiedon mukaan niiden soveltamisalue rajoittuu lyhyen ja keskipitkän matkan lentoihin. Uusien käyttövoimaratkaisujen kehittäminen ei saa estää eikä hidastaa toimenpiteitä päästöjen välittömäksi vähentämiseksi olemassa olevilla keinoilla.

8) Ehdotus koskee uusien käyttövoimaratkaisujen infrastruktuuria.

Uusiutuvan vedyn osalta syytä on korostaa, että sillä tulee olemaan merkittävä rooli myös bio- ja kierrätyshiilipohjaisten hiilivetyjen kuten SAF:n tuotannossa. Viittaamme myös myös toimenpiteen 7 vastaukseen.

9 - 14 - Alaotsikon "Liikennejärjestelmän ja liikennevälineiden energiatehokkuuden edistäminen" toimenpiteet: Ei kommentteja.

15) Ehdotus koskee lentoliikenteen päästöoikeuksien ilmaisjakoa.

Päästökauppa on toimenpiteenä riittämätön lentoliikenteen omien päästöjen vähentämiseksi sektorin sisällä. Päästövähennysten kustannus muilla sektoreilla on todennäköisesti halvempaa kuin lentoliikenteessä, eikä siten luo yksinään riittävää taloudellista kannustetta SAF:lle.

Lisäksi on huomattava, että SAF:n käyttö vähentää lentoliikenteen ilmastovaikutuksia huomattavasti enemmän kuin vain hiilidioksidipäästöjen osalta. Viittaamme ehdotuksessa ja lausuntomme alkupuolella mainittuihin "Non-CO2" -vaikutuksiin. Näihin vaikutuksiin ei päästökaupalla voida vaikuttaa.

16) (CORSA:n käyttöönotto) - Ei kommenttia

17) Ehdotus koskee CORSA:n päästöyksiköiden laatua.

CORSA offset-mekanismi (GMBM) tulee nähdä väliaikaisena ratkaisuna, kuten on todettu myös alkuperäisessä IATA:n päästövähennysten ohjelmassa. Offset-mahdollisuuden voimassaoloa ei ole tarvetta jatkaa nykyisen vuoteen 2035 ulottuvan jakson jälkeen, sillä SAF:n tuotanto ja uudet käyttövoimat tarjoavat keinot päästöjen vähentämiseksi lentoliikenteen sektorin sisällä, edellyttäen että niiden käyttöönotosta päätetään. Viittaamme myös toimenpiteen 15 vastaukseen.

18) Ehdotus kuuluu: "Suomen tavoitteena on saavuttaa ICAO:n vuoden 2022 yleiskokouksessa päätökset kansainvälisen lentoliikenteen pitkän aikavälin kunnianhimoisesta päästövähennystavoitteesta ja keinoista sen saavuttamiseksi."

Tämä on kansainvälisen toiminnan keskeinen tavoite. Kuten ehdotuksen alkupuolella todetaan, "Lentoliikenne on korostuneen globaalisti kilpailtu toimiala, joten globaalit toimet Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n piirissä ovat vaikuttavimpia ja vääristävät vähiten kilpailua".

Kilpailukysymys onkin ainoa todellinen hidaste ilmailusektorin päästöjen radikaalille vähentämiselle. SAF:n vaikutus on kaksiulotteinen kohdistuen sekä CO₂e -päästöihin että "Non-CO₂" -vaikutuksiin.

ICAO:n työ on kansainvälisten organisaatioiden tapaan hidasta, eikä pitkän aikavälin päästövähennysten valmistelu valitettavasti näytä muodostavan poikkeusta. Siksi Suomen panos ja yhteistyö samanmielisten maiden kanssa on ensiarvoisen tärkeää, varsinkin nyt kun Suomen edustaja on myös ICAO:n Neuvoston jäsen.

19 + 20 + 21, ehdotukset koskien veroja ja maksuja

Lentoliikenteen verot ja maksut antavat työkalun kompensoida ja rahoittaa SAF:n ja muiden keinojen käyttöä päästöjen vähentämiseksi. Globaali tai edes EU-tasoinen eteneminen ja harmonisointi olisivat ilmeisesti parhaimmillaankin hidasta, kuten ehdotuksessa todetaan.

Verojen ja maksujen vaikutus päästöjen vähenemiseen on olematon, ellei varoja kanavoida päästöjen vähennystoimenpiteiden edistämiseen. Vastaavan kustannusvaikutuksen aiheuttava SAF-velvoite toimii suoraan markkinaehtoisesti päästöjen vähentämiseksi.

Erämetsä Henrik
Neste Oyj - Sustainability and Corporate Affairs