

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Henkilöautoliikenteen latausinfra

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry (jäljempänä MaRa) toteaa, että, että Suomessa henkilöautojen latauspisteet kehittyvät hyvää vauhtia markkinaehtoisesti. Toimijat rakentavat latauspisteitä oikealla tekniikalla sinne missä niillä on kysyntää. Sähköisen liikenteen tuoreimmasta tilannekatsauksesta (2024 Q2) selviää, että esimerkiksi suuritehoisten latauspisteiden määrä on lisääntynyt vuodessa 71 prosentilla. Q2/2023 suuritehoisia latauspisteitä on ollut 1928 latauspistettä ja Q2/2024 suuritehoisia latauspisteitä on ollut 3288 kappaletta.

Suomessa latauspisteiden määrää ja tekniikkaa tarkasteltaessa on huomioitava, että ladattavien autojen kanta kehittyä täyssähköautojen suuntaan ja ladattavat hybridit jäävät välivaiheeksi:

- Vuonna 2030 70,6 prosenttia ja vuonna 2035 94,3 prosenttia ensirekisteröidävistä autoista on täyssähköautoja. Vuonna 2030 7,6 prosenttia ensi-rekisteröinneistä on lataushybridejä ja vuonna 2035 0 prosenttia.

- Vuonna 2030 liikenteessä on täyssähköautoja 503 300 kappaletta ja vuonna 2035 1 061 100. Lataushybridien määrä vuonna 2030 on 258 400 ja vuonna 2035 265 300.

- Vuonna 2030 liikenteessä on yhteensä noin 2,8 miljoonaa ja vuonna 2035 noin 2,9 miljoonaa henkilöautoa.

(Lähde https://www.aut.fi/files/2861/Kayttovoimaennusteet_2024_2205.pdf)

Jakeluinfra-asetus velvoittaa Suomen varmistamaan, että ydinverkolla ja kattavalla verkolla on tietyn välimatkoin sähköautojen latausasemia, jotka täyttävät asetuksessa määritetyt tehovaatimukset. Jakeluinfraohjelmassa todetaan, että Suomi hyödyntää jakeluinfra-asetuksen mukaisen

liikkumavaran. Liikkumavaran käyttö on tarpeen Suomen tieliikenteen erityis-piirteiden, kuten pitkien välimatkojen ja ohuiden liikennevirtojen vuoksi. MaRa kannattaa kansallisen liikkumavaran käyttöä.

Jakeluinfraohjelmassa todetaan, että veloitteiden täyttämisen näkökulmasta henkilö- ja pakettiautoja palvelevan latausinfra tilanne näyttää Suomessa lupaavalta. Vuotta 2030 kohti tultaessa on kuitenkin varmistettava, että infra katvealueita ei jää vähäliikenteisimmillekään kattavan TEN-T-tieverkon osille. Suomessa ei ole vuoden 2023 jälkeen osoitettu määrärahaa kansalliselle tuki-instrumentille henkilö- ja pakettiautojen la-tausinfra rakentumiseksi, vaan infra odotetaan rakentuvan markkinalähtöisesti, kuten se suuressa osassa maata jo tapahtuukin. Ajoneuvokannan ripeä uusiutuminen 2020-luvun aikana on edellytys sille, että latauksen tarjoaminen on kannattavaa liiketoimintaa maan eri osissa.

MaRa toteaa, että tieliikenteen päästökauppa alkaa Suomessa 2027. Suomi saa huutokauppatuloja vuosina 2027–2030 arviolta 290–350 miljoonaa euroa vuodessa. Huutokauppatuloja tulee ohjata myös sähköisen henkilöautoliikenteen edistämiseen. Määrärahoja voidaan ohjata jatkossa myös henkilöautojen suurteholatausinfra rakentamiseen.

