

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lantakaasun esittely

Ruokatalo Valio ja St1 ovat perustaneet yhteisyrityksen (Suomen Lantakaasu Oy) jonka tavoitteena on 1 TWh uusiutuvan liikennepolttoaineen tuotanto, mikä vastaisi neljäsosaa Suomen fossiilittoman liikenteen tiekartan biokaasutarpeesta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää 8–10 biokaasulaitoskokonaisuuden investointia sekä kaasukäyttöisen kaluston merkittävää yleistymistä tieliikenteessä ja laivaliikenteessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteeseen pääseminen edellyttää merkittäviä panostuksia niin biokaasun raaka-aineen tarjonnan varmistamiseen, investointien tukemiseen kuin biokaasun liikennekäytön lisäämiseen. Oleellista on myös luoda kannusteet liikennöitsijöille kaasukäyttöisen kaluston investointeihin, sillä tavoite edellyttää 6000–8000 biokaasurekkaa liikenteessämme vuoteen 2030 mennessä. Suomen on vaikutettava siihen, että kuorma-autojen CO₂-raja-arvojen kehittäminen mahdollistaa päästöjen vähentämisessä teknologianeutraaliuden eli laskennassa huomioidaan elinkaaripäästöt. Esimerkiksi lannasta valmistetulla biometaanilla voidaan päästä negatiivisiin elinkaaripäästöihin.

Valion toiminnoissa logistiikka koostuu maidon keräilystä maailoilta Valion tuotantolaitoksiin, raaka-aineiden siirroista tuotantolaitosten välillä sekä valmiiden tuotteiden jakelusta. Kokonaisuudessaan Valion logistiikka kuluttaa noin 160 GWh dieseliä vuosittain. Noin puolet polttoaineesta käytetään raaka-aineiden siirtoon ja tuotteiden jakeluun ja loput menee maidon keräilyyn, jossa Valio hyödyntää LBG:tä nykyisin neljässä maitoautossa. Maitoautot ovat

kokonaismassaltaan suuria autoja, minkä vuoksi polttoaineena käytetyn biometaanin on oltava nesteytettyä. Valion tavoitteena on lisätä kaasukäyttöisen kaluston määrää, mutta merkittävin haaste on LBG:n jakeluverkoston suppeus ja rajoittuminen pääasiassa suuriin kaupunkeihin. Haasteena on myös nykyisten tankkausasemien toimintavarmuus. Maidonkeräily on kriittistä logistiikkaa, joka ei maidon pilaantumisriskin vuoksi saa jäädä toteutumatta ja sen vuoksi LBG:n tankkausinfraassa tarvitaan vara-asemia.

Tuotteiden jakelulogistiikka koostuu pääasiassa suuren kokonaismassan pitkän kantaman runkologistiikasta sekä kaupunkijakelusta, jossa ajoneuvot ovat pienempiä. Runkologistiikassa autojen polttoaineen tulisi olla LBG:tä ja kaupunkijakelussa CBG:tä. Kaupunkijakelun näkökulmasta olisi tärkeää, että LBG:n lisäksi edistettäisiin myös CBG:n jakeluverkostoa, jolloin myös kevyitä kuorma-autoja voitaisiin siirtää kaasukäyttöisiksi.

Biokaasuinvestointien näkökulmasta ala tarvitsee ennustettavuutta. Siitä näkökulmasta liikennekaasuinfraan rakentamiseen ja hankintatukiin liittyvät RPA ja EU:n valtiotukisääntelyn ongelmat on saatava ratkaistua.

Ensiarvoisen tärkeänä ja hyvänä pidämme, että ohjelmaluonnoksessa ymmärretään ja kuvataan hyvin, että kaluston ja jakeluinfraan kehittyminen on mentävä rinnakkain.

Tankkausasemien määrä ja sijainti

Ohjelmaluonnoksessa esitetään, että jakeluinfra kehittyy palvelemaan erityisesti raskaan liikenteen tarpeita eri puolilla Suomea. Jakeluinfraan kattavuuden lisäksi parannetaan myös jakelun toimintavarmuutta. Suomessa on vähintään 40 nesteytetyn biometaanin (LBG) jakeluasemaa vuonna 2025, vähintään 90 LBG-asemaa vuonna 2030 ja vähintään 180 LBG-asemaa vuonna 2035. Lisäksi Suomessa on vähintään 100 paineistetun biometaanin (CBG)

jakeluasemaa vuonna 2025.

Mielestämme ehdotetut määrät ovat riittäviä, mutta tankkausverkoston maantieteellinen kattavuus tulisi määritellä ja tuet kohdentaa sellaisille tankkausasemahankkeille, jotka edistävät tankkausasemaverkoston maantieteellistä kattavuutta. Ehdotamme, että LBG tankkaus-asemia tulee olla maksimissaan 100 kilometrin välein tiestöllä, jolla raskaiden ajoneuvojen määrä ylittää 200 kpl/vuorokausi. Lisäksi tankkausvarmuuden turvaamiseksi tarvitaan vara-asemia ja niidenkin rakentamista pitää tukea. Investointitukea tulisi ohjata niihin tankkaus-asemiin, jotka edistävät tankkausverkoston maantieteellistä kattavuutta sekä sellaisiin tankkausasemiin, jotka toimivat uuden tai nykyisen tankkausaseman vara-asemana. Tuen myöntämisessä on huomioitava myös jo alueella oleva tankkausverkosto sekä tuenhakijan kyky rakentaa tarvittava jakeluinfra pikaisesti ja suurella todennäköisyydellä.

Ohjelmaluonnoksessa ehdotetut tavoitteet tankkausasemien lukumääräksi ovat kunnianhimoisia ja kannatettavia. Valiolla näemme, että tankkausasemien lukumäärä ja tankkausverkoston kattavuus ovat merkittävin haaste LBG lisääntyvälle käytölle raskaassa tieliikenteessä. Lisäksi yksittäisten tankkausasemien toimintavarmuus on kriittinen. Näiden yhteisvaikutus hidastaa LBG laajamittaista käyttöönottoa raskaassa tieliikenteessä kuten esim. Valion maidonkeräilyssä. LBG asemaverkoston kehittäminen on tärkeää mutta samalla tulisi edistää myös CBG saatavuutta, jolloin myös kevyitä kaupunkijakeluautoja saataisiin siirrettyä kaasukäyttöisiksi (CBG)

Lisätietoja

Anna-Kaisa Auvinen yhteiskuntasuhdejohtaja, Valio

Robert Harmoinen kehityspäällikkö, Valio

Auvinen Anna-Kaisa
Valio Oy