U 50 /2021 vp
Suojeluasiantuntija Liisa Toopakka
Suomen luonnonsuojeluliitto ry
TaV kirjallinen asiantuntijalausunto 20.10.2021

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

Luonnonsuojeluliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta, ja toteaa seuraavaa:

Biopolttoaineiden rajallisuus ja kestävyysongelmat huomioitava myös lentoalan tavoitteissa

On tärkeää, että lentoalan päästöjen vähentämiseen on myös muita keinoja kuin uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen. Biopolttoaineita ja niiden materiaaleja on tarjolla rajallinen määrä. Siirryttäessä pois fossiilisista on arvioitava tarkasti mihin ne aidosti kestävästi riittävät ja mihin niitä kannattaa ohjata.

RED II liite IX B ei riitä rajaamaan pois ongelmia. Käytettyjen paistoöljyjen käytössä on riski, että luodaan uusia markkinoita kasviöljyille, joiden tuottamisessa on kestävyysongelmia (esim. palmuöljylle). Biopolttoaine, joka on alunperin peräisin esimerkiksi sademetsään laittomasti raivatulta öljypalmuplantaasilta, on todennäköisesti ilmaston kannalta vielä haitallisempaa kuin fossiilinen polttoaine.

Valtioneuvosto mainitsee kannassaan, että suomalaisilla polttoainevalmistajilla on maailmanlaajuisesti merkittävä rooli uusiutuvien lentopolttoaineiden kehittämisessä ja tuotannossa. Valtioneuvosto ei kuitenkaan arvioi käsitellessään ympäristövaikutuksista ollenkaan uusiutuvien polttoaineiden materiaalien lisääntyvästä kysynnästä aiheutuvia ympäristövaikutuksia.

Sähköpolttoaineet eivät ole automaattisesti ongelmattomia

Myös sähköpolttoineiden valmistamiseen tarvittavan sähkö tulee jostain. Sähköpolttoaineet ovat ilmastoystävällisiä ainoastaa, jos ne tuotetaan uusiutuvalla energialla, eikä tuotanto aiheuta uusiutumattoman sähkön käyttöä toisaalla. Niin kauan kun sähköntuotantoon käytetään yhä fossiilisia, on riski, että lisääntyvä sähköpolttoaineiden käyttö lisää kokonaispäästöjä. Jos RFNBO-polttoaineille asetetaan oma alatavoitteensa, tarvittaisiin kriteerit jotka varmistaisivat, että ne tuottavat toivotun ilmastohyödyn.

Tehokkaampia keinoja lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen

Lentämisen päästöjä on vähennettävä, mutta uusiutuvien käytön lisäämisen ei tulisi olla ensimmäinen keino, eikä se yksin riitä. Komissio tuo esiin lentoliikenteeseen liittyvissä esityksissään, että ilmailun ilmastovaikutusten kasvun on ennustettu jatkuvan, kuten se on tehnyt tähänkin asti.

”Ennen covid-19-pandemiaa Eurocontrol oli arvioinut, että Euroopassa ilmailualan päästöt kasvaisivat 53 prosenttia vuoteen 2040 mennessä vuoteen 2017 verrattuna. ICAO puolestaan oli arvioinut ennen covid-19-kriisiä, että kansainvälisen ilmailun päästöt voisivat kasvaa vuoteen 2040 mennessä jopa 150 prosenttia vuoden 2020 tasosta.”i

Lentoalan päästökaupan kiristäminen ja ilmaisjaosta luopuminen ovat ehdottomasti askel oikeaan suuntaan.

CORSIA:ssa on ongelmia ja riskejä

Luonnonsuojeluliitto suhtautuu kriittisesti päästöjen kompensointiin lentoliikenteen osalta. Huomio ja painopiste tulisi aina ensisijaisesti olla päästöjen vähentämisessä. Kompensaatiohankkeisiin liittyy usein paljon vielä ratkaisemattomia ongelmia esimerkiksi kaksoislaskennan, pysyvyyden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden suhteen. Saksalaisen selvityksen ii mukaan yksikään CORSIA:n ensimmäisellä kierroksella hakeneesta kompensaatiohankkeista ei täyttänyt kaikkia asetettuja laatukriteereitä.

On hyvä, että komissio ei ehdottanut CORSIAn soveltamista ETA-maiden välisiin lentoihin. Kiristyvien päästökaupan tavoitteiden ja muiden ohjauskeinojen tulee koskea kaikkia lentoja, myös EU:n ulkopuolisia.

Lentovero voisi auttaa lentoalan päästöjen vähenemiseen

Yksi ohjauskeino lentämisen päästöjen vähentämiseksi on päästöpohjainen lentovero, jonka käyttöönottoa Luonnonsuojeluliitto on mukana vaatimassa kotimaassa. Lentovero tai vastaava tulisi ottaa käyttöön Suomessa, kuten on tehty ainakin Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Hollannissa, Iso-Britanniassa, Norjassa, Ruotsissa ja Itävallassa.

Komissio on ehdottanut myös lentopolttoaineiden verovapautta koskevan poikkeuksen poistoa, tämäkin voisi olla askel hyvään suuntaan. Suomen tulisi olla mukana edistämässä lentopolttoaineiden hiilidioksidin voimakkaampaa hinnoittelua EU:ssa.

Lisätietoja: Liisa Toopakka, suojeluasiantuntija, liisa.toopakka@sll.fi, puh. 0405042989

i Euroopan komission ehdotus direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämisessä ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0552&from=EN

iiLessons learned from the first round of applications by carbon-offsetting programs for eligibility under CORSIA, Öko-Institut 2019, https://www.carbon-mechanisms.de/fileadmin/media/dokumente/Publikationen/Studie/2019_O__ko-Institut_CORSIA_Lessons.pdf