Jakeluinfraohjelmaluonnoksessa todetaan, että jakeluinfra-asetuksen vaatimukset täyttävän infra lisäksi matalatehoisemmilla julkisilla latauspisteillä on tärkeä rooli sähköautoilun toimivuuden kannalta.

MaRa toteaa, että sähköautoilijat käyttävät pika- ja suurteholatausta asiointien aikana. Sähköautojen nykyinen toimintamatka on jo niin pitkä (300–500 km), että peruslataus pysäköinnin aikana ei yleensä ole hyödyllistä. Hidas tai peruslataus on merkityksellistä vain asuinrakennuksissa tai paikoissa, joissa autoa säilytetään pidemmän aikaa.

MaRa korostaa, että Suomessa sähköautojen latauspisteiden asentaminen tulee olla markkinaehtoista pakkosäätelyn sijaan.

MaRa on huolissaan rakennusten energiatehokkuusdirektiivin latauspisteitä koskevasta pakkosäätelystä. Vuonna 2018 päivitetty rakennuksen energiatehokkuusdirektiivi velvoittaa asentamaan vähintään yhden perus-latauspisteen ei-asuinrakennuksen pysäköintialueelle, jos rakennuksessa tai samalla kiinteistöllä on yli 20 pysäköintipaikkaa. Jo tämä vaatimus on Suomen olosuhteisiin nähden ylimitoitettu ja johtaa merkittäviin hukkainvestointeihin.

Vuonna 2024 päivitetty rakennusten energiatehokkuusdirektiivi tiukentaa latauspistevaatimuksia entisestään. Kaikkiin olemassa oleviin ei-asuinrakennuksiin, joilla on yli 20 pysäköintipaikkaa, on

asennettava vuoden 2026 loppuun mennessä latauspiste 10 prosentille pysäköintipaikoista tai putkitus tulevaa latauspistekaapelointia varten 50 prosentille pysäköintipaikoista. Ei-asuinrakennusten ulkopuolella olevilla pysäköintialueilla pysäköintipaikkoja voi olla satoja tai jopa yli tuhat. Latauspisteiden asentamiskustannukset pysäköintialueille olisivat kymmeniä tuhansia tai jopa satoja tuhansia (latauspisteet, kaivuutyöt, pääsähkötaulun uusiminen). Pelkästään Suomessa kokonaiskustannukset olisivat satoja miljoonia euro-ja. Direktiiviä on mahdollista tulkita niin, että velvoite koskee vain rakennuksessa olevia pysäköintipaikkoja, jolloin vältetään suurimmassa osassa tapauksia kohtuuttomat tilanteet ja merkittävät hukkainvestoinnit.

MaRa peräänkuuluttaa, että tulevilla EU-kaudella EPBD:n latauspistevaatimuksia tarkastellaan uudelleen. Jäsenvaltio voi parhaiten ottaa huomioon, miten sähköistä liikennettä tulisi edistää, ottaen huomioon jäsenvaltion erityisolosuhteet, markkinaehtoisen latauspisteiden lisääntymisen, sähköautojen määrän ja kehityksen, latausmenetelmän ja -teknologian sekä kustannustehokkuuden. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivissä tulisi palata vuoden 2018 direktiivin perustasoon.

Raskas liikenteen latausinfra

Liikenteen sähköistyminen tapahtuu tällä hetkellä henkilöautoliikenteessä ja raskaassa liikenteessä sähköistyminen on hidasta. Suomessa raskas liikenne käyttää vielä pitkään nestemäisiä polttoaineita.

AFIR-asetuksen vaatimuksen raskaan liikenteen jakeluinfralle tulevat vaatimaan Suomessa latausverkoston merkittävää rakentamista. Jakeluinfraohjelmassa arvioidaan, että suunnitellut hankkeet toteutuessaan täyttävät jakeluinfra-asetuksen ensimmäisten vuosien vaatimuksia hyvin pitkälle. Vuoden 2030 tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin huomattavaa julkisen infran lisärakentamista, koska silloin tarvitaan (sijainnista riippuen) vähintään 70 tehovaatimukset täyttävää latauskenttää.

