

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

## **FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätökseen tiekarttaluonnosehdotuksesta fossiilittoman liikenteen tiekartaksi.

SBB pitää arvokkaana sitä, että tiekarttaa on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Arviomme mukaan tiekarttaehdotus on tasapainoinen kokonaisuus, ja siinä on hyvin huomioutu eri käyttövoimien tuomat päästövähennysmahdollisuudet. Laaja käyttövoimavalikoima mahdollistaa Suomen kansallisten vahvuuksien kehittämisen ja hyödyntämisen.

SBB kannattaa tiekarttaehdotuksessa esitettyjä toimenpiteitä kaasuautoilun ja liikennebiokaasun edistämiseksi. Tältä osin ehdotus on linjassa Fossiiliton liikenne tiekartta -työryhmän suositusten kanssa. SBB:n arvion mukaan tiekarttaluonnoksessa esitetyt arviot kaasujoneuvojen lukumääristä ovat realistisia, mutta niiden realisoituminen edellyttää määrätietoista panostusta sekä biokaasun tuotannon että biokaasun kysynnän kasvattamiseksi.

1 Toimenpiteessä esitetään, että jakeluelvoitetta nostettaisiin 34 prosenttiin. SBB ei kannata jakeluelvoitteen nostamista 34 prosenttiin ennen vuotta 2025 ja aikaisintaan vasta sitten, kun synteettisten polttoaineiden käyttömäärät lisääntyvät. Uusien polttoaineiden käyttömäärien arvioidaan kasvavan merkittävästi vasta 2030-luvulla, mikä on tuotu esille mm. Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportissa. Näkemyksemme mukaan uusiutuvan energian direktiivin asettamat uudet velvoitteet tuovat jo nyt huomattavia kiristyksiä nykytilaan verrattuna. Tavoitetason nostoa tulee arvioida huolellisesti niin päästövähennysten kuin taloudellisten vaikutusten näkökulmista. Jakeluelvoitteen kunnianhimon tasoa ei tule tarkastella ainoastaan yleisen tavoitetason kautta, vaan tarkasteluun tulee ottaa mukaan myös kansallisten

joustomekanismien yhteisvaikutus. Tavoitetason nostamista tulee arvioida myös biopolttoaineiden ja biokaasun tuotantokustannusten näkökulmasta; arvioiden mukaan tuotantokustannukset ovat edelleen korkeat. Kansallisessa biokaasuohjelmassa on myös todettu, ettei biokaasun tuotantokustannuksiin ole odotettavissa muutoksia lähivuosina. Kustannuksissa on ennemminkin odotettavissa nousua, kun tuotanto siirtyy enenevässä määrin porttimaksuttomiin raaka-aineisiin, kuten lantaan.

2 Toimenpide (Jatketaan ja korotetaan kaasun julkisen jakeluinfrastruktuurin tukea 5M€ vuosittain vuosina 2022-2025) on oleellinen ja kannatettava. Liikennekaasuverkostoa on edelleen tarpeen kasvattaa suhteessa kasvavaan kaasujoneuvokantaan. Jakeluinfran kehittämisen varmistamiseksi pitkäjärteisesti ehdotamme, että toimenpiteen yhteyteen lisätään, että tuen jatkoa vuosien 2025-2030 osalta arvioidaan jo vuonna 2023. Kokemukset jakeluinfratuesta ovat olleet hyviä. Kaasujakeluverkostoa on saatu laajennettua kustannustehokkaasti eri puolelle Suomea niille paikkakunnille, joissa jakelupisteen perustamiseksi ja pyörittämiseksi on ollut riittävät liiketoiminnalliset perusteet. On tärkeää varmistaa, että tukea on haettavissa riittävästi sekä paineistetun että nestemäisen kaasun jakeluasemille.

7 Toimenpide (EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO<sub>2</sub>-raja-arvoihin vaikuttaminen) on mielestämme tärkeä ja kannatettava, mutta esitämme, että toimenpiteen toteuttamista konkretisoitaisiin.

Toimenpiteet 9 (konversiotuen jatkaminen) sekä 10 (Toteutetaan romutuspalkkiokampanja tai -kampanjoita) ovat kannatettavia, sillä ne soveltuvat olemassa olevaan keinovalikoimaan hyvin ja ovat luonteeltaan kansalaisia osallistavia ja omaehtoiisiin päästövähennystoimenpiteisiin kannustavia.

Toimenpiteet 11 (pakettiautojen hankintatuki) ja 12 (raskaiden ajoneuvojen hankintatuki) ovat kannatettavia. Raskaille kuorma-autojen hankintatuen osalta haluamme todeta, että joulukuussa 2020 haettavaksi tullut raskaiden kaasujoneuvojen hankintatuki on saanut positiivisen vastaanoton. Myös muissa maissa on hyviä kokemuksia hankintatuesta. SBB kannattaa raskaiden kaasujoneuvojen hankintatuen jatkamista aina vuoteen 2030, jotta siitä saataisiin aidosti pitkäaikainen ohjauskeino autokannan uudistamiseksi. Haluamme muistuttaa, että edelleen tarvitaan riittävät satsaukset myös jakeluinfrastruktuurin kehittämiseen ja biokaasun saatavuuden kohentamiseen, jotta myös muut kuin varhaiset edelläkävijät uskaltavat valita kaasukäyttöisen ajoneuvon.

16 toimenpide (korotetaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen valtioavustuksen tasoa) on kannatettava. Haluamme muistuttaa, että toimenpide-ehdotuksella on yhteys myös ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset lakiin, joka asettaa vaatimuksia julkisille hankkijoille. Lakiehdotus on menossa eduskuntakäsittelyyn vuonna 2021. Lain viimeistelyn osalta olisi tärkeää varmistaa, että laki luo riittävät kannusteet liikennebiokaasun hyödyntämiseen. Vaasa, Jyväskylä ja Tampere ovat hyviä esimerkkejä paikallisista

biokaasuekosysteemeistä, jossa yhdyskuntien jätteitä jalostetaan liikennebiokaasuksi ja kierrätysravinteiksi.

#### Muissa yhteyksissä päätettävät toimenpiteet

Liikenteen tiekartan lisäksi liikenteen päästövähennystoimenpiteistä päätetään myös muissa yhteyksissä, kuten päätettäessä Suomen kestävä kasvun ohjelmasta sekä energia- ja ilmastopoliittisen strategian päivityksestä.

**TAVOITTEET:** Esitämme, että osana päivitettävää ilmasto- ja energiastrategiaa asetetaan vähintään 2,5 TWh biometaanin käyttötavoite tieliikenteessä vuodelle 2030. Tämä riittäisi noin 145 000 kaasukäyttöiselle paketti- ja henkilöautolle ja noin 6000 kaasukäyttöiselle raskaalle ajoneuville. Toimenpiteet kaasujoneuvojen lukumäärän lisäämiseksi, jakeluinfran laajentamiseksi sekä biokaasun tuotannon lisäämiseksi tulisi myös linjata tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Tieliikenteen lisäksi biometaanin käyttöä tulisi edistää myös laivaliikenteessä ja teollisuudessa. Toimiala on esittänyt arvioin, että biokaasun tuotanto olisi 4 TWh vuonna 2030, kun taloudellistekninen tuotantopotentiaali on noin 10 TWh (kts. [www.biokaasu2030.fi](http://www.biokaasu2030.fi)).

**YHTEISTYÖ:** Pidämme myös tärkeänä sitä, että eri hallinnonalat tekevät myös jatkossa tiivistä yhteistyötä liikennebiokaasun edistämiseksi. Liikennebiokaasu linkittyy maatalous-, jäte-, liikenne-, uusiutuvan energian ja ympäristönsuojelun asioihin. Eri hallinnonaloilla tehtävillä päätöksillä on kokonaisvaikutuksia, joita on vaikea ottaa huomioon ilman riittävää vuoropuhelua ja toimenpiteiden yhteisvaikutusarviointeja. Esimerkiksi toimenpiteet biokaasun tuotannon lisäämiseksi energiatuilla ja ravinnekiertokorvauksilla ovat keskeisiä myös liikennebiokaasun käytön näkökulmasta.

**VEROTUS:** SBB pitää hyvänä asiana sitä, että tiekarttaehdotuksessa esitetään ehdotuksia myös liikenteen kokonaisverotusuudistuksen osalta, vaikka liikenteen verotusta koskevat konkreettiset ehdotukset on määrä tehdä valtiovarainministeriön liikenteen verotyöryhmässä keväällä 2021. Pidämme tärkeänä, että energia- ja liikenneverotusuudistus (valmiste-, polttoaine-, auto- ja ajoneuvoverot) edistää biokaasun käytön yleistymistä autoissa, biokaasu säilyttää kilpailukykynsä suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin ja kokonaisveroratkaisu tukee siirtymistä kohti vähäpäästöisiä ratkaisuja. Ilmasto- ja ympäristötavoitteiden varmistamiseksi on tärkeää, että liikenteen käyttövoimien verotusta katsotaan kokonaisuutena. Kaasuautoilua voidaan puolestaan edistää järkevällä liikenteen kokonaisverotuksella (auto-, ajoneuvo- ja polttoaineverot). Nyt auto- ja ajoneuvoverotus ei toimi kaasuautojen kohdalla oikeudenmukaisesti, sillä auto- ja ajoneuvoveron laskennassa käytetään päästönä tyyppihyväksynnän mukaisia maakaasuperusteisia päästöarvoja, vaikka Suomessa käytetystä liikennekaasusta merkittävä osa on biokaasua.

#### Seuranta ja mittarit

Pidämme hyvänä, että tiekarttaluonnoksessa on esitetty myös toimenpiteitä seurannan osalta. Esitämme, että seurantaan lisätään täsmennys mihin vuoteen asti seuranta on määrä tehdä.

Virolainen-Hynnä Anna  
Suomen Biokierto ja Biokaasu ry