

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Gasgrid Finland kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen Kansallisen jakeluinfraohjelman luonnokseen.

Kaasun siirtoverkko-operaattorina ja sen vedyn siirtoverkko-operaattorina Gasgrid Finland haluaa kiittää ohjelmatyön valmistelusta ja kaasumaisten energiamuotojen huomioinnista.

Tieliikenteen päästöjen vähentäminen on Suomelle tärkeää niin ilmastosyistä, mutta myös kiertotalouden sekä huolto- ja toimitusvarmuuden näkökulmasta. Kuten ohjelmaluonnoskin toteaa, on metaanin käyttö Suomen tieliikenteessä alhaisella tasolla. Kaasutoimitusten loppuminen Venäjältä on syystäkin herättänyt julkista keskustelua kaasun toimitusvarmuudesta. Inכון ja Haminan LNG-terminaalien, Baltic Connectorin sekä kotimaisen biokaasutuotannon ansioista Suomi on kyennyt vastaamaan kysyntään jo energiakriisin aikana ilman toimituskatkoja. Jatkossa tämä kehittyy edelleen, kun markkinatoimijat kehittävät toimintatapojaan käyttämään näitä uusia mahdollisuuksia. Ohjelmaluonnos toteaa lisäksi, että kotimaisen biometaanin tuotanto ylittää liikenteen kysynnän moninkertaisesti, joten kasvupotentiaalia on toimitushaasteista huolimatta merkittävästi jäljellä. Tämä on huomattu myös Gasgridissä kiihtyvässä tahdissa viime aikoina. Yhtiö on saanut lukuisia kyselyitä sekä bio- että synteettisen metaanin syöttämiseksi Suomen kaasujärjestelmään.

Suomi on onnistuneesti saavuttanut merkittävän panostuksen tuulivoimatuotantoon, mikä on lisännyt uusiutuvan vedyn tuotannon kapasiteettia. Uudet jo rakenteilla ja suunnittelussa olevat uusiutuvan vedyn hankkeet ympäri Suomea lisäävät Suomen uusiutuvan vedyn tuotantopotentiaalia.

Suomen tieliikenteen päästövähennemän saavuttamiseksi valittu politiikkakeino on liikenteen jakeluelvoite. Kuitenkin liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääseminen nykyisellä keinovalikoimalla tulee olemaan haastavaa. Fossiilittoman liikenteen tiekartan WAM-skenaariossa on arvioitu, että jakeluelvoitteen tulisi vuonna 2035 olla noin 51 %, jotta liikenteen päästöt vastaisivat Suomen hiilineutraaliustavoitetta vuonna 2035. Tästä nestemäisten uusiutuvien polttoaineiden osuus olisi noin 44 % ja uusiutuvien kaasujen osuus olisi noin 7 %. Jakeluelvoitteen

viimeisessä päivityksessä, velvoitetasoa nostettiin vuoteen 2030 mennessä 35%, Jakeluelvoite on kuitenkin vain yksi toimi.

Polttoaineverotuksella pystytään ohjaamaan kysyntää ja hankintapäätöksiä tehokkaasti. Kaasumaisten uusiutuvien energiamuotojen suotuisalla verokohtelulla biometaanille voitaisiin luoda suurempi kannustin. Jakeluelvoitteen päivityksen yhteydessä biometaani asetettiin valmisteveron piiriin, mutta Komission ehdottaman energiaverodirektiiviin muutoksissa mahdollistettaisiin biokaasun suotuisampi verokohtelu. Myös uusiutuvien ei-biologista alkuperää olevien RFNBO-polttoaineiden kohdalla tulisi harkita mahdollisia suotuisia verokohteluita, joilla voitaisiin ohjata kysyntää paremmin. Ohjelmaluonnos tuo hyvin esiin verotuksen kehityksen liittyen vetyautoiluun, kohdassa 4.2.2.4:

Vedylle (tai muille sähköpolttoaineille) ei toistaiseksi ole määritetty erillisiä polttoaineverotasoja. Komission antoi vetyä ja sähköpolttoaineita koskevat kestävyyskriteerit syksyllä 2022, joiden pohjalta näille polttoaineille olisi mahdollista määrittää liikenteen verotaset. On tärkeää, että vihreän vedyn verotaset olisivat yhtä matalat kuin kehittyneiden biopolttoaineiden eli ne saisivat pienimmän mahdollisen vähimmäisverotason. Tämä tasaisi korkeammista tuotantokustannuksista aiheutuvaa korkeampaa hintaa pumpulla ja parantaisi vedyn hintakilpailukykyä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin. Koska vetyautot ovat käyttövaiheessa nollapäästöisiä, niiden auto- ja ajoneuvoverot määräytyvät samalla tavoin kuin täyssähköautojen vastaavat verot. Nollapäästöisiltä autoilta ei peritä autoveroa ja niiden ajoneuvovero on pienempi kuin muilla ajoneuvoilla.

Hankintatuet ovat erinomainen kimmoke uusia autokantaa kohti uudempaa ja vähäpäästöisempää liikennettä. Suomen autokanta on verrattain vanhaa. Uusien autojen hankinnassa kaasumaisten energiamuotojen osuus on pieni, koska valmistajat eivät tuota merkittäviä määriä henkilöautoliikenteeseen. Sen sijaan hankintatuet ja takausjärjestelmät tulisi kohdentaa metaanikäyttöisten pakettiautojen ja raskaan liikenteen hankintoihin. Pienimuotoisempina tukena ehdotamme kaasukonversiotukien jatkoa. Vetyautojen hankintatuki madaltaisi merkittävästi kynnystä kuluttajille vetykäyttöisen auton hankintaan.

Vedyn jakelusta korostamme vedystä jatkojalostettujen RFNBO-polttoaineiden merkitystä. Ohjelma olettaa liiaksi autokannan sähköistymisen varaan huomioimatta akku- ja puolijohdoteollisuudessa vallitsevia globaaleja pullonkauloja. Ohjelmaluonnos myös korostaa yhtäältä raan vedyn nesteytykseen liittyvää erittäin alhaista lämpötilaa sekä vedyn varastointiin liittyviä haasteita. Ohjelmaluonnos toteaa, että todennäköinen tapa onkin jatkojalostaa vetyä synteettiseksi polttoaineeksi. Kuitenkin ohjelmaluonnos korostaa liiaksi RFNBO-polttoaineisiin liittyvää ongelmaa polttomootoriautojen elinkaaren mahdollistamisessa.

Korostamme myös olemassa olevan kaasuinfrastruktuurin ja kehitteillä olevan kansallisen vetyverkon roolia jakeluinfrastruktuurin tukena.

Kunnioittavasti

Olli Sipilä

CEO, Gasgrid Finland Oy

Jortikka Mikko
Gasgrid Finland Oy