MaRa katsoo, että asetuksen edellyttämä latausverkosto vuosiksi 2030 ja 2035 ei tule syntyämään markkinaehtoisesti. Latausinfra syntymisen edellyttää valtion merkittävää tukea. Riskinä kuitenkin on, että rakennettava latausverkosto on raskaan liikenteen ennakoitu käyttövoiman muutos huomioiden ylimitoitettu Suomen olosuhteisiin nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriö teetti vuosina 2022–23 tarveselvityksen, jonka mukaan potentiaalisimmat raskaan liikenteen latauspaikkojen sijainnit maantieverkolla kohdistuvat kysyntäalueina TEN-T-ydinverkolla tien 4 varrelle ja kattavalla TEN-T-verkolla teiden 3, 5, 9 varsille. Ydin-verkon lataustarve korostuu selvityksen perusteella valtatiellä 4, joka on etelä-pohjoissuuntaisten kuljetusten runkoreitti. Tarveselvityksen mukaan palvelutarpeiden varmistamiseksi latausinfra olisi luontevaa toteuttaa nykyisten huoltoasemien/liikenneasemien yhteyteen tai taukopaikoiksi suunnitteilla olevien erityisten rekkaparkkien yhteyteen.

MaRa katsoo, että latausinfra rakentamisen edistäminen erityisesti olemassa olevan palveluinfraan yhteyteen on perusteltua. Liikenneasemien rekkaparkit on suunniteltu raskaan liikenteen palvelutarpeisiin. Niillä on huomioitu tarkat ympäristövaatimukset ja niiden infrastruktuuri liittymiseen ja kentän rakenteeseen on suunniteltu pitkille ja raskaille ajoneuvoyhdistelmille. Monilla rekkaparkeilla on myös tarjolla palveluja raskaan liikenteen kuljettajille. Olemassa olevat rekkaparkit ja kuljettajille tarjolla olevat palvelut mahdollistavat ammattiliikenteen kuljettajille ajoaikavaatimusten edellyttämien taukojen pitämisen. Rekkaparkkien ylläpidon kasvavana ongelmana on, että rekkaparkki-investoinnit ovat liikenneasemille omalla kustannuksella kannattavuuden kannalta lähes mahdotonta kulujen ja tuottojen merkittävän epätasapainon takia.

Hallitusohjelman mukaan väyläverkon investoinnit kohdistetaan kasvun, työllisyyden ja huoltovarmuuden kannalta olennaisimmille väylille sekä väyläverkon pahimpien pullonkaulojen purkamiseen. Hallitus kiinnittää entistä suurempaa huomiota liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kriisinkestävyyyteen. Lausunnolla olevassa yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa (2024) todetaan, että päämääränä on turvata yhteiskunnan tarvitsemat liikenneverkot, markkinaehtoisesti toimivat liikennepalvelut ja huoltovarmuuden edellyttämät kriittiset kuljetukset.

Elinkeinoelämän liikenneohjelmassa 2023-2027 todetaan, että pääväylien modernisointiin kuuluu laadukkaat raskaan liikenteen pysähtymis- ja levähdysalueet, joiden perustamiseksi ja kehittämiseksi tarvitaan valtion tukea ja yhteistoimintaa yritysten kanssa (https://ek.fi/wp-content/uploads/2022/11/EK_Liikenneohjelma_2023.pdf).

