

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**

Finavia kommentti rautatieliikenteen osuudesta:

- Toimenpiteen R1 (ratojen sähköistämishankkeet) toteuttamisen yhteydessä tulisi läpinäkyvyyden vuoksi myös arvioida päästöjen vähentämisen kustannukset (€/ t CO<sub>2</sub>), mikäli investointeja perutellaan päästövähennyksillä.

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

Finavia kiittää lausuntopyyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Finavia on osallistunut jakeluinfraohjelman laatimistyöhön ja sillä on lentoliikennettä ja lentoasemia koskevaan taustatekstiaineistoon liittyen vain vähäisiä huomioita. Yrityksellä on eräitä näkökantoja politiikkatoimista.

Huomiot taustateksteihin:

- Sivun 14 alussa viitataan vetyyn polttoaineena, jolla on pieni energiatiheys. Tämä tulisi tarkentaa koskevan kaasumaista vetyä.
- Kappaleessa 2.3.1. tulisi todeta, että vety voi olla merkittävä käyttövoima myös työkoneissa (tieliikenteen ulkopuolella)
- taulukon 2 saraketiedot puuttuvat. Ensimmäinen on Matkustajat kotimaa, toinen Matkustajat kansainvälinen ja kolmas Matkustajat yhteensä
- Kappaleen 5.1.1. ”apumoottori” termi tulisi tarkentaa olevan ”APU-moottori (Auxiliary Power Unit)”, vastaava tarkennus tekstissä myös muualla
- poistetaan virke (s. 110) ”Lisäksi käytettävissä on dieselgeneraattoreita noin 30 prosentille seisontapaikoista.”
- Lisätään s. 110 toisen kappaleen alkuun: Maasähkögeneraattorit käyttävät moottoripolttoöljyä, joka uusiutuvana tuotteena on ollut saatavilla vasta parin vuoden ajan. Tieliikennekäyttöön tarkoitettu uusiutuva diesel on ollut saatavilla pidempään ja sitä on käytetty Finavian lentoasemilla rekisteröidyissä ajoneuvoissa jo vuodesta 2017 alkaen.
- tarkennusehdotus s. 113 ”Kestävän polttoaineen paikallinen varastointi ja sen YMPÄRISTÖLUVITUS SEKÄ POLTTOAINEEN jakelu on polttoaineentoimittajien vastuulla.
- sivulla 115 todetaan Finavian valmistautuvan tarjoamaan sähkölentokoneiden latausinfrastruktuurin kysynnän mukaisesti ja rahoittamaan sen käyttäjämaksuilla. Tätä on mahdollisesti tulkittu siten, että latausjärjestelmien kustannukset katettaisiin laskeutumismaksulla. Laskeutumismaksuun kuuluvat lentoaseman yleisfran (kiitotiet, rullautiet, asematasot jne.) käyttöön liittyvät palvelut. Finavia on tietoja antaessaan tarkoittanut käyttäjämaksuilla erillisiä sähkölatauspalvelun käyttäjiltä perittäviä maksuja. Esimerkiksi Helsinki-Vantaalla peritään nykyisin sähköinfrastruktuurimaksua paikoilla, joilla on saatavilla lentoaseman tuottamaa lentokonesähköä. Oulun ja Rovaniemen lentoasemilla matkustajasilloissa olevan 400 Hz lentokonesähkön käytöstä peritään käyttömaksu. Tekstiä tulee tältä osin täsmentää.
- sivulla 115 tekstissä tulisi lisäksi tarkentaa, että sähkölentotoiminnan alkaessa sekä pienillä lentoasemilla kysyntä voi kuitenkin olla niin vähäistä, että sitä palvelevaa infraa ei voida rakentaa järkevän suuruisilla käyttäjämaksuilla, vaan se edellyttäisi taloudellista tuki-instrumentti tällaisiin latausinfrahankeisiin.
- sivun 118 toisen kappaleen loppua esitetään täydennettäväksi seuraavasti ”...tarpeisiin, joita vedyn kuljetus, siirto, paikallinen varastointi ja mahdollinen tuotanto sekä jakelu tulevat edellyttämään”.

### **Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

Finavian lausunto lentoliikenteen käyttövoimien jakeluinfraa ja sen kehittämistä koskevista kansallisista tavoitteista:

- Finavia yleisesti pitää politiikatavoitteita edistettävänä, eräin tarkennuksin

- Finavia pitää erittäin tärkeänä toimenpidettä L2, joka mukaan arvioitaisiin päästökaupan huutokauppatulojen kohdentamista lentoliikenteen puhtaaseen siirtymään. Tavoitteen kirjaus tulee muuttaa kunnianhimoisemmaksi siten, että ryhdytään pikaisiin toimiin huutokauppatulojen käyttämiseksi lentoliikenteen puhtaaseen siirtymään vuodesta 2026 tiukentuvasta päästökaupasta valtiolle kertymistä tuloista alkaen. Tuloja tulisi kanavoida uusiutuvan lentopolttoaineen hinnan kompensointiin tai polttoaineyhtiöiden toimiin, joilla SAF:n jakelua voidaan tukea. Lentoaseman pitäjä ei Suomessa osallistu lentoyhtiöiden polttoainehuoltoon, lukuun ottamatta maa-alueiden vuokraamista polttoaineyhtiöiden käyttöön. Päästökauppatuloja tulee kanavoida myös lentoasemien ensimmäisten lentokoneiden sähkölataus- ja vetytankkaushankkeiden toteuttamiseen sekä näihin hankkeisiin pienimmillä lentoasemilla, joilla käyttäjärahoituksella palveluinfran rakentaminen ei ole mahdollista. Tähän tulisi luoda kansallinen mekanismi, joka on linjassa EU-sääntöjen kanssa.
- Toimenpide L4 esittää selvitettäväksi sähkölentämisen edistämistä lentoasemamaksujen alentamisen avulla. Finavia toteaa, että asiaa on mahdollista selvittää lentoasemamaksuja koskeva regulaatio kuitenkin huomioiden.
- Sähköä käyttävien lentokoneiden osalta tulisi arvioida laivaliikenteen toimenpiteen V3 mukaisesti sähkön verotuskysymystä.

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

-

#### **Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet**

-

#### **Muita huomioita ohjelmasta:**

-

Viinikainen Mikko

Finavia Oyj - Lisätietoja Finaviassa antaa kestävä kehityksen päällikkö Mikko Viinikainen, mikko.viinikainen@finavia.fi 30.9.2024 saakka ja sen jälkeen kestävä kehityksen johtaja Kirsi Pitkäranta, kirsi.pitkaranta@finavia.fi.