Eduskunnan ympäristövaliokunta

ymv@eduskunta.fi

Asiantuntijapyyntö 7.10.2021

Finavia Oyj:n asiantuntijalausunto – U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Eduskunnan ympäristövaliokunta on pyytänyt Finavia Oyj:ltä asiantuntijalausuntoa asiassa U 53/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

Finavia kiittää lausuntopyynnöstä ja lausuu seuraavaa.

Lentoasemayhtiö Finavia Oyj:n oma toiminta on hiilineutraalia

Finavian oma toiminta (rakennusten ja maa- sekä lentoliikennealueiden ylläpito) sen lentoasemilla on jo nyt hiilineutraalia, sillä uusiutuvan energian käytön avulla päästöjä on vähennetty ja jäännöspäästöt kompensoitu korkealaatuisista hankkeista lunastetuilla päästövähennysyksiköillä.

Finavian seuraava tavoite on saavuttaa omien päästöjensä nettonolla-taso lähivuosina. Nettonollapäästöt on mahdollista saavuttaa siirtymällä lämmityksessä sekä ajoneuvo- ja konekalustossa pelkästään uusiutuvaan energiaan ja investoimalla lisäksi hiilen sidontahankkeisiin.

Lentoliikenteen päästöjen hallinta globaalilla tasolla on välttämätöntä

Kansainvälinen lentoliikenneala on ollut ensimmäinen toimiala, joka on sopinut sektorikohtaisesta, globaalista hiilipäästöjen hallintajärjestelmästä. Kyse on kv. siviili-ilmailujärjestö ICAO:n puitteissa

jäsenmaiden välillä sovitusta CORSIA-järjestelmästä, joka takaa lentoliikenteen palvelujen lisätarjoamisen vuoden 2020 jälkeen ilman, että hiilidioksidipäästöt kasvavat.

Koronapandemia on voimakkaasti vähentänyt lentoliikennettä ja aiheuttaa päästöjen pienentymisen ainakin kahden vuoden kokonaispäästöjen verran.

EU:n päästöjen osuus maailman hiilidioksidipäästöistä on kahdeksan prosenttia. Intra-EU -lentojen päästöt ovat 14% globaaleista matkustajalentojen päästöistä. EU:n sisäisen tai EU:hun suuntautuvan lentoliikenteen päästöjen hallinta ei ratkaise koko globaalin toimialan päästökysymystä. **Finavia pitää tärkeänä, että EU:n lentoliikennettä koskevat päätökset on laadittava siten, että ne tukevat globaalin lentoliikenteen päästöjen vähentämismekanismeja.**

Euroopan lentoliikenneala on sitoutunut nettonollapäästöihin vuonna 2050

Eurooppalainen lentoliikenteen toimiala on sitoutunut nettonollapäästöihin vuoteen 2050 mennessä. Euroopan lentoliikennetoimialan tekemä laaja raportti Euroopan lentoliikenteen nettonollapäästöjen saavuttamisesta vuoteen 2050 julkaistiin 11.2.2021 (”Destination 2050”, www.destination2050.eu). Samalla alan toimijat (mm. lentoasemajärjestö ACI, ilmailuteknologian valmistajien järjestö ASD, sekä lentoyhtiöjärjestö A4E, johon kuuluvat mm. AirFranceKLM, Lufthansa, EasyJet, ja Finnair) esittävät sitoumuksensa pyrkiä tähän tavoitteeseen yhdessä hallitusten kanssa.

Airbus, toinen maailman suurista lentokonevalmistajista, julkaisi syyskuussa 2020 kehitysohjelman, joka tuo vetyvoimateknologiaan perustuvat ilma-alukset kaupalliseen ilmailuun vuoteen 2035 mennessä. Destination 2050 -raportissa lasketaan ulos numeroina uuden teknologian (uusiutuvat polttoaineet, sähkö ja vedyn käyttö) päästövähennyspotentiaali vuoteen 2050. Samalla arvioidaan, kuinka paljon uusi teknologia nostaa lentämisen kustannuksia, ja miten tämä vaikuttaa kysynnän kasvua hidastavasti (aiempiin skenaarioihin verrattuna). Raportti kuvaa uskottavasti kehityspolun Euroopan lentoliikenteen päästökysymyksen ratkaisemiseksi.