MaRa katsoo, että uusia yhteistoimintamalleja ja valtion panostusta liikenneasemien rekkaparkkeihin tarvitaan, jotta liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta tärkeiden rekkaparkkien toiminta-edellytykset turvataan. Tällöin myös raskaan liikenteen latausinfra voi valtion infratuella rakentua liikenneasemien yhteydessä oleville rekkaparkeille.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Toimenpide T1 (sähkö, vety, metaani): Ohjataan käytettävissä olevaa kansallista infrastruktuurin rakentamistukea raskaan liikenteen yleisesti saa-tavilla oleville latauspisteille ja vedyn tankkausasemille jakeluinfra-asetuksen vaatimusten täyttämiseksi. Mahdollisuuksien mukaan tuetaan nesteytetyn metaanin tankkausasemaverkoston rakentamista. Hyödynnetään EU:n rahoitusmahdollisuudet yleisesti saatavilla olevan sähkön latausinfraan ja vedyn tankkausinfraan rakentamiseksi.

MaRa pitää perusteltuna, että kansallista infrastruktuurin rakentamistukea ohjataan ensisijassa raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran synnyttämiseen. AFIR asetuksen vaatimukset raskaan liikenteen osalta eivät täyty Suomessa ilman merkittävää tukea. Suomi saa polttoaineen jakelun päästökaupasta huutokauppatuloja vuosina 2027–2030 arviolta 290–350 miljoonaa euroa vuodessa. Huutokauppatuloja voidaan ohjata raskaan liikenteen latausinfraan. EU:n rahoitusmahdollisuudet on myös tärkeä hyödyntää.

Toimenpide T2 (sähkö): Selvitetään politiikkakeinot yleisesti saatavilla olevan henkilö- ja pakettiautojen latausinfraan rakentamisen varmistamiseksi kaikkialle Suomeen, myös harvemmin liikennöidyille alueille, jonne infraa ei markkinaehtoisesti synny

Jakeluinfraohjelmaluonnoksessa todetaan, että liikenteen infraatuessa on aiemmin käytössä ollut etusijakuntamenettely infraan synnyttämiseksi alueille, jossa infraa ei vielä ole. Energiaviraston kokemusten mukaan tällaisten hankkeiden toteutuvuus on kuitenkin ollut heikko. Siksi tulisi harkita uudenlaisia tuki-instrumentteja valtiontalouden sallimissa rajoissa sekä lainsäädännöllisten velvoitteiden asettamisen mahdollisuutta ja tarvetta.

MaRa katsoo, että henkilö- ja pakettiautojen latausinfra kehittyy Suomessa hyvää vauhtia markkinaehtoisesti. Politikatoimien tulee perustua kannusteisiin / tukiin pakkosäätelyn sijaan.

Suomessa käynnistyy polttoaineen jakelun päästökauppa 2027. Suomi saa huutokauppatuloja vuosina 2027–2030 arviolta 290–350 miljoonaa euroa vuodessa. Huutokauppatuloja voidaan käyttää myös latausinfraan rakentamisen tukemiseen harvemmin liikennöidyille alueille, jonne infraa ei rakennu markkinaehtoisesti. Sähköautojen käyttäjät tukeutuvat pääsääntöisesti pika- ja suurteholataukseen, joita koskevat investoinnit ovat hyvin kalliita.

Toimenpide T3 (sähkö, vety, metaani): Huomioidaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran tarpeet alueidenkäyttöä koskevan lainsäädännön uudistustyössä, liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä valtion ja suu-riimpien kaupunkiseutujen välisissä maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimuksissa. Mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran syntyminen raskaan liikenteen taukopaikoille. Pidetään jakeluinfra-asioita esillä alueidenkäyttöä koskevassa yhteistyössä.

Jakeluinfraohjelmaluonnoksessa todetaan, että raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen tulee kytkeä raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston kehittämiseen. Taukopaikkaverkoston ja jakeluinfran yhdistämisellä on saavutettavissa synergiaetuja käyttäjille, mutta samalla se myös mahdollistaa maankäytön tehostamisen.

MaRa viittaa aiemmin rekkaparkkien osalta lausunnon 1 kohdassa todettuun ja katsoo, että uusia yhteistoimintamalleja ja valtion panostusta liikenneasemien rekkaparkkeihin tarvitaan, jotta liikenneturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta tärkeiden rekkaparkkien toimintaedellytykset turvataan. Tällöin myös raskaan liikenteen lataus-infra voi valtion infratuella rakentua liikenneasemien yhteydessä oleville rekkaparkkeille.

Toimenpide T4 (sähkö): Mahdollistetaan suunnittelun ja luvituksen kautta julkisen latauksen tarjoamista paikoissa, jossa autot seisovat useampia tunteja tai yli yön: esimerkiksi virastot, liikuntapaikat, kaupat, liityntä-pysäköinnit, kadunvarret.

Jakeluinfraohjelmassa todetaan, että sähköautoilun sujuvuuden edistämiseksi jakeluinfra tulisi rakentua paikkoihin, joissa autot joka tapauksessa seisovat asiointi- tai muista syistä pidemmän aikaa. Hitaan latauksen pitäminen vaihtoehtoina suunnittelussa edistäisi sähköverkon kysyntäpiikkien ja latauksen kulujen hillintää.

MaRa toteaa, että sähköautoilijat käyttävät pika- ja suurteholatausta asiointien aikana. Sähköautojen nykyinen toimintamatka on jo niin pitkä (300–500 km), että peruslataus pysäköinnin aikana ei yleensä ole hyödyllistä. Hidas tai peruslataus on merkityksellistä vain asuinrakennuksissa tai paikoissa, joissa autoa säilytetään pidemmän aikaa. Sähköautojen latausverkosto kehittyy Suomessa hyvää vauhtia markkinaehtoisesti oikealla tekniikalla ja oikeaan paikkaan.

Laki rakennusten varustamisesta sähköautojen latauspisteillä ja automaatiojärjestelmillä edellyttää, että kaikissa ei-asuinrakennuksessa, jossa on rakennuksessa tai samalla kiinteistöllä on yli 20 pysäköintipaikkaa, on asennettava vähintään sähköauton latauspiste. Uusille ja laajamittaisen korjauksen piirissä oleville rakennuksille on omat velvoitteensa. Latauspiste voi olla myös julkinen latauspiste. MaRa katsoo, että hitaiden latauspisteiden asentaminen ei-asuinrakennuksen pysäköintialueelle tämän velvoitteen päälle tulee olla rakennuksen omistajan ja/tai toiminnanharjoittajan omassa päätäntävallassa, eikä sitä tule luvituksella tai suunnitelulla kiristää.

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

Suomi on kansainvälisessä saavutettavuudessa erilaisessa asemassa kuin muut Euroopan maat. Suomi on suhteessa muuhun Eurooppaan saari. Suomeen ei ole junayhteyksiä muualta Euroopasta eikä tieyhteyttä Euroopasta Pohjois-Ruotsia ja Norjaa lukuun ottamatta, kun matkailua Venäjältä ei

ole tulossa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Suomen kansainvälinen saavutettavuus henkilöliikenteessä on riippuvainen hyvistä lentoyhteyksistä.

Lentoliikenteellä ja Finnairin kilpailukyvyllä on ulkomailta Suomeen suuntautuvalla matkailulle ratkaiseva merkitys. Lentoliikenteen merkitys matkailun kannalta on todennäköisesti suurempi kuin millään muulla EU-maalla Välimeren pieniä saarivaltioita lukuun ottamatta.

Finnair on Suomen matkailualan strateginen kumppani. Ilman vahvaa Finnairia ja sen kattavaa ulkomaanreittiverkostoa Suomen matkailuelin-keinolla ei ole toimintaedellytyksiä. Finnair on Venäjän yli-lentokiellon takia menettänyt strategisen etunsa, kun se ei voi enää hyödyntää Helsingin maantieteellistä sijaintia ja sen mahdollistamia suoria, lyhyitä ja polttoainetehokkaita lentoreittejä Aasiaan. Kansainväliseen lentoliikenteeseen ja Finnairin toimintaan ja kilpailuasemaan vaikuttavilla päätöksillä on erittäin suuri merkitys matkailutoimialalle ja sen kasvun edellytyksille Suomessa. Valtion tulee huolehtia siitä, että Finnairilla on kilpailukykyiset toimintaedellytykset sen kilpailijoihin verrattuna ottaen vielä huomioon Suomen maantieteellinen asema.

