



20.04.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Mikael Nyberg / Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä

PL 31

00023 Valtioneuvosto

GASUM OY:N VASTAUKSET PARLAMENTAARISEN LIKENNETYÖRYHMÄN SIDOSRYHMÄKUULEMISEEN

Gasum kiittää mahdollisuudesta esittää näkemyksensä koskien ”Parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivan” -työryhmän esittämiin kysymyksiin liikenteen päästövähennyskeinoista.

Miten liikenteen päästöjä voidaan vähentää?

1) Ovatko energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet liikenteen osalta tasapainossa tavoitteiden kanssa? Tarvitaanko lisätoimenpiteitä?

- Jotta strategian asettamat tavoitteet on mahdollista saavuttaa, on ryhdyttävä nopeasti toimeen. Strategian taustapaperi nostaa esiin toimenpiteitä biokaasun käytön lisäämiseksi liittyen esimerkiksi kansallisten säädöksiin selkiyttämiseen. Nämä toimenpiteet on saatava käyntiin välittömästi.
- Lisäksi olisi tärkeää panostaa erityisesti vähäpäästöisten polttoaineiden kysynnän lisäämiseen. Esimerkiksi Ruotsissa on saavutettu erinomaisia tuloksia tukemalla loppukäyttöä liikennesektorilla (yksityinen ja julkinen).
 - Määräaikainen suora hankintatuki henkilö- ja raskaan liikenteen kaasukäyttöisille ajoneuvoille nopeuttaisi ajoneuvokannan kasvua alkuvaiheessa.
 - Julkisen sektorin hankintoja tulisi ohjata tehokkaammin kohti vähäpäästöisyyttä.
- Jotta biokaasun liikennekäyttöä on mahdollista lisätä, tulee myös biokaasun tuotantoa kasvattaa tulevaisuudessakin. Siksi onkin tärkeää säilyttää nykyinen biokaasulaitoksille myönnettävä energiatuki sekä helpottaa alueellisten kaasuekosysteemien muodostumista hyödyntämällä muita tukimuotoja (esim. maataloustuet).
- Biokaasun sertifiointijärjestelmää tulee kehittää siten, että mahdollistetaan bio-ominaisuuden joustava kauppa ilman mittavia investointeja jakelukanavaan. Sertifiointijärjestelmällä voidaan yhdistää joustavasti maantieteellisesti toisistaan erillään oleva tuotanto ja kysyntä. Tuotetun biokaasun bio-ominaisuus tulee voida hyödyntää muualla ilman tuotteen fyysistä siirtämistä. Nykyisellään lainsäädäntö ei mahdollista sertifiointijärjestelmän täysimääräistä hyödyntämistä.
- Liikennekaasuihin liittyvän verokohtelun ennustettavuus ja pysyvyys on varmistettava. Kehittyvä liikennekaasujen markkina ei kestä epävarmuutta verotuksen suhteen.



2) Onko raskas kalusto huomioitu strategiassa riittävästi?

- Strategia ei riittävällä tavalla huomioi raskaan liikenteen merkitystä. Raskas liikenne synnyttää runsaasti päästöjä ja esimerkiksi yksi ajoneuvoyhdistelmä riippuen kokoluokasta vastaa vuosipäästöltään n. 50-80 henkilöautoa.
- Raskaan kaluston osalta LNG sekä nesteytetty biokaasu pystyvät tarjoamaan todellisen vaihtoehdon fossiiliselle dieselille ilman merkittäviä lisäkustannuksia. Gasum sai kesällä 2015 EU:lta tukea ensimmäisten neljän raskaan liikenteen LNG-tankkausaseman rakentamiseen Suomeen. Kaksi ensimmäistä asemaa (Helsinki, Turku) valmistuivat vuonna 2016 ja seuraavat kaksi asemaa (Vantaa, Jyväskylä) valmistuvat kuluvan vuoden aikana.
- Jotta muutos on mahdollista saavuttaa raskaassa liikenteessä ja siirtymä puhtaampiin kalustohankintoihin tapahtuu aidosti, raskaassa- ja jakeluliikenteessä oleville kaasukäyttöisille autoille tulisi myöntää verohelpotus vuosittaisessa käyttövoimaverossa.

3) Onko biopolttoainetavoite ja toimet tasapainossa keskenään? Tarvitaanko lisätoimia?

