Lausunto: St1 Nordic Oy

Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi kestävän lentoliikenteen tasapuolisuuden varmistamiseksi.

St1 Nordic Oy (St1) kiittää mahdollisuudesta osallistua EU:n kestävän lentoliikennettä koskevaan eduskunnan ympäristövaliokunnan asiantuntijakuulemiseen.

St1 näkee, että hallituksen esittämä kanta suhteessa esitykseen on pääosin erinomainen. Nestemäisten hiilivetyjen korvaaminen muilla energialähteillä on erityisen vaikeaa lentoliikenteessä ja juuri siksi kestävien nestemäisten polttoaineiden ohjaaminen lentoliikenteen käyttöön pidemmällä aikavälillä on tärkeää. Lentoliikenteen sekoitevelvoitteen osalta haluamme kiinnittää huomiota biopolttoaineiden kestävän raaka-ainepohjan rajallisuuteen.

Lentoliikenteen sekoitevelvoite riippuvainen samasta niukasta raaka-ainevarannosta tieliikenteen kanssa

Lentoliikenteessä biopolttoaineilla on suurempi ilmastovaikutus kuin tieliikenteessä, minkä vuoksi biopolttoaineiden kulutus tulisi keskittää lentoliikenteeseen. Liikennesektorin systeemisen hiilineutraaliuden tavoitteleminen tukee myös kestävien polttoaineiden ohjaamista ensisijaisesti lento-, laiva- ja raskaanliikenteen käyttöön.

Haluamme kiinnittää huomion lentoliikenteen sekoitevelvoitteen suhteesta jatkuvasti kiristyvän tieliikenteen sekoitevelvoitteen rinnalla. Jo nyt nousevien velvoitetasojen ja lisääntyvien rajoitteiden myötä raaka-aineisiin kohdistuu huomattavia kysyntäpaineita Pohjoismaissa, Euroopassa ja muualla maailmassa. Tämä on tärkeää huomioida, kun sekoitevelvoitteen ulottamista myös muille sektoreille, kuten lentoliikenteeseen suunnitellaan.

Tällä hetkellä vetykäsitellyt kasviöljyt (HVO) ovat ainoa uusiutuva lentopolttoaine, jolla voidaan vähentää lentoliikenteen päästöjä. Sähköpolttoaineet ovat tärkeä osa kestävien lentopolttoaineiden tulevaisuutta, mutta ne eivät ole vielä saatavilla, ja investointipäätöksestä kaupallisen mittakaavan tuotantoon menee tämänhetkisten arvioiden mukaan 5–10 vuotta.

Biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuuden vuoksi liikenteen kokonaispäästöjä ei voida enää kovinkaan paljon vähentää asettamalla uusia biopolttoaineiden jakeluvelvoitteita. 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.

Jo nykyinen tieliikenteen jakeluvelvoite vaatii mittavia määriä biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden maahantuontia. Suurin osa tällä hetkellä Suomessa jaeltavasta biopolttoaineesta tuodaan ulkomailta. Lisäksi suuri osa Suomessa valmistettavan biopolttoaineen raaka-aineesta tuodaan ulkomailta. Käytössä oleva raaka-ainevalikoima rajautuu edelleen RED II-direktiivissä asetettavien raaka-ainevelvoitteiden ja käyttökattojen myötä.

Sekoitevelvoitteen osalta onkin erityisen tärkeää pitää sitä koskeva raaka-ainesääntely mahdollisimman joustavana ja kääntää katse bioraaka-aineiden sijaan synteettisiin sähköpolttoaineisiin, jotka ovat ainoa tiedossa oleva keino, joilla kasvavaan kysyntään voidaan vastata pidemmällä aikavälillä.

Kuten aiemmin 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 hiilinieluilla.

Panokset ohjattava synteettisten sähköpolttoaineiden kehittämiseen

Pidämme hyvänä, että lentoliikennettä koskien hallitus tukee komission esitystä sekoitevelvoitteen alavelvoitteesta synteettisiä sähköpolttoaineita koskien. Huomioiden 2030 ja sen jälkeiset tasot ja biopolttoaineisiin liittyvä raaka-ainepohjan rajallisuus, ei ilman synteettisten sähköpolttoaineiden merkittävää lisäystä niihin tulla joka tapauksessa yltämään.

Synteettisten sähköpolttoaineiden tiellä on vielä teknologisia sekä päästöttömään sähkön riittävyyteen ja hintaan liittyviä esteitä, joihin päätöksenteossa onkin syytä kiinnittää huomiota. Erityisen tärkeää on suunnata T&K –panostuksia sekä vauhdittaa investointeja kotimaiseen päästöttömään sähköntuotantoon. Nämä ovat avain asemassa, jos halutaan kehittää kestäviin lentopolttoaineisiin liittyviä investointi- ja vientimahdollisuuksia Suomessa.

Kestävien polttoaineiden ohjaaminen lentoliikenteen käyttöön on oikea valinta

Tulevaisuudessa päästövähennystavoitteissa tulisi keskittyä kokonaisvaltaiseen päästöjen vähentämiseen sektorirajat ylittäen ja niiden välisen balanssin löytämiseksi. Nestemäiset kestävät polttoaineet tulisi korvamerkitä vaikeasti hiilineutralisoitavien lento- ja meriliikenteen käyttöön. Tämä tulee vastaavasti huomioida muiden sektoreiden hiilineutraalisuussuunnitelmissa.

Koska tieliikennettä koskevat sekoitevelvoitteet kilpailevat samoista raaka-aineista, on luotava hallittava polku sille, että kestävän polttoaineet ja raaka-aineet saadaan ohjattua lento- ja meriliikenteen käyttöön.

Pidämme tärkeänä, että lento- ja meriliikenteen fossiilisten polttoaineiden verotuesta pyritään esityksessä asteittain luopumaan, sillä se muodostaa merkittävän esteen kestävien polttoaineiden käyttöönotolle.

Kestävien polttoaineiden ohjaaminen lentoliikenteen käyttöön on erityisen tärkeää myös huomioiden öljynjalostuksen nk. tislekäyrän. Huomioiden vähäisen säätövaran eri öljytuotteiden valmistuksen välillä, on tärkeää ymmärtää, että raakaöljyn kokonaiskysyntään vaikuttaa aina suoraan lentokerosiiniin kohdistuva globaalisti kasvava kysyntä. Korvaamalla tästä kysynnän kasvusta yhä suurempi osa kestävillä polttoaineilla, voidaan sillä ajatella olevan kysyntää alentava vaikutus koko fossiilisen raakaöljyn tislekäyrälle ja sen kaikkiin tuotteisiin.

Kunnioittaen
Ville Hulkkonen
Johtaja, yhteiskuntasuhteet, St1 Nordic Oy