Direktiiviehdotus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (559 final)

Aiempi direktiivi (2014/94/EU) päivitetään ja muutetaan asetukseksi. Ehdotus koskee sähkön, vedyn ja maakaasun jakelua tie-, sisävesi- ja meri- sekä lentoliikenteessä.

Ehdotuksen mukaan lentoasemien on tarjottava sähköä paikoitetuille lentokoneille kaikilla TEN-T ydin- ja kattavan verkoston lentoasemilla. Tämä tarkoittaa Suomen kaikkia lentoasemia. Aikataulu on seuraava:

- 2025 kaikissa matkustajasilloissa (”at gates”)
- 2030 kaikilla ulkopaikoilla (”outfield posts”)
- 2030 sähkö on oltava verkosta tai tuotettu uusiutuvana energiana (”generated on site as renewable energy”)

Tieliikennettä varten tulisi liikenteen solmukohdissa (”urban node”, lentoasemat ovat ilmeisesti sellaisia) vuonna 2025 tarjota raskaan autoliikenteen sähkölataus ja 2030 aiempaa suuremmalla teholla sekä vuonna 2030 tarjottava julkinen vedyn tankkauspaikka.

Ehdotus sisältää suunnitelma- ja raportointivelvoitteen jäsenmaille tehdä vuonna 2024 suunnitelma (”national policy framework) mm. sähkön ja vedyn jakelun järjestämisestä lentokoneiden käyttövoimaksi.

Tekninen tausta lentoasemilla: Asetusluonnos koskee maasähkön järjestämistä lentokoneille (kyse ei ole sähkölentokoneiden latausinfrasta). Lentokoneet tarvitsevat ns. käännön aikana maasähköä mm. ilmastointiin ja moottoreiden käynnistämiseen. Mikäli ulkopuolista sähköä ei ole tarjolla, lentokone tuottaa sitä käyttämällä omaa generaattoriaan (Auxiliary Power Unit, APU), joka polttaa kerosiinia. Maasähköä voidaan tarjota sähköverkosta, mikä yleensä on järjestetty lentokoneiden parkkeeratessa matkustajasiltaan. Tämän sähköpalvelun tyypillisesti järjestää lentoasema. Ulkoseisontapaikoilla maavirta tuotetaan diesel-moottorisilla sähkögeneraattoreilla, joita omistaa ja käyttää lentoyhtiötä palveleva maahuolintayhtiö.

Finavia pitää komission ehdotusta lähtökohtaisesti hyvänä, sillä se vähentää polttoaineperäisiä päästöjä lentoasemien seisontapaikoilla.

Finavia tukee valtioneuvoston kantaa siinä, että maasähkövaatimusten osin tulee määritellä liikennöintiin perustuva

lentoaseman minimikoko, jota pienempiä lentoasemia asetus ei koske.

Lentoasemien etujärjestö ACI/E[1] on esittänyt kokorajaksi 10000 kaupallista (aikataulun mukaista) lento-operaatioita vuodessa. Suomessa tämä tarkoittaisi Helsinki-Vantaan ja Oulun sisältymistä asetuksen piiriin (Oulu hieman alle tämän rajan). Mikäli liikenne pandemian jälkeen palautuu, saattaa myös Turun lentoasema tulla asetuksen piiriin. Helsinki ja Turku ovat TEN-T ydinverkon lentoasemia ja Finavia on ehdottanut, että Suomi harkitsisi myös Oulun esittämistä ydinverkkoon. Uusiutuvaa lentopolttonestettä koskeva asetusehdotus koskee yli 1 miljoonan matkustajan lentoasemia. Tämä voisi olla myös vaihtoehtoinen kokoraja tässä asetuksessa (koskisi suunnilleen samoja lentoasemia kuin 10000 säännöllisen operaation vuosiraja).