- Biokaasun kohdalla asetettu tavoite uusiutuvien polttoaineiden määrän lisäämiselle on jo nykyisessä markkinatilanteessa täytetty (vuonna 2016 yli 50 prosenttia myydyistä liikennekaasusta oli biokaasua). Tästä syystä jakeluvelvoite ei toimi biokaasun kohdalla riittävänä kannustimena. Tarvitaan lisätoimenpiteitä liikennebiokaasun hyödyntämisen lisäämiseksi.
- Biokaasua on jo riittävästi saatavilla asetettujen tavoitteiden täyttämiseksi. Myös jakeluinfrastruktuuri on parhaillaan syntymässä markkinaehtoisesti. Energia- ja ilmastostrategiassa esitetty tavoite (50 000 autoa) voisi siis biokaasun kohdalla olla suurempikin.
- Jotta biokaasun liikennekäyttöä on mahdollista lisätä, on biokaasun tuotantoa pystyttävä kasvattamaan jatkossakin. On tärkeää säilyttää nykyinen biokaasulaitoksille myönnettävä energiatuki sekä helpottaa alueellisten kaasuekosysteemien muodostumista hyödyntämällä muita tukimuotoja.
- Biokaasun sertifiointijärjestelmää tulee kehittää siten, että mahdollistetaan bio-ominaisuuden joustava kauppa ilman mittavia investointeja jakelukanavaan. Sertifiointijärjestelmällä voidaan yhdistää joustavasti maantieteellisesti toisistaan erillään oleva tuotanto ja kysyntä. Tuotetun biokaasun bio-ominaisuus tulee voida hyödyntää muualla ilman tuotteen fyysistä siirtämistä. Nykyisellään lainsäädäntö ei mahdollista sertifiointijärjestelmän täysimääräistä hyödyntämistä.
- Liikennekaasuihin liittyvän verokohtelun ennustettavuus ja pysyvyys on varmistettava. Kehittyvä liikennekaasujen markkina ei kestä epävarmuutta verotuksen suhteen.
- Strategia ei nosta esiin etenkään biokaasun mahdollisuuksia päästöjen vähentämisessä raskaassa eikä julkisessa liikenteessä.
 - Yllä on esitetty tarvittavat toimenpiteet raskaan liikenteen puhtaiden käyttövoimien lisäämiseksi.
 - Lisäksi erityisesti julkisen sektorin hankintoja tulisi ohjata tehokkaammin kohti vähäpäästöisyyttä. Esimerkiksi kuntien tulisi siirtyä kohti vähäpäästöistä ja kiertotalouteen perustuvaa joukkoliikennettä, joka mahdollistaisi samalla alueen



omien jätevesilietteiden ja biojätteiden hyödyntämisen liikennebiokaasun tuotannossa. Myös mahdollisuus siirtää muu julkisten palveluiden tarvitsema autokanta (esim. hoivapalvelut, jäteautot) kaasukäyttöiseksi tulisi selvittää laajemmin. Esimerkiksi pääkaupunkiseutu, Oulu, Turku tai Jyväskylä voisi toimia CO₂-vapaan joukko- ja tavaraliikenteen pilottikohteena.

4) Millä keinoin autoilun päästöjä voidaan vähentää?

- o millä keinoin autokannan uusiutumista ja keski-ikänsä alentamista tulisi edistää?
- o miten ns. uusien teknologioiden (sähkö-, vety- ja kaasuauto) yleistyminen voitaisiin nopeuttaa?
- o miten olemassa olevan autokannan päästöjä voitaisiin vähentää?

Tuki biokaasulle on säilytettävä

- Jotta biokaasun liikennekäyttöä on mahdollista lisätä, on biokaasun tuotantoa pystyttävä kasvattamaan jatkossakin. On tärkeää säilyttää nykyinen biokaasulaitoksille myönnettävä energiatuki sekä helpottaa alueellisten kaasuekosysteemien muodostumista hyödyntämällä muita tukimuotoja.
- Biokaasun sertifikaattijärjestelmää tulee kehittää siten, että mahdollistetaan bio-ominaisuuden joustava kauppa ilman mittavia investointeja jakelukanavaan. Sertifikaattijärjestelmällä voidaan yhdistää joustavasti maantieteellisesti toisistaan erillään oleva tuotanto ja kysyntä. Tuotetun biokaasun bio-ominaisuus tulee voida hyödyntää muualla ilman tuotteen fyysistä siirtämistä. Nykyisellään lainsäädäntö ei mahdollista sertifikaattijärjestelmän täysimääräistä hyödyntämistä.

Ennustettavuus verotuksessa

- Liikennekaasuihin liittyvän verokohtelun ennustettavuus ja pysyvyys on varmistettava. Tämän vuoksi maa- ja biokaasun verokohtelun on säilyttävä nykymallin mukaisena. Kehittyvä liikennekaasujen markkina ei kestä epävarmuutta verotuksen suhteen.