Lentoliikenteen päästökaupasta aiheutuu Suomen hallinnoimille ilma-alusten käyttäjille (pääosin Finnair) vuonna 2026 arviolta n. 100 miljoonan euron kustannukset. Kestävän lentopolttoaineen (SAF) toimitusvelvoite nostaa Finnairin polttoainekustannuksia 2025 alkaen kymmenillä miljoonilla euroilla vuodessa ja 2030 kustannukset kasvavat reilusti. SAF:in saatavuushaasteiden vuoksi niiden hinta on jopa 3–5 -ertainen verrattuna fossiiliseen lentokerosiiniin. MaRa pitää erittäin tärkeänä, että Suomi käyttää lentoliikenteen päästökaupasta saatavia huutokauppatuloja lentoliikenteen vihreän siirtymän tukemiseen ja kilpailukyvyyn parantamiseen.

Jakeluinfraohjelmassa on todettu, että jakeluinfra-asetuksen velvoite varmistaa sähkönsyöttö ilma-alusten matkustajasiltapaikoilla viimeistään 31.12.2024 täyttyy Suomessa jo nykytilanteessa. Jakeluinfraohjelmassa on perusteltu hyvin, miksi Suomen on tärkeä käyttää asetuksen sallimat kansalliset poikkeukset sähkönsyötössä lentokoneiden ulkoseisontapaikoille.

Sähköisen lentoliikenteen kehittyminen on hyvä huomioida myös jakeluinfraohjelmassa, mutta sen merkitystä ei tule ylikorostaa. Lentoliikenteen päästövähennyksiä saadaan suuressa mittakaavassa aikaan biopohjaisella ja synteettisellä SAF:illa. On arvioitu, että 2030 - luvun loppupuolella myös vety voisi tulla käyttöön isojen matkustajalentokoneiden käyttövoimana. Sähkölentokoneet voivat tulevaisuudessa tulla käyttöön lyhyillä lennoilla esimerkiksi alueellisten kenttien välillä, mutta matkustajavolyymeissa sähkölentämisen osuus jää pieneksi.

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

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

MaRa kannattaa toimenpide-ehdotusta. Asetuksen soveltamisalaa ei tule laajentaa kansallisesti.

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

MaRa esittää, että toimenpidettä muutetaan kunnianhimoisemmaksi ja varmistetaan, että lentoliikenteen huutokauppatulot kohdistuvat lentoliikenteen vihreän siirtymän edistämiseen ja kilpailukyvyyn parantamiseen.

Ehdotus toimenpiteeksi L2: ”Suomi kohdentaa lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyyn parantamiseksi”

Lentoliikenteen päästökaupasta kertyviä huutokauppatuloja on tärkeä käyttää SAFin käytön edistämiseen. Esimerkiksi Helsinki-Vantaalla tankattavan lentokerosiinin ja siihen sekoitettavan biopolttoaineen (SAF) välistä hintaeroa voitaisiin pienentää antamalla tukea biopolttoaineen kustannuksiin. SAF hankintatuki on käytössä jo (tai ainakin niitä suunnitellaan) monelle EU:n lentokentälle. SAFin hankintatuki otettaisiin huomioon, kun lentoyhtiöt ja polttoainetoimittajat neuvottelisivat missä EU:n alueella lentoyhtiöt SAFia tankkaavat. SAFin tankkausmahdollisuus auttaisi lentoyhtiöitä saavuttamaan päästövähennystavoitteitaan sekä parantaisi Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukykyä ja houkuttelisi sinne lisää kansainvälisiä lentoja. Tämä parantaisi myös Suomen kansainvälistä saavutettavuutta.

Lentoliikenteen päästökaupan huutokauppatuloja tulee käyttää myös muihin vaikuttaviin ja kustannustehokkaisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrahankkeisiin huomioiden lentoliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden tarpeiden kehitys. Biopohjaisen SAFin lisäksi erityisesti synteettiset polttoaineet ja myöhemmin myös vety ovat merkittävimmissä roolissa lentoliikenteen vihreässä siirtymässä.

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

MaRa kannattaa ehdotusta. Vedyllä on potentiaalia lentoliikenteen vaihtoehtoisena käyttövoimana tulevaisuudessa. Kaupalliseen lentoliikenteeseen vetykäyttöisiä lentokoneita voi tulla aikaisintaan 2030-luvun loppu-puolella. Finavia kertoi maaliskuussa 2024 liittyneensä Suomen vetyklusteriin, jonka tavoitteena on valmistautua vedyn käyttöön ja siihen tarvittavaan infrastruktuuriin

lentoaseman oman kaluston ja lentoasemalla toimi-vien lentoyhtiöiden ja yritysten tarpeita ajatellen. Aktiivisuus EU-rahoituksen saamiseksi TEN-T verkoston lentoasemille jakeluinfraan liittyviin tulevaisuusinvestointeihin on tärkeää lentoliikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseksi ja Suomen lentoliikenteen kilpailukyvyn kannalta.

MaRa viittaa Finnairin lausuntoon, jonka mukaan kirjausta tulee täydentää niin, että se kattaa myös synteettisten kestävien polttoaineiden saatavuuden ja tuotannon. Nykyisin Suomessa tuotetaan biopohjaista SAF:ia vain vähän. Biopohjaisen SAF:in lisäksi myös synteettistä SAF:ia voisi jakaa nykyisellä lentopolttoaineen jakeluverkostolla sekoittamalla sitä lentokerosiiniin. Synteettisten SAF:ien tuotantoon Suomessa on hyvät edellytykset.

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

Sähköisen lentoliikenteen merkitys kaupallisen lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä on pieni. Finnair on lausunnossaan todennut, että se ei kannata ehdotusta, koska lentoasemamaksujen muokkaaminen ko. tavalla merkitsi poikkeamista verkostoperiaatteen mukaisesta yhtenäishinnoittelusta, ja käytännössä muut lentoasemat subventoisivat tällöin sähkölentämisestä aiheutuvia kustannuksia.

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

MaRa kannattaa ehdotusta. Sähkölentämisen huomioimista lentopaikkatukien kriteereissä on hyvä selvittää, koska sähkökäyttöiset lentokoneet voivat tulevaisuudessa tulla käyttöön lyhyillä lennoilla esimerkiksi alueellisten kenttien välillä.

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

MaRa kannattaa ehdotusta. Suomen tulee ottaa huomioon Suomen maantieteellinen sijainti ja lentoliikenteen tärkeä merkitys Suomen kansainväliselle saavutettavuudelle, matkailulle ja koko elinkeinoelämälle. Lentoliikenteen kustannuskilpailukyvyistä tulee pitää huoli EU- ja kansainvälisillä foorumeilla. Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja houkuttelevuutta kansainvälisille lentoyhtiöille voidaan edistää sillä, että myös Suomessa on tarjolla lentoyhtiöille niiden tarvitsemia vaihtoehtoisia polttoaineita.

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

MaRa kannattaa ehdotusta. Kirjausta tulee tarkentaa niin, että suunnitelmat kattavat myös synteettisten kestävien polttoaineiden käytön vaatiman infran.

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

MaRa kannattaa 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.

MaRa toteaa, että infrainvestointien rahoituksissa tulee huomioida myös synteettisten kestävien lentopolttoaineiden tuotanto ja jakelu.

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Massa Kai
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry