

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

SBB pitää hyvänä, että ohjelmassa on kattavasti tarkasteltu eri käyttövoimia ajoneuvoineen ja lataus-/jakeluasemineen. SBB näkee, että kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma on keskeinen työkalu liikennesektorin käyttövoimasiirtymässä ja siten ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

SBB pitää hyvänä, että ohjelmaluonnoksessa tunnistetaan metaanin keskeinen rooli raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän mahdollistajana. SBB esittää, että on perusteltua asettaa 6000 ajoneuvon tavoite, kuten oli liikenteen kasvihuonekaasujen politiikkaskenaariossa (WAM, v. 2022). Tätä tukee kotimaisen biometaanin ja e-metaanin (uusiutuva metaani) tuotannon kasvunäkymät. Kaasu kiinnostaa sähköä enemmän kuljetusyrittäjiä. Vuonna 2023 julkaistussa SKAL Kuljetusbarometrissä lähes viidennes kalustoinvestointeja tekevistä kuljetusyrittäjistä valitsi auton käyttövoimaksi kaasun.

Markkinat kehittyvät nopeasti. Suomen suurin metaanin jakelija Gasum ilmoitti kesällä 2024, että se luopuu maakaasun jakelusta ja jatkossa jakelee ainoastaan biometaania ja myöhemmin myös uusiutuvaa metaania.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

SBB pitää tärkeänä, että edistettäessä kansallisesti vaihtoehtoisia käyttövoimia, niin toimenpiteitä kohdistetaan laajasti eri käyttövoimiin. Toimenpiteiden priorisointiin on kuitenkin syytä kiinnittää huomioita, jotta käyttövoimamurrosta voidaan edistää kustannustehokkaasti lyhyellä, keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Käytännössä priorisointi tapahtuu esimerkiksi valtion budjettineuvotteluiden yhteydessä sekä eri säädösvalmisteluissa. Eriyistä huomiota ja tukea on suunnattava raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymään, jonka kehitys on ollut hidasta. Lisäksi olisi tärkeää panostaa heti käyttöönottettaviin ratkaisuihin. Biometaani on teknologiana kypsemmässä vaiheessa vetyyn

nähdessä, mikä tekee siitä kustannustehokkaan ratkaisun raskaan liikenteen päästövähennyksiin. Tämän vuoksi ohjelman tavoitteista tulisi painottaa lähivuosina erityisesti biokaasun jakeluinfra kehittämistä, jotta liikenteen päästövähennystavoitteita voidaan saavuttaa. Suomessa oli joulukuun 2023 lopussa liikennekäytössä kaksi vetykäyttöistä henkilöautoa, eikä vetykäyttöisiä paketti-, kuorma- tai linja-autoja ollut yhtään. Suomessa ei tällä hetkellä ole julkisia vedyn tankkausasemia, mikä luonnollisesti estää polttokennoteknologiaa ja vetyä käyttäviin ajoneuvoihin investoimisen. Suomessa oli joulukuussa 2023 yhteensä 82 paineistetun kaasun tankkausasemaa, joista 38 jakeli ainoastaan biokaasua, ja 18 nesteytetyn kaasun tankkausasemaa. Määrät ovat kasvaneet edellisestä tarkastelusta elokuussa 2022, jolloin asemia oli 73 (paineistettu kaasu) ja 14 kpl (nesteytetty kaasu).

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on 50 %. Ilmastopaneelin tuoreessa raportissaan todetaan, ettei tieliikenteen päästöt ole puolittumassa, kun otetaan huomioon pääministeri Orpon hallituksen jo toteuttamat ja suunnittelemaat muutokset liikenteen ilmastopolitiikassa.

Tavoite 8: SBB pitää hyvänä sitä, että LBG-asemien osalta vuodelle 2025 on esitetty tavoite. SBB esittää kuitenkin vuoden 2030 tavoitteeksi 90 LBG-asemaa, mikä on linjassa ajoneuvolukumäärän kanssa. SBB pitää hyvänä sitä, että CBG-asemat on huomioitu ohjelmassa ja niille asetetaan tavoite vuodelle 2025. SBB esittää, että paineistetun kaasun osalta lisätään kirjaus, että riittävä ja toimiva CBG-asemainfra varmistetaan myös vuoden 2025 jälkeen, koska myös raskas kalusto hyödyntää CBG-infraa.

Tavoite T10 (metaani): kirjausta tulisi muuttaa siten, että se huomioisi myös biometaanin. Nyt sivulla 18 on määritelty uusituvaksi metaaniksi e-metaani. Tällä hetkellä 'uusituvan metaanin' jakelua ei ole, vaan kaikki jaeltu metaani on biometaania.

Toimenpide T1 (sähkö, vety, metaani): SBB pitää tärkeänä satsata jatkossa myös metaanin jakeluun, sillä metaani kiinnostaa kuorma-autojen piirissä eniten. On huomattava, että osa raskaasta kalustosta käyttää paineistettua kaasua, joten on tärkeää varmistaa myös paineistetun kaasun riittävä kattava jakeluasemaverkosto.

Toimenpide T5 (sähkö): SBB pitää tärkeänä, että kansallinen jakeluelvoite tosiasiallisesti vähentää päästöjä, eikä johda kestävien ja uusituvien polttoaineiden korvaamiseen sähköllä ja synteettisillä polttoaineilla. Esimerkiksi jos sähkö tulee osaksi jakeluelvoitetta, niin kansallista jakeluelvoitetasoa olisi syytä nostaa.

Toimenpide T9 (sähkö, vety, metaani) sekä toimenpide T10 (sähkö, vety, metaani): On tärkeää varata määrärahoja raskaiden ajoneuvojen hankintatukeen. Haluamme huomauttaa, että valtion talousarvioesityksessä vuodelle 2025 on mukana InvestEU-määräraha, mikä on hyvä asia. SBB pitää

hyvänä mahdollisuutena kohdistaa InvestEU-määrärahoja raskaiden kaasujoneuvojen hankintatukiin, koska näille ei ole vuoden 2025 budjetissa varattu omia määrärahoja ja varatut määrärahat on jo käytetty. Kaasukuorma-autojen korkeammat hankintahinnat (verrattuna dieselkalustoon) jarruttavat kaasukäyttöisen kaluston käyttöönottoa. Tämän vuoksi paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea on jatkettava. EU:n valtioneuvoston sääntely luo rajoituksia kaasujakeluinfratuille, mutta onneksi tuore jakeluinfratuen asetus mahdollistaa myös jatkossa kaasunjakeluinfratuet, mutta de minimis-sääntö luo rajoituksia tuen käytölle (300 000 € per yritys per 3 vuotta). Kansalliset hankintatuet ovat näin ollen perusteltuja. Hankintatukia koskeva laki tulisi olla voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Nyt kaasu- ja sähkökuorma-autojen hankintatukeen varattu raha on jo kokonaan käytetty.

Toimenpide T11 (vety, metaani): SBB näkee liikenne- ja energiaverotuksen kehittämisen epäselvänä. Verotukseen liittyvistä kehittämistoimista hallituksen ilmoittamat toimenpiteet eivät ole ns. ympäristöperusteisia, kuten kehysriihessä päätetty ammattidiesel.

Toimenpide T17 (sähkö): Olisi tärkeää kohdentaa EU:n elpymis- ja palautumistukea myös kotimaisiin biometaanin tuotantolaitosinvestointeihin.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Kansallista jakeluinfraohjelmaa on valmisteltu laaja-alaisesti yhdessä aiheeseen liittyvien toimijoiden kanssa, mitä SBB pitää tärkeänä. Näin voidaan luoda synergioita eri liikennemuotojen välille sekä tunnistaa myös liikennemuotojen välisiä vaikutuksia uusiutuvien polttoaineiden hintoihin ja kysyntään, ja näin myös niiden tosiasialliseen saatavuuteen.

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta lausua kansallisesta liikenteen vaihtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaluonnoksesta.

Jakeluinfraohjelma tarkastelee laajasti ajoneuvojen ja jakeluasemien kehittymistä. Ohjelmassa ei kuitenkaan oteta kantaa vaihtoehtoisten polttoaineiden tosiasialliseen saatavuuteen eli tuotannon kasvattamiseen. Jos kansalliset toimet kotimaisen tuotannon nostamiseksi eivät pure, niin silloin Suomi on edelleen polttoaineiden nettotuoja. Tuotannon lisäys on tarpeen, jotta voidaan varmistaa positiiviset talous- ja työllisyysvaikutukset. Lisäksi omavarainen polttoainetuotanto vahvistaa kansallista huoltoturva. Kotimaisen tuotannon kasvattamisen näkökulmasta tärkeitä ohjauskeinoja ovat investointituet, mutta myös verotusratkaisut ja eritoten jakeluelvoite. Orpon hallitus on päättänyt heikentää jakeluelvoitteen ohjausvaikutusta, mikä heikentää erityisesti uusien biometaanin tuotantolaitosten investointinäkyviä. Biokaasun ja synteettisten polttoaineiden tuotannon edistäminen tulee huomioida kattavasti päivitettävässä ilmasto- ja energiastrategiassa ja KAISU:ssa. Biokaasun osalta on tarpeen, että strategiassa olisi erillinen osio biokaasusta tuotannon ja käytön osalta. Tarkastelussa tulisi käsitellä kattavasti eri ministeriöissä tehtävät toimet. Tässä yhteydessä haluamme muistuttaa, että pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan kotimaisen biokaasun käyttöä erityisesti raskaassa liikenteessä voidaan lisätä. Lisäksi hallitusohjelman tavoitteena on edistää biokaasutuotannon kehittämistä ja käynnistämistä sekä biokaasun monipuolista käyttöä.

Hyvä, että ohjelmassa on tarkasteltu jakeluinfran kehittämistä myös huoltovarmuuden näkökulmasta (1.3 Liikenteen käyttövoimamuutos huoltovarmuuden näkökulmasta).

Virolainen-Hynnä Anna
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry