

Asia: VN/26275/2020

## **VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖS LENTOLIIKENTEEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

St1 kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston periaatepäätökseen lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

St1 tukee lentoliikenteen päästöjen rajoitustoimia Pariisin sopimuksen mukaisen 1,5 asteen tavoitteen saavuttamiseksi.

Biopolttoaineiden raaka-aineiden niukkuus pullonkaulana

Sanna Marinin hallitus esittää 30 % uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoitetta 2030 mennessä. NEOT kannattaa bio- ja sähköpolttoaineiden ohjaamista lentoliikenteeseen, sillä uusiutuvilla lentopolttoaineilla voidaan vähentää hiilidioksidin lisäksi myös muita lentoliikenteestä syntyviä ilmastoa lämmittäviä päästöjä.

Ongelmaksi muodostuu kuitenkin biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuus. Tällä hetkellä vetykäsitellyt kasviöljyt (HVO) ovat ainoa uusiutuva lentopolttoaine, jolla voidaan vähentää lentoliikenteen päästöjä. Sähköpolttoaineita ei ole vielä saatavilla, ja investointipäätöksestä kaupallisen mittakaavan tuotantoon menee tämänhetkisten arvioiden mukaan 5-10 vuotta. Biopolttoaineille on suuri kysyntä myös muilla liikenteen sektoreilla, erityisesti tieliikenteessä. Biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuuden vuoksi liikenteen kokonaispäästöjä ei voida enää kovinkaan paljon vähentää asettamalla uusia biopolttoaineiden jakeluelvoitteita. Tämä johtaa ainoastaan biopolttoaineiden siirtämiseen markkinalta tai liikennesektorilta toiselle, sinne, missä siitä ollaan valmiita maksamaan eniten. Näin ollen päästöjä alentavaa kokonaisvaikutusta ei synny, vaan päästövähennykset vain siirtyvät markkinalta tai sektorilta toiselle.

Lentoliikenteessä biopolttoaineilla on suurempi ilmastovaikutus kuin tieliikenteessä, minkä vuoksi biopolttoaineiden kulutus tulisi keskittää lentoliikenteeseen. 30 %:n jakeluelvoitteen täyttäminen sekä lento- että tieliikenteessä ei kuitenkaan yllä esitetystä syistä johtuen ole järkevää ennen kuin lainsäädäntö mahdollistaa jakeluelvoitteen täyttämisen biopolttoaineiden lisäksi muillakin keinoilla, kuten esim. erilaisten hiilensitomistoimenpiteiden avulla. Uusiutuvien lentopolttoaineiden rajallisuus heijastuu myös hintaan, minkä vuoksi Valtioneuvoston tilaamassa Uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoitteen vaikutusarvioinnissa AFRY suosittaa lentoliikenteen jakeluelvoitetasoksi 30 % sijaan enintään 5-10 % vuodelle 2030.

Sektor-integraatiolla päästötavoitteisiin kustannustehokkaasti ja nopeasti

Päästötavoitteet tulisi pyrkiä saavuttamaan mahdollisimman nopeasti ja kustannustehokkaasti. Tämän vuoksi St1 kannattaa kansainvälisiä ja teknologianeutraaleja, hinnoitteluun perustuvia markkinamekanismeja kuten EU ETS ja ICAO:n CORSIA. Päästötoimet tulisi toteuttaa sektoreiden rajat ylittävästi niin, että päästöjä voitaisiin vähentää tai sitoa siellä, missä se on kustannustehokkainta.

Kuten edeltävässä kappaleessa on kuvattu, tällä hetkellä lento- sekä tieliikenteen päästötoimivalikoima rajoittuu biopolttoaineiden käyttöön. Muilla ilmastopolitiikan sektoreilla, erityisesti päästökaupassa ja LULUCF -sektoreilla on mahdollista vähentää tai sitoa päästöjä kustannustehokkaasti jo nyt. Jotta päästötavoitteisiin päästään nopeasti ja kustannustehokkaasti, lentoliikenteen päästöjä tulisi olla mahdollista vähentää myös muilla sektoreilla tehtävillä päästövähennystoimenpiteillä tai hiilinielulla.

Hiilinielujen tukeminen auttaa hiilineutraaliuden saavuttamisessa pitkällä aikavälillä

IPCC:n erikoisraportin mukaan Pariisin sopimuksen mukaisen 1,5 asteen ilmastotavoitteen saavuttamiseksi päästövähennysten lisäksi käyttöön tulisi ottaa myös hiilinielut. Toisin kuin esimerkiksi biopolttoaineet, hiilinielut ovat skaalautuva päästötoimi. Hiilinieluihin tulisi investoida jo nyt, jotta vuosien 2030 ja 2050 ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa ajoissa.

Lentoliikennesektorilla päästövähennyskeinot ovat kalliita. Esimerkiksi Valtioneuvoston tilaamassa Uusiutuvien lentopolttoaineiden jakeluelvoitteen vaikutusarvioinnissa AFRY arvioi uusiutuvien lentopolttoaineiden hintaeron fossiiliseen lentopolttoaineeseen pysyvän 1 400 EUR/toe tasolla. Lentoliikennesektorin korkeaa päästötoimien maksupotentiaalia tulisi hyödyntää LULUCF sektorilla. Hyväksymällä hiilinielut lentoliikenteen päästövähennyskeinoksi lentoliikenteen toimijat voisivat päästä päästötavoitteisiin kustannustehokkaammin samalla, kun rahoitusta ohjautuisi hiilinielusektorille. NEOT toivottaakin tervetulleeksi ICAO:n CORSIA-mekanismiin, jonka asettamiin päästötavoitteisiin pääsemiseksi hyväksytään uusiutuvien lentopolttoaineiden lisäksi myös hiilinielujen käyttö.

St1 ehdottaa seuraavia toimia lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi:

- biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuuden vuoksi ei tulisi asettaa kaikille liikennesektoreille korkeita biopolttoaineiden jakeluvälitteitä, vaan laajentaa lainsäädännön mahdollistamaa päästövähennyskeinovalikoimaa
- ilmastohyötyjen maksimoimiseksi biopolttoaineet tulisi käyttää lentoliikenteessä tieliikenteen sijaan
- sähköpolttoaineille tulisi luoda vakaa lainsäädäntöpohja, joka kannustaa investointeihin
- sektori-integraatiolla päästötoimia voisi tehdä kustannustehokkaimmin
- hiilinielut tulisi ottaa mukaan lainsäädäntöön osaksi päästövähennysten keinovalikoimaa, sillä niitä tarvitaan hiilineutraaliustavoitteisiin pääsemiseksi

Huhtisaari Timo  
St1 Nordic Oy