ACI/E on arvioinut, että alle 10000 vuosioperaation lentoasemien matkustajamäärä on noin 3% TEN-T ydin- ja kattavan verkon lentoasemien matkustajamäärästä. Näillä lentoasemilla lentojen määrä on vähäinen ja ne lennetään pienillä lentokoneilla. Asetusehdotuksen vaatimusten piirissä on noin 0,3% EU:n lentokoneisen päästöistä.

Finavia yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että vuoden 2030 jälkeen maavirta voitaisiin tulkita tuotettavaksi päästöttömästi myös polttomoottorikäyttöisillä maavirtageneraattoreilla, kun niissä käytetään 100% uusiutuvaa polttoainetta.

Suomessa ehdotuksen piiriin kuuluvat kaikki lentoasemat, joista osalla on vain pari lentovuoroa päivässä. Mikäli asetus koskisi pieniäkin lentoasemia, se johtaisi suuriin investointeihin akkukäyttöisten maavirtalaitteiden hankkimiseksi vuoden 2030 jälkeen, sillä pienillä lentoasemilla ei ns. maasähkökaivoja ole järkevä rakentaa. Suomessa on saatavilla muihin maihin nähden poikkeuksellisen laajasti 100% uusiutuvista raaka-aineista valmistettua dieseliä ja moottoripolttoöljyä. Maasähkön tuotanto polttomoottorigeneraattoreilla käyttäen tällaista uusiutuvaa polttoainetta tulisi tulkita olevan ”generated on site as renewable energy” (artikla 12, 2).

Finavia pitää tärkeänä, että asetusluonnoksen viimeistelyssä on saatava läpi vähintään toinen yllä esitetystä kahdesta tarkennuksesta (lentoaseman kokoraja tai Neste MY -tyyppisen

[1] Airports’ Council International Europe, www.aci-europe.org

polttoaineen käytön hyväksyntä maavirtageneraattoreissa 2030 jälkeen).

Sähkövoiman jakelu osoitetaan asetusehdotuksessa ”airport managing body” -tahon vastuulle. Koska lentoasema ei tyypillisesti vastaa ulkopaikkojen maasähkön tarjoamisesta lentokoneille**, Finavian pitää lisäksi tärkeänä,** että vastuutaho on määriteltävä ”airport managing body and ground handling companies” (artikla 12, 1).

Finavia lausuu, että raskaan liikenteen sähkölataus-velvoitteen ei tule koskea lentoasemia. Lentoasemien rooliin ei kuulu järjestää tai tarjota käyttövoimaa maaliikenteen rahdin kuljettajille.

Finavia lausuu, että julkisen vetytankkausaseman tarjoaminen ei myöskään tule olla lentoaseman velvoite. Lentoasema voi kuitenkin tukea energiaoperaattoreita turvallisen sijaintipaikan löytämisessä lentoaseman läheisyydessä.

Finavia pitää hyvänä ehdotukseen sisältyvää suunnitelma- ja raportointivelvoitetta jäsenmaille tehdä vuonna 2024 suunnitelma mm. sähkön ja vedyn jakelun järjestämisestä lentokoneiden käyttövoimaksi. Finavia on valmis tukemaan Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle kuuluvan selvityksen laatimista osallistumalla asiantuntijatyöhön.

Lisätietoja Finaviassa antaa kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, puhelin 020 708 2276, mikko.viinikainen@finavia.fi.

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Toimitusjohtaja
Markkinointi, viestintä ja asiakaskokemus
Lentoasemaverkosto

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus
Lakiasiat
Lennonvarmistuksen johtaminen

Y:\Lausunnot\FF55\Vaihtoehtoisten_polttoaineiden_infra_U53\FINAVIA_3570_U_53-2021_vp_Vaihtoehtoisten_polttoaineiden_infra_Finavian_asiantuntijalausunto_28102021_final.docx, 58 kb, 28.10.2021 12:55:00, by Viinikainen Mikko