

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Puhdas siirtymä on lentoliikenteen keskeisin haaste, niin toimialan oikeutuksen, kuin kannattavuuden kannalta. Myös vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevalla ennakkoinnilla ja ratkaisuilla voidaan tukea siirtymää.

Siirtymän keskiössä ovat kestävänt lentopolttoaineet (SAF), joiden saatavuushaasteiden vuoksi niiden hinta on jopa viisinkertainen verrattuna tavanomaiseen lentopolttoaineeseen. Pelkkä EU-laajuinen Refuel-velvoite ei luo riittävästi kannusteita SAF:n tuotantoon. Tarvitaan EU-tason toimien lisäksi myös kansallisen tason toimia investointien ohjaamiseksi ja kilpailukykyisen SAF-markkinan synnyttämiseksi. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfran tulee tukea markkinaehtoisen SAF-tuotannon kehitystä.

Ohjelmassa kuvattu EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen (AFIR) täytäntöönpano ei tule edellyttämään merkittäviä investointeja Suomessa. Käytännössä kuitenkin

joitain investointitarpeita on tunnistettu Helsinki-Vantaan ulkoseisontapaikoille, mutta nämä saataneen hoidettua täytäntöönpanoajan puitteissa eli vuoden 2029 loppuun mennessä. Finnair pitää kuitenkin AFIR-asetukseen liittyvää aikaista ennakkovaikuttamista ja vuoden 2026 uudelleentarkastelua tärkeänä.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Finnairille erityisen tärkeä kirjaus on päästökauppatulojen käyttäminen lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn parantamiseksi. Finnairin ETS-kustannukset tulevat olemaan arviolta jopa noin 120 miljoonaa euroa vuonna 2026 ilmaisten päästöoikeuksien loppumisen seurauksena. Vuonna 2019 ETS kustannukset olivat noin 20 miljoonaa euroa. Suomen valtiolle näistä palautuu kymmeniä miljoonia. Pidämme reiluna ja tehokkaana päästöjen vähentämistoimena sitä, että maksetut ETS-maksut käytetään sen sektorin päästöjen vähentämiseen, joka on maksut maksanut. Tarkoituksenmukaisia käyttökohteita olisi mm. SAF:n käytön edistämiseen liittyvät toimet.

Sekä biopohjaista, että synteettistä SAF:ia voidaan jakaa nykyisellä lentopolttoaineen jakeluverkostolla sekoittamalla sitä perinteiseen lentokerosiiniin. Nykyisin kaikki Suomessa jaettava biopohjainen SAF maahantuodaan ulkomailta Suomeen. Erityisesti synteettisten SAF:ien tuotantoon Suomessa olisi kuitenkin hyvät edellytykset. Käytännön tasolla kuitenkin Helsinki-Vantaan lentoasemalla kolmella nykyisellä polttoaineentarjoajalla on omat kolme polttoainesäiliötä, joka hidastaa uusien SAF-tuottajien pääsyä markkinoille. Nykyistä varastointi- ja toimintamallia tulee tarkastella uudelleen siten, että myös pienemmät polttoainetuottajat pääsisivät markkinoille ilman suuria investointitarpeita.

Myös maahantuontia ja satamia tulee tarkastella huoltovarmuusnäkökulmasta sekä SAF:en velvoitevarastoinnin vaatimusta tarkastella uudelleen SAF:n käytön lisäämiseksi Suomessa.

Finnair seuraa sähkölentämistä koskevaa kehitystä, mutta ei pidä sitä ratkaisuna laajamittaiseen kaupallisen lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Ohjelman ehdotusta lentoasemamaksujen käyttämisestä sähkölentämisen edistämiseen ei pidetä kannatettavana ehdotuksena, koska tämä tarkoittaisi lentoasemaverkoston yhtenäishinnoittelusta luopumista ja kansallista päällekkäistä ohjausmekanismeja EU:n lentoliikenteen päästökaupan kanssa.

Vedyn hyödyntämisellä on paljon potentiaalia lentoliikenteen vaihtoehtoisena käyttövoimana tulevaisuudessa. Kansallisella vety-keskustelulla ja mahdollisuuksilla lentoliikenteen käyttövoimana on myös tärkeä yhteys työ- ja elinkeinoministeriön johdolla valmisteltavaan energia ja ilmastostrategiaan. Finnair pitää tärkeänä mahdollistavia infraratkaisuja, joissa otetaan huomioon mahdollisuudet käyttää vetyä polttoaineena pidemmällä aikavälillä (2030-luvun loppupuolella). Suomen kansallisen vedyn jakamista koskevaa putkistoa suunniteltaessa on tärkeää huomioida liikenteelliset solmukohdat, kuten Helsinki-Vantaan lentoasema sekä potentiaaliset tuotantopaikat synteettisen lentopolttoaineen tuottamiseksi.

Toimenpide L1: Toimeenpannaan EU:n lentoliikenteen kestävästä polttoaineista annettu asetus.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta.

Toimenpide L2: Arvioidaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn parantamiseksi

-> Finnairin ehdottaa, että tekstiä muutetaan kunnianhimoisemmaksi siten, että ryhdytään pikaisiin toimenpiteisiin huutokauppatulojen käyttämiseksi lentoliikenteen puhtaaseen siirtymään vuodesta 2026 tiukentuvasta päästökaupasta valtiolle kertyvistä tuloista alkaen.

Toimenpide L3 (vety): Huomioidaan lentoliikenteen uusien polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuus ja jakelu vedyn tuotantoa, käyttöä ja siirtoa edistävissä politiikkatoimissa.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta ja pyytää tarkentamaan, että vihreän vedyn ohella uusia polttoaineita koskeva kirjaus kattaa myös synteettisten kestävien polttoaineiden tuotannon ja saatavuuden.

Toimenpide L4 (sähkö): Selvitetään kansallisesti käyttövoiman huomioimista lentoasemamaksuissa sähkölentämisen edistämiseksi etenkin kehityksen alkuvaiheessa.

-> Lentoasema-maksujen muokkaaminen ko. tavalla merkitsisi poikkeamista verkostoperiaatteen mukaisesta yhtenäishinnoittelusta ja käytännössä muut lentoasemat subventoisivat tällöin sähkölentämisestä aiheutuvia kustannuksia. Finnair ei kannata ehdotusta. Finnair seuraa sähkölentämistä koskevaa kehitystä, mutta ei tällä hetkellä näe sillä oleellista merkitystä kaupallisen lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä.

Toimenpide L5 (sähkö): Varaudutaan selvittämään sähkölentämisen huomioimista lentopaikkatukien kriteereissä, mikäli konkreettista kysyntää sähkölentämisen mahdollistavalle infralle ilmenee.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta.

Toimenpide L6: Edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien hyödyntämistä osallistumalla aktiivisesti sääntelyn kehittämiseen EU- ja kansainvälisillä foorumeilla.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta.

Toimenpide L7 (sähkö, vety): Varaudutaan lentoasemilla sähkölataus- ja vetyinfran tulevaan kysyntään ja laaditaan suunnitelmat näiden rakentamiseksi lentoasemille.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta ja erityisesti vetyä sekä synteettisiä lentopolttoaineita koskevien infrasuunnitelmien laatimista ja pyytää tarkentamaan, että vihreän vedyn ohella kirjaus kattaa myös synteettisten kestävien polttoaineiden tuotannon ja saatavuuden. Lisäksi tarpeen täsmentää suhdetta toimenpide L5:n tarveperusteisuuteen.

Toimenpide L8 (sähkö): Käydään vuoropuhelua viranomaisten kanssa palo- ja pelastustoimintatavoista sähkökäyttöisiin lentokoneisiin liittyen.

-> Finnair kannattaa toimenpide-ehdotusta.

Toimenpide L9: Vahvistetaan lentoliikenteen käyttövoimia- ja polttoaineinfraa koskevan tutkimuksen, kokeilun ja innovoinnin sekä infrainvestointien rahoitusta erityisesti EU:n tasolla ja hyödynnetään tehokkaasti EU:n rahoitusmahdollisuudet.

->Finnair ehdottaa toimenpide-ehdotusta tarkennettavaksi siten, että jakeluinfrainvestointeja tulisi kohdentaa myös uusien synteettisiä lentopolttoaineita tuottavien tuotantolaitosten synnyttämiseksi ja niiden kannattavuuden tukemiseksi.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Koskinen Timo
Finnair Oyj