LAUSUNTO
20.10.2021

U 50/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamisesta (uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistäminen Euroopan unionin alueella)

UPM kiittää eduskunnan talousvaliokuntaa mahdollisuudesta antaa lausunto valtioneuvoston kirjelmään ehdotuksesta uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämisestä.

UPM:n Biofore-strategia ohjaa uudistumistamme biotalouden edelläkävijänä. Puun kuidut, molekyylit, tähteet ja sivuvirrat ovat tulevaisuuden rakennusaineita. Me uskomme tulevaisuuteen, joka ei ole riippuvainen fossiilisista raaka-aineista. Keskeinen osa UPM:n strategiaa ovat kestävät biomolekyylituotteet; kehittyneet biopolttoaineet ja biokemikaalit. Olemme myös sitoneet ilmastotavoitteemme kunnianhimoiselle tasolle, joka edesauttaa globaalin ilmaston lämpenemisen rajoittamista 1,5 asteeseen. UPM tekee ilmastotoimia metsissä ja tehtailla sekä tarjoaa fossiilisia raaka-aineita korvaavia bioinnovaatioita useille tuotemarkkinoille.

Vakaa ja ennakoitava kunnianhimoinen toimintaympäristö on uusien innovaatioiden toteuttamisen edellytys.

Esimerkkinä mainittakoon UPM:n 179 MEUR investointi Lappeenrannan biojalostamoon vuonna 2012. Ilman valtiontukia tehdyn investointipäätöksen taustalla oli Suomen hallituksen asettama 20 % biovelvoite vuodelle 2020. UPM:n Lappeenrannan biojalostamo on myös Suomen ulkopuolelta tarkasteltuna merkittävä panos uuteen biotalouteen ja puupohjaisiin biotuotteisiin. Lappeenrannan biojalostamon vuosituotanto on 130 000 tonnia uusiutuvaa dieseliä ja uusiutuvaa bensiinikomponenttia. Lappeenrannan biojalostamo ei tuota uusiutuvia lentopolttoaineita, eikä niiden tuotantoa ole nykyisen laitoksen puitteissa suunniteltu.

UPM on myös ilmoittanut aloittaneensa uuden seuraavan sukupolven biojalostamon perussuunnitteluvaiheen. Suunnitellun biojalostamon vuotuinen kapasiteetti olisi 500 000 tonnia korkealuokkaisia uusiutuvia polttoaineita mukaan lukien lentopolttoaineet, joiden osuus olisi arviolta viidennes kokonaistuotannosta. Tuotteet pienentäisivät merkittävästi tie- ja lentoliikenteen hiilijalanjälkeä sekä korvaisivat kemikaalien ja biomuovien fossiilisia raaka-aineita uusiutuvilla vaihtoehdoilla. Perussuunnitteluvaiheessa arvioidaan kahta mahdollista paikkavaihtoehtoa, joista toinen on Kotka ja toinen Alankomaiden Rotterdam. Mahdollinen Kotkan biojalostamo vähentäisi esimerkiksi liikenteen CO_2 -päästöjä noin 1.7 miljoonaa tonnia mikä vastaa 16 % Suomen tieliikenteen päästöistä.

Uusien innovaatioiden ja erityisesti uusien investointien edellytyksenä on, se että toimintaympäristö on kilpailukykyinen ja että lainsäädäntö on johdonmukaista ja pitkäjänteistä. EU:n kesällä julkaisema 55-valmiuspaketti ei lisää lainsäädännön johdonmukaisuutta tai pitkäjänteisyyttä vaan aiheuttaa toimijoille merkittävää epävarmuutta mahdollisten uusien investointien osalta tuleviksi vuosiksi. UPM korostaa myös, että komission ehdotusta uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitteen asettamiseksi ei voi tarkastella ilman, että tarkastellaan useampaa 55-valmiuspaketin ehdotusta. Kokonaisuudessaan 55-valmiuspaketti näkee biopolttoaineiden ja edistyneiden biopolttoaineiden roolin liian rajallisena.

Uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoite tukee biotalouden kehittymistä

UPM puoltaa uusiutuvien lentopolttoaineiden sekoitevelvoitteen asettamista EU-tasolla. Sekoitevelvoite, joka ajallisesti ulottuu riittävän kauaksi, luo varmuutta investoida kyseisten tuotteiden valmistukseen. Mahdollisten uusien biojalostamoiden näkökulmasta, lentoliikenteen sekoitevelvoite tuo relevantin uuden loppukäyttökohteen.

Raaka-ainelistaa tulisi laajentaa

Komission ehdotuksen mukaan vain hyvin rajallinen määrä raaka-aineita olisi hyväksyttävissä uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotantoon. Koska samat raaka-aineet ovat käytössä myös tieliikenteen puolella, on nähtävissä kilpailua raaka-aineista kahden sektorin välillä. UPM katsoo, että edistyneiden biopolttoaineiden raaka-ainelistaa (uusiutuvan energian direktiivi, liite IX, osa A) tulisi laajentaa, jotta voitaisiin turvata kehittyneiden biopolttoaineiden kasvu sekä tieliikenteessä (jakeluvelvoitteen mukaisesti) että lentoliikenteessä. UPM esittää myös, että edistyneille biopolttoaineille tulisi määrätä spesifinen alatavoite uusiutuvien lentopolttoaineiden velvoitteen sisällä. Kannatamme myös sähköpolttoaineiden (RFNBO) alatavoitetta.

Tekniset rajoitukset ja standardit tärkeässä roolissa lentopolttoaineiden tuotannossa

Uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotannon näkökulmasta on tärkeää huomioida, että teknisistä syistä johtuen lentopolttoaineiden tuotanto biojalostamoissa on vain osa kokonaistuotannosta. Uusi biojalostamo tuottaa parhaimmillaankin noin 50 % kokonaistuotannosta lentopolttoaineita. Muu osa tuotannosta on tyypillisesti uusiutuvaa dieseliä ja uusiutuvaa bensiinikomponenttia. Tästä johtuen uusiutuvien lentopolttoaineiden tavoitteiden ja tieliikenteen tavoitteiden välillä on tärkeä yhteys. Komissio pyrkii ohjaamaan edistyneet biopolttoaineet lisääntyvissä määrin sektoreille, joissa on vaikea saavuttaa vähähiilisyyttä (”hard to decarbonize”), mutta korostamme, että uusien investointien näkökulmasta on erittäin tärkeää säilyttää merkittävä rooli kehittyneille biopolttoaineille myös tieliikenteen päästöjen vähentämisessä.

UPM korostaa myös kansainvälisen standardisoinnin merkitystä lentopolttoaineiden kehityksen näkökulmasta. UPM korostaa ylikansallisten järjestöjen ja EU:n roolia sen edistämisessä, että teknisesti hyväksyttyjen raaka-aineiden listaa pystytään kestävästi laajentamaan.

Kansallinen kunnianhimo tulee mahdollistaa

Valtioneuvosto on tulkinnut komission esitystä siten, että asetuksen myötä jäsenvaltioilla ei olisi mahdollisuutta asettaa EU-tavoitteita korkeampia kansallisia tavoitteita. UPM näkee tämän erittäin haitallisena ehdotuksena sekä alan kehittymisen että päästöjen vähentämisen näkökulmasta.

Marko Janhunen
UPM, johtaja, yhteiskuntasuhteet
marko.janhunen@upm.com