Valtioneuvoston selonteko – Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto- ja energiastrategia (VNS 6/2022vp); Finnairin lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 3.10.2022

Finnair kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston selonteosta kansallisesta ilmasto- ja energiastrategiasta.

Liikenteen päästöjen vähentämisen osalta selonteossa viitataan useassa kohdassa fossiilittoman liikenteen tiekarttaan ja siinä listattuihin toimenpiteisiin ja tukitoimiin. Tiekartta ei sisällä toimia lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi, niistä on hyväksytty erillinen periaatepäätös. Päästövähennystoimet keskittyvät käytännössä EU:n ja kansainvälisen tason toimiin, mikä globaalille toimialalle on keskeistä. Finnair on edelleen sitoutunut puolittamaan nettopäästönsä vuonna 2025 ja olemaan nettohiilineutraali 2045.

Finnair yhtyy selonteon liikenteen uusituvia polttoaineita koskevaan politiikkalinjaukseen, jonka mukaan lentoliikenteen päästöjen vähentäminen vaatii merkittävää määrää päästöttömiä nestemäisiä polttoaineita kuten kehittyneitä biopolttoaineita sekä erilaisia muita kuin biopohjaisia (ns. RFNBO) polttoaineita, erityisesti ns. sähköpolttoaineita. Nykyisten raaka-aineiden ja tuotantoteknologioiden rinnalle tarvitaan lisää ympäristön kannalta kestäviä vaihtoehtoja ja erityisesti skaalautuvia ratkaisuja.

Edellä mainittu huomioiden Finnair toivottaa tervetulleeksi selonteon uudet politiikkalinjaukset sähköpolttoaineista (kappale 2.3, s. 20). Sähköpolttoaineet nähdään myös lentoliikenteessä vihreän siirtymän pitkän tähtäimen kestävänä ratkaisuna. Finnair pitääkin tärkeänä, että tukitoimien suunnittelussa ja päätöksenteossa huomioidaan myös lentoliikenne raskaan liikenteen ja meriliikenteen rinnalla. RefuelEU Aviation-asetusehdotuksessa ehdotetaan lentoliikenteen RFNBO-polttoaineille toimitus- ja käyttövelvoite 2030 alkaen.

Finnair pitää tärkeänä selonteon linjausta, jonka mukaan sähköpolttoaineiden käyttö pyritään suuntaamaan ennen kaikkea Suomessa toimivan liikenteen tarpeisiin ja että polttoaineiden vienti on toissijainen puhtaan energian hyödyntämistapa. Suomessa ei tällä hetkellä valmisteta uusiutuvia lentopolttoaineita. Finnairin tiedossa ei myöskään ole niin biopohjaisia kuin RFNBO-polttoaita koskevia, Suomessa toteutettavaksi suunniteltavia hankkeita, toisin kuin esim. Ruotsissa. Saksa on asettanut kansallisen 2 % RFNBO-polttoaineiden käyttöön (200 000 tn) 2030 mennessä, ml. valtiontukea kehitykseen ja tuotantoon.

Finnair tukee myös linjausta, jonka mukaan edistetään vedyn siirtoon ja jakeluun tarvittavia investointeja EU-rahoitusta ja EU:n luomia mahdollisuuksia hyödyntäen ja varaudutaan vetyverkkojen ja infran kehittämiseen kansallisesti. Finnair pitää tärkeänä, että tässä on mukana Suomen strategisesti keskeiset lentoasemat.

Selonteon mukaan sähköpolttoaineiden osuudeksi tavoitellaan 3 % kaikista liikennepolttoaineista 2030 mennessä. Finnair olettaa, että kerosiini on tässä mukana. Finnair tukee lähtökohtaisesti tavoitetta. Selonteosta ei selviä,

koskeeko tavoite myös kansainvälistä liikennettä. Jos näin, kerosiinin osuus kokonaisuudesta on merkittävä ja tavoite sitä myöten varsin kunnianhimoinen.

Finnair tukee selonteossa mainittua hiilidioksidin talteenottoon ja hyödyntämiseen (CCS/CCU) tähtäävien tekniikoiden ja ratkaisujen kehittämisen ja käyttöönoton vauhdittamista. Kuten selonteossa toisaalla todetaan, investointien käynnistyminen edellyttää julkista rahoitusta. Finnairin näkemyksen mukaan tulisi myös pohtia innovatiivisia keinoja lisätä yksityisen rahoituksen osuutta hankkeissa. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi mahdollistamalla rahoitusta kompensaatiomarkkinoita hyödyntäen hakemalla hankkeille esim. YK:n järjestelmän mukainen CER-projektihyväksyntä (certified emissions reduction, sertifioitu päästövähennys).

Lisätietoja: Anna Sotaniemi, yhteiskuntasuhdepäällikkö,
anna.sotaniemi@finnair.com, 040-661 0903