

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Asianumero: VN/11483/2022

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää liikenne- ja viestintäministeriötä (LVM) lausuntopyynnöstä liittyen luonnoksesta kansalliseksi tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfraohjelmaksi. Ohjelma ulottuu vuoteen 2035.

SV on tutustunut kansallisen jakeluinfratyöryhmän ja Ramboll Finland Oy:n laatimaan selvitykseen. Yleisellä tasolla selvitys on laadukas, hyvä ja informatiivinen. Selvityksen johtopäätöksissä todetaan, että jatkossa uusien käyttövoimien jakeluinfran tavoitteita ja kehittymistä tulee tarkastella osana kansallista liikennejärjestelmäsuunnittelua, ja lisäksi tulee huomioida mm meriliikenteen uusien käyttövoimien jakeluinfran tarpeet. Näkemyksemme mukaan myös meriliikenteen tarpeet olisi ollut hyvä huomioida hieman laajemmin tämän selvityksen yhteydessä.

Meriliikenne ja tieliikenne ovat eri päästölähteitä, ja kauppalausten meriliikennekasvihuonekaasupäästöt eivät sisälly kotimaan liikenteeseen eikä taakanjakosektorille, mille kohdistuu kansallisia päästövähennyspaineita. Mutta kansanväliselle kauppamerenkululle ja lähivuosina lähimeriliikenteelle kohdistuu huomattavia alueellisia päästövähennysvelvoitteita komission 55 – valmiuspaketin takia. Kysyntä vaihtoehtoisille käyttövoimille lähimeriliikenteessä odotetaan kasvamaan merkittävästi vuoteen 2035 mennessä. Meriliikenne ja raskasajoneuvoliikenne ovat samojen haasteiden edessä, liikennettä ei pysty sähköistämään. Selvityksessä mainitaan, että LNG:n käyttö meriliikennepolttoaineena on kasvussa. Viimeisten uudisrakennus tilastojen perusteella LNG:tä polttoaineena käyttävien alusten määrä tuplaantuu ennen 2030 ja LNG polttoaineenkulutus moninkertaistuu tilattujen suurien valtameriä ylittävien alusten energiantensiteetin takia. Fossiilinen LNG polttoaine meriliikenteessä jää siirtymävaiheen polttoaineeksi mutta aikataulu riippuu jäsenmaiden kunniahimotasosta ja sovitusta päästövähennystavoitteista. Alusten kodalla tämä tarkoittaa vaiheittaista siirtymistä fossiilisen

metaanin esim nesteytetyn biometaanin ja/tai synteettisenmetaanin käyttöön samalla tavalla kuten kotimaan raskaanajoneuvo liikenteessä. Alusten kasvihuonekaasupäästöt ja päättösoikeuksienhinta voi vaikuttaa asiaan, että jotkut LNG:ta polttoainetta käyttävät alukset siirtyvät käyttämään uusiutuvaa aikaisemmin, kun toiset.

Selvityksen mukaan vuonna 2021 tieliikenteen biometaanin kulutus Suomessa oli 140GWh ja maakaasunkulutus 111GWh. Selvityksessä todetaan, että Suomen biokaasuntuotanto on selvässä kasvussa ja tuorempien tietojen mukaan vuonna 2021 tuotanto oli noin 156GWh ja ennuste vuodelle 2022 jo yli 200GWh. Selvityksessä todetaan, että Suomeen on suunnitteilla ja rakenteilla useita vihreän vedyn tuotantolaitoksia, joista muutama on tarkoitus valmistaa myös synteettistä metaania, mahdollisesti 2500GWh edestä vuodessa. Hallitus on myös asettanut tavoitteeksi, että vuonna 2030 Suomessa tuotettaisiin 4000GWh (4TWh) edestä biokaasua, josta noin 2500GWh suuntautuisi tieliikenteeseen. Suunnitelmien mukaan uusiutuvaa bio – ja synteettistä metaania voisi olla tieliikenteen käytössä vuonna 2030 parhaimmillaan noin 5000GWh edestä.