Vähäpäästöisten ajoneuvojen kysynnän kasvattaminen

- Kaasukäyttöisten autojen osalta autojen CO₂-päästöarvot määräytyvät tällä hetkellä maakaasun päästöjen perusteella biokaasun päästöjen. Ottaen huomioon todellisen markkinatilanteen sekä kehittyvän biokaasutuotannon, kaasukäyttöisten autojen hankinnan ja käytön aikaisten ajoneuvoverojen CO₂-päästöarvo tulisi laskea siten, että siinä otetaan huomioon biokaasun 0-päästöisyys. Lisäksi vähäpäästöisten vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien autojen määrää voitaisiin lisätä päästöarvojen voimakkaammalla vaikutuksella työsuhdeautojen verotusarvoihin, esimerkiksi Ruotsissa käytetyn mallin mukaisesti, jossa kaasukäyttöisiin työsuhdeautoihin liittyy verokevennys käyttäjälle.
- Raskaassa- ja jakeluliikenteessä oleville kaasukäyttöisille autoille tulisi myöntää verohelpotus vuosittaisessa käyttövoimaverossa.



Julkiset hankinnat puhtaamman liikenteen suunnannäyttäjiksi

- Julkisen sektorin hankintojen tulisi ohjata tehokkaammin kohti vähäpäästöisyyttä. Esimerkiksi kuntien tulisi siirtyä kohti vähäpäästöistä ja kiertotalouteen perustuvaa joukkoliikennettä, joka mahdollistaisi samalla alueen omien jätevesilietteiden ja biojätteiden hyödyntämisen liikennebiokaasun tuotannossa. Lisäksi tulisi selvittää laajemmin myös muiden julkisten palveluiden tarvitseman autokannan (esim. hoivapalvelut, jäteautot) siirtyminen kaasukäyttöiseksi. Esimerkiksi pääkaupunkiseutu, Oulu, Turku tai Jyväskylä voisi toimia CO₂-vapaan joukko- ja tavaraliikenteen pilottikohteena.

5) Millä keinoin henkilöautoliikenteen kasvu voidaan kaupunkiseuduilla pysäyttää? Miten aikaansaadaan henkilöautojen täyttöasteen parantuminen? Entä kävely- ja pyöräilymatkojen määrän kasvu 30 prosentilla? Mitä muita keinoja tarvittaisiin liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamiseksi?

- Merkittävimmät hyödyt paikallisesti tuotetusta biokaasusta on saavutettavissa kaupunkialueilla joukkoliikenteen polttoaineena. Kaupungeissa suuri osa busseista voisi liikkua esimerkiksi alueen jätevesistä tuotetulla biokaasulla ja edistää samalla paikallista kiertotaloutta. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun jätevesien biokaasumäärällä liikkuisi 250 bussia ja HSY-alueen koko biokaasupotentiaalilla jopa 1200 bussia, Oulun jätevesistä tuotetulla biokaasulla liikkuisi puolestaan n. 50 bussia tai 1700 henkilöautoa. Gasum panostaa vahvasti myös kaasun siirtoverkon ulkopuolisiin alueratkaisuihin, joista esimerkkeinä Oulu, Turku ja Jyväskylä.
- Biokaasun laajamittaisempi käyttö keskusta-alueilla ja taajamissa liikennöivissä jakeluautoissa mahdollistaisi hiilidioksidipäästöjen pienenemisen lisäksi myös terveydelle haitallisten typen oksidien vähenemisen kaupunki-ilmassa.



6) Mitä muita ympäristövaikutuksia liikenteen päästöjen vähentämisellä on?

- Bio- ja maakaasun käytöllä liikenteessä on mahdollista vähentää paitsi hiilidioksidipäästöjä, myös terveydelle haitallisia typen oksideja kaupunki-ilmassa.
- Biohajoavan jätteen ja sivuvirtojen mädätys mahdollistaa paitsi biokaasun hyödyntämisen energiana, myös ravinteiden palauttamisen lannoitteeksi ravintoketjuun.
- Biokaasuntuotantoon sitoutuneet ravinteet ja hiili sitoutuvat uuteen kasvustoon jopa saman kasvukauden aikana. Kasvukyvyn parantumisen myötä myös hiilidioksidia sitoutuu ilmasta enemmän.
- Biokaasun tuotanto peltobiomassasta parantaa peltojen kasvukuntoa ja auttaa sitomaan entistä enemmän hiiltä. Ravinnekierrätyksen avulla voidaan korvata fossiilisin tuotantopanoksien valmistettuja epäorgaanisia lannoitteita.
- Biokaasutuotannon laajentaminen luo uusia työpaikkoja, liiketoimintaa ja elinvoimaisuutta kotimaiselle maaseudulle. Esimerkiksi kasvava biokaasun liikennekäyttö ja autokanta mahdollistavat tankkausasemien rakentamisen ja kehittyvän liiketoiminnan pienimuotoisten biokaasuntuotantolaitosten yhteyteen.
- Kotimaisen biokaasun tuotannon kasvattaminen parantaa myös energiaomavaraisuutta.

Espoossa 20. huhtikuuta 2017

Gasum Oy

Matti Oksanen
Johtaja, biokaasuliiketoiminta