



St1 Biokaasu

Matti Oksanen

14.9.2022

St1 Biokaasu

- Ruotsissa olemme paineistetun biokaasun (CBG) markkinajohtaja kolmanneksen markkinaosuudella.
 - Kuusi biokaasun tuotanto- ja jalostusyksikköä sekä tuontia ja vientiä
 - Yli 50 julkista asemaa, noin 20 bussivarikkoa
- Rakennamme biokaasun jakeluverkostoa Pohjoismaihin
- Yhteisyritys Suomen Lantakaasu Oy yhdessä Valion kanssa biokaasun tuottamiseksi maitotilojen lannasta
 - Tavoitteena 1 TWh vuoteen 2030 mennessä (vastaa 100 miljoonaa litraa dieseliä)



St1:n näkemyksiä biokaasun jakeluun

1. Biokaasun liikennekäytön tavoitteet St1:n näkökulmasta

- St1:llä tavoitteena rakentaa kattava asemaverkosto Pohjoismaihin ja mahdollistaa kuljetusliikkeille siirtymä pohjoismaisesti tuotettuun biokaasuun
- Henkilöautot, pakettiautot ja kevyemmät kuorma-autot sähköistyminen → panostus nesteytettyyn kaasuun ja runkokuljetuksiin
- Siirtymä biokaasuun on tehtävä mahdollisimman helpoksi ja kannattavaksi kuljetusliikkeelle, jotta biokaasu saadaan myydyksi ja päästövähennyksiä saavutetaan

2. Autokannan kehitystrendit ja tavoitteet + autokannan uudistumisen ohjaus (mitä valtiolta toivotaan, mitä muuta huomioitavaa?)

- Suomessa tällä hetkellä >100 nesteytetyn kaasun rekkaa ja kehitysvauhti on hidastunut → riittävätkö hankintatukien tasot ja määrä?
- Suuremmat kuljetusliikkeet ovat testanneet kaasuautoja riskienhallinnan takia reiteillä, joilla on useampi kaasuasema reitin varrella
- Suomessa ajetaan reilusti yli 68 tonnisilla ajoneuvoyhdistelmillä ja moottoreiden tehovaatimusten takia nämä rekat eivät voi siirtyä

käyttämään biokaasua (suurin teho kaasumoottoreissa on 460 hv eli yhdistelmän massa saa olla vain 68 tonnia)

- Kuljetusten tilaajalla on suuri vaikutus kuljetusliikkeiden siirtymässä biokaasuun → onko mahdollista ohjata kuljetusten tilaajia jollain tavalla?

3. Jakeluinfran kehittämisen tavoitteet St1:n näkökulmasta (henkilöauto / raskas liikenne)

- Raskaalle liikenteelle tankkauspaikkoja on liian vähän. Hyvin monella kuljetusliikkeellä reitit vaihtelevat, eivätkä voi siirtyä kaasuun asemaverkoston harvuuden takia (Itä-Suomi ja Pohjois-Suomi)
- Aiemmat raskaan liikenteen asemat eivät ole toimineet yhtä hyvin kuin olisi tarpeen. → Siirtymää dieselistä nesteytettyyn kaasuun pidetään tällä hetkellä jokseenkin riskialttiina kuljetusliikkeiden keskuudessa
- Paineistetun kaasun asemia henkilöautoille ja kevyemmille kuorma-autoille on kohtuullisen hyvin Suomessa

St1:n näkemyksiä biokaasun jakeluun

- 4. Jakeluinfran sijoittumisen suunnittelu / ohjaus (miten St1:n asemien sijoittumispäätöksiä tehdään?)**
 - St1 mm. tarkastelee asemiansa dieselin myyntiä kuljetusyrityksille, ohiajan raskaan liikenteen määrää, haastattelee kuljetusyrityksiä sekä keskustelee logistiikkaa tilaavien yritysten kanssa
- 5. Taloudellinen / lainsäädännöllinen ohjaus: täyttyvätkö AFIR-velvoitteet (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) ja autoilijoiden/yritysten tarpeet nykytoimin, onko sääntely riittävää, millaista taloudellista tukea tarvitaan?**
 - Verrattuna muihin pohjoismaihin, Suomen infrastruktuurituki on huomattavasti pienempi ja tukimekanismi erittäin vaikea
 - Voidaanko kuljetusten tilaajia ohjata kilpailuttamaan kuljetusliikkeitä uusiutuville polttoaineilla?
- 6. Tulevaisuuden tutkimus- ja kehitystarpeet?**
 - Nesteytetyn biokaasun tuotannon tukeminen, kaasurekkojen tehokkaammat moottorit sekä tukien jatkaminen / lisääminen tarkastellen koko arvoketjua