SV:n alustavan selvityksen mukaan, Suomalainen Viking Grace alus, joka on säännöllisessä linjaliikenteessä Turku-Ahvenanmaa-Tukholman linjalla, kulutti vuonna 2021 noin 232GWh edestä fossiilista LNG:tä. Ukrainan sodan takia ja nesteytetyn maakaasun hintanoususta Viking Grace LNG kulutus vuonna 2022 oli enää 84GWh, koska osa nesteytetystä maakaasusta korvattiin edullisemmalla vähärikkisellä meridieselillä. Aluksen koko vuoden energiakulutus pysyi kuitenkin samalla tasolla noin 230GWh. Toinen samalla linjalla operoiva Viking Glory, myös LNG:tä käyttävä alus kulutti vuositasolla myös 230GWh edestä energiaa. Kolmas LNG:tä käyttävä matkustaja-alus, Aurora Botnia, säännöllisessä liikenteessä Vaasa-Uumaja välillä kulutti vuonna 2022 noin 66GWh edestä energiaa. Kolmen mainitun alusten yhteenlaskettu energiakulutus vuonna 2022 oli noin 526GWh. Suomen ulkomaankaupan meriliikenteessä on lisäksi paljon muita aluksia, jotka käyttävät säännöllisesti tai voivat käyttää LNG:tä polttoaineena, joten todellinen LNG kulutus on em lukua suurempi. Jos asioita suhteutetaan meriliikenteen ja lähimerenkulun tuleviin energia tarpeisiin uusiutuvasta nesteytetystä metaanista, 2030 tuotantotavoite on SV näkemyksen liian alhainen. Kolmen alusten vuosittainen energiakulutus ylittää vuoden 2022 kotimaisen uusiutuvan biokaasu tuotantomäärät, ja vastaa noin 21% koko vuoden 2030 asetetusta 5TWh tuotantotavoitteesta. SV:n näkemys uusiutuvan metaanin tuotantotavoitteesta on, että tämä voi olla kunniahimoisempi.

Merenkulku ei siirry hetkessä käyttämään kokonaan uusiutuvaa energiaa ennen 2030 lukua. Uusiutuvaa polttoainetta ei kerta kaikkiaan riitä kaikille sitä tarvitseville. Merenkulun vihreä siirtymä tapahtuu vaiheittain mutta monen asiantuntija arvion mukaan 2030 tavoite pitäisi olla, että vähintään 5% meriliikenteen käyttämästä energiasta tulisi nollapäästöisten polttoaineiden käytöstä, jotta 2050 hiili neutraalisuus tavoite olisi mahdollinen. Uusiutuva sähkötuotantoa, vihreä vety ja vedystä valmistettujen eri nollapäästöpolttoaineiden tuotantolaitoksien rakentaminen vaatii merkittäviä investointeja ja tuotannon ylös ajaminen vie vuosia mutta 2030 mennessä laitoksia pitäisi löytyä maailmalla niin paljon, että tuotannosta riittäisi myös merenkulun tarpeisiin. Mikäli EU parlamentti onnistuu EU instituutioiden välisissä FuelEU Maritime neuvotteluissa, ja saa tavoitteensa mukaan sääntelyyn tulee meriliikenteeseen 2% RFNBO vähimmäiskiintiö vuonna 2030. Jos asioita suhteutetaan Suomen koko ulkomaankaupan palvelevan meriliikenteeseen, mikäli tämän vuosittainen energiatarve 2030 olisi vuoden 2019 tasolla, eli noin 20TWh, ja vaatimus on, että

meriliikenteen käyttämästä energiasta 2 % – 5% tulisi olla peräisin RFNBO polttoaineista, tarkoittaa tämä 0,4-1,0 TWh (400-1000GWh) edestä erilaisia synteettisiä polttoaineita. SV on arvioinut, että määrä vastaa karkeasti noin 15-35 tuhatta tonnia vihreätä vetyä vuodessa. Huomioiden nykyisiä RFNBO tuotantomääriä, tämä on merkittävä lisäys erilaisia vihreästä vedystä tuotettuja synteettisiä meriliikennepolttoaineita. Kun RFNBO tuotantoa rakennetaan ja lisätään, tulisi samaan aikaan kehittää RFNBO polttoaineiden jakeluinfrakstruktuuria, myös Suomessa. Ei ole tiedossa, että Suomalaisissa laivayhtiöissä suunniteltaisiin projekteja puhtaan vedyn käyttöä meriliikennepolttoaineena. Todennäköisempää on, että laivayhtiöt suunnittelevat aluksissa vihreästä vedystä tuotettuja erilaisia synteettisiä polttoaineita kuten esim. e-metanoli, e-LNG (LSM) tai ammoniakkeja.

Meriliikenteen päästösäätely kiristyy jatkuvasti tällä vuosikymmenellä, LNG:n ja hiilineutraalien merikuljetuksien kysyntä on kovassa kasvussa. Täten LBG/LSM kysyntää kasvaa varmasti lähivuosina myös Suomessa. Uusiutuvan metaanintuottajat on hyvä reagoida asiaan etukäteen, ja myös kotimaiset metaanin nesteytyslaitokset olisi hyvä varautua kasvavaan kysyntään huomioiden tie- ja meriliikenteen tarpeita.

SV:n keskuudessa on laivayhtiöitä, jotka haluaisivat kasvattaa LBG:n käyttöä mutta nesteytettyä biokaasua, varsinkin kotimaista on rajoitetusti, ja erittäin vaikeata hankkia. Lisäämällä kotimaisen nesteytetyn bio – ja synteettisen metaanin tuotantoa, on mahdollista nopeuttaa merenkulun vihreää siirtymää, samalla vahvistamme Suomen kauppamerenkulun huoltovarmuutta energiasaataavuuden osalta. SV:n suurin huoli merenkulun vihreässä siirtymässä liittyy juuri uusiutuvien polttoaineiden saatavuuteen, myös kilpailukykyiseen hintaan. Nostamalla kotimaisen LBG ja LSM tuotantotavoitteita, edistämämme myös laivayhtiöiden kilpailukykyä ja autamme Suomen ulkomaankauppaa, jos kotimaiset laivayhtiöt pystyvät tarjoamaan kilpailukykyisiä hiilineutraaleja merikuljetuksia yrityksille.

Huomioiden LNG:n kysynnän kasvu meriliikenteessä, myös Suomea palvelevassa lähimerenkulussa sekä vuodelle 2030 selvityksessä ennustettu 3000 kpl LNG käyttöisten kuorma-autojen uusiutuvan nesteytetyn biometaanin ja synteettisen metaanin tarpeen, tuotantomääriä pitää todennäköisesti nostaa. Selvityksen tilannekatsauksen mukaan Suomessa oli syyskuun 2022 lopussa noin 469kpl kaasukäyttöistä josta 104 kpl oli LNG käyttöisiä kuorma-autoja. Kaasukuorma-autojen tuotekehitys ja kaasumallien ennakoidaan pysyvän tuotannossa, kunhan on riittävää markkinakysyntää. Selvityksessä on toteamus, että merkkiajoneuvojen maahantuojat uskovat tällä hetkellä kaasukäyttöisten kuorma-autojen tulevaisuuteen, vaikka hankintahinta on dieseliä kalliimpi mutta merkittävästi matalammat kuin sähkö -tai vetykuorma -autoilla. LNG kuorma-autot käytetään tyypillisimmin suurimmissa 40-60 tonnin ja jopa 64-68 tonnin yhdistelmissä jotka ovat kehitetty Pohjoismaiden tarpeisiin. Selvityksessä todetaan, että keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman taustalaskelmissa on tavoite, että Suomessa olisi noin 6100 kaasukuorma-autoja ja linja-autoa ja oletetaan että noin puolet, eli n 3000kpl kaasukäyttöistä kuorma-autoista olisi LNG käyttöisiä.

Ymmärtääksemme biokaasu ja nesteytetty biometaani, joka käytetään polttoaineena kauppaaluksissa, on verotonta ilman veronpalautus menetelmää päivitetyn sähköverolain 21 § 4. kohdan

nojalla. Tulisi varmistaa, että valmisteverottomuus ilman veronpalautus menetelmää koskee myös meriliikenteen maasähköä, synteettistä metaania ja nesteytettyä synteettistä metaania, jotta sähköisten polttoaineiden verotus ei olisi syrjivä vaan kannustava.

Kunnioittaen,

Mats Björkendahl

Suomen Varustamot ry

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry