

Asia: VN/22627/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Otsikon asiassa Neste Oyj lausuu kunnioittavasti seuraavaa:

Yhteenveto

Neste suosittelee, että lentopolttoaineen toimittaja on taho, jolla on polttoaineen omistajuus ennen kuin se tulee loppukäyttäjän ilma-aluksen säiliön täyttöventtiiliin. Tämä tulkinta kattaisi myös itselleen polttoaineen toimittavat lentoyhtiöt (kuten maahuolintadirektiivissä on eritelty), jotka ovat luoneet erillisen yksikön, joka ostaa/myy/kauppaa polttoainetta, mukaanlukien polttoaineen myyminen lentoyhtiölle ollen itse sen loppukäyttäjä.

Lentopolttoaineen toimittaja olisi ymmärrettävä kansallisella tytäryhtiötasolla eikä Euroopan tasolla (konsernitasolla) joustomekanismin yhteydessä. Tämän pitäisi olla myös ReFuelEU:n pidemmän aikavälin täytäntöönpanon edun mukaista, jotta kestäviä lentopolttoaineita olisi saatavilla yhä useammassa paikassa kaikkialla unionissa.

Lisäksi Neste korostaa, että jäsenvaltioiden tulisi viipymättä viedä REDin liitteen IX päivityksen raaka-ainelisyökset kansalliseen lainsäädäntöönsä, jotta mm. uudet sallitut raaka-aineet saadaan mahdollisimman nopeasti käyttöön.

1 Yleistä

Toisin kuin HE:ssä luvussa 2.1 sanotaan, ReFuelEU Aviationin kestävien lentopolttoaineiden (SAF) velvoiteosuuden nousu ei ole lineaarinen vaan portaittainen. Erityisesti 2030-luvun alusta alkaen tämä aiheuttaa käytännön ongelmia, kun vuonna 2034 sekoitevelvoite on 6 % ja seuraavana vuonna se pomppaa 20 %:iin. Tämän vuoksi olisikin parempi, jos viisivuotisjaksojen sijaan velvoite nousisi myös näiden viisivuotisjaksojen sisällä lineaarisesti, jolloin ei tapahdu 'yön yli' liian suuria muutoksia. Kansallisesti pitäisi pystyä luomaan tällainen ennakoivasti vuosittain nouseva velvoite.

2 Lentopolttoaineen toimittaja / velvollinen osapuoli

Jos velvollinen osapuoli määräytyisi valmisteveron määräytymispisteessä, Suomessa velvollinen toimija olisi emoyhtiö Neste Oyj, vaikka polttoaineen omistus siirtyy seuraavassa vaiheessa sen tytäryhtiölle Neste Marketing & Services'lle ja kahdelle muulle polttoaineen varastointia ja jakelua hoitavalle polttoaineyhtiölle Helsingin lentoasemalla (sekä myös muilla kotimaan lentoasemilla, jotka eivät kuulu ReFuelEU:n soveltamisalaan), ennen kuin se myydään edelleen loppukäyttäjille.

Toisaalta esimerkiksi Alankomaissa Schipholissa yhteisyritys AFS olisi velvollinen toimija, vaikka AFS ei missään vaiheessa omista polttoainetta. Sen sijaan AFS:n osakkeenomistajat omistavat kaikki polttoaineet, jotka he tuovat AFS:n säiliöön, kun taas AFS toimii ReFuelEU:n polttoaineenkäsittelijänä.

Neste painottaa, että kummassakaan tapauksessa teknisessä valmisteveron määräytymispisteessä toimivalla yrityksellä ei ole määräysvaltaa kulutukseen luovutetun polttoaineen lajin, määrän tai tankkauspaikan suhteen, joten SAF-toimitusvelvollisuuden noudattaminen olisi niiden kannalta vaikeaa.

Siksi suosittelemme seuraavaa:

Lentopolttoaineen toimittajan tulee olla taho, jolla on polttoaineen omistajuus ennen kuin se tulee loppukäyttäjän ilma-aluksen säiliön täyttöventtiiliin. Tämä tulkinta kattaisi myös itselleen polttoaineen toimittavat lentoyhtiöt (kuten maahuolintadirektiivissä on eritelty), jotka ovat luoneet erillisen yksikön, joka ostaa/myy/kauppaa polttoainetta, mukaan lukien polttoaineen myyminen lentoyhtiölle ollen itse sen loppukäyttäjä.

3 Joustomekanismi

Joustomekanismin yhteydessä lentopolttoaineen toimittaja olisi ymmärrettävä kansallisella tytäryhtiötasolla eikä Euroopan tasolla (konsernitasolla). On ReFuelEU:n pidemmän aikavälin

täytäntöönpanon edun mukaista, että kestäviä lentopolttoaineita on saatavilla useammilla lentokentillä kaikkialla unionissa. Mitä keskittyneemmin SAF-toimitukset alkavat joustomekanismin alla, sitä vähemmän toimitusketjuja lentoasemille muodostuu valmiiksi joustomekanismin jälkeistä kautta varten (eli vuodesta 2035 eteenpäin). Lisäksi on jäsenvaltioiden edun mukaista, että niiden alueella saavutetaan parempi ennustettavuus ja valmius kestävien lentopolttoaineiden jakelun suhteen.

4 RED-direktiivin liitteen IX raaka-ainepäivitykset vs. ReFuelEU Aviation

Raaka-aineiden jäsenvaltiokohtainen hyväksyntä, raaka-aineiden sisältyminen RED liitteeseen IX ja liitteen IX osaan A on huomioitava, koska

- ReFuelEU Aviationin artikla 4 kohta 5 listaa raaka-aineet, joista valmistetun kestävän lentopolttoaineen ei katsota täyttävän ReFuelEU Aviationin tavoitteita, elleivät kyseiset raaka-aineet sisälly REDin liitteeseen IX.

- Lentoyhtiöillä on oikeus saada korvausta nk. SAF-päästöoikeuksina EU:n päästökauppajärjestelmässä kestävän lentopolttoaineen ja fossiilisen lentopolttoaineen hintaeron kattamiseksi. RED liitteen IX osan A raaka-aineista valmistettu kestävä lentopolttoaine on oikeutettu 70% korvaukseen edellä mainitusta hintaerosta, kun muu kestävä lentopolttoaine oikeuttaa vain 50% korvaukseen.

- On pystyttävä arvioimaan kestävän lentopolttoaineen hyväksyntää jäsenvaltioittain joustomekanismin voimassaoloaikana. Tällöin polttoainetoimittajaa valvova viranomainen voi olla eri jäsenvaltiossa kuin missä polttoainetoimitus tapahtuu.

Edellä esitetystä johtuen Neste korostaa, että jäsenvaltioiden tulisi viipymättä viedä REDin liitteen IX päivityksen raaka-ainelisäykset kansalliseen lainsäädäntöönsä.

5 Muita huomioita

ReFuelEU Aviation -asetuksen 9 artiklan mukaan ilma-alusten käyttäjät voivat hakea hyvitystä EU:n päästökauppajärjestelmässä ReFuelEU Aviationin mukaan toimitettujen kestävien lentopolttoaineiden käytöstä. Pyydämme varmistamaan, että tämä on käytännössä mahdollista lentoyhtiöille ja että tarvittavat asiakirjat ovat lentoyhtiöiden saatavilla.

Ohlström Mikael
Neste Oyj