

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Gasum kiittää mahdollisuudesta esittää lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Yleistä

Siirtymä liikenteen vaihtoehtoiisiin vähäpäästöisiin käyttövoimiin tapahtuu parhaillaan nopeasti. Liikenteen päästöjen vähentäminen ja asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttävät laaja-alaista keinovalikoimaa ja tehokkaiden toimenpiteiden, kuten investointi-, hankinta- ja infrastruktuuritukien, käyttöönottoa. On tärkeää, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa tunnustetaan maa- ja biokaasun merkittävä rooli osana nopeaa liikenteen päästöjen vähentämistä. Tiekartassa esitetyn 130 000 kaasuauton ja 6200 kaasukäyttöisen raskaan liikenteen ajoneuvon tavoitteen toteutuminen vuoteen 2030 mennessä vaatii tiekartassa esitettyjen toimenpiteiden käyttöönottoa.

Maa- ja biokaasu tarjoavat jo tänään henkilöautoilijoille, joukko- ja jakeluliikenteelle sekä raskaalle liikenteelle kustannustehokkaan mahdollisuuden puhtaampaan liikkumiseen ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrä onkin lähes nelinkertaistunut viimeisten kolmen vuoden aikana Suomessa. Uusiutuva biokaasu on keskeisessä asemassa liikenteen päästöjen vähentämisessä ja viime vuonna biokaasun osuus Suomessa myytävästä liikennekaasusta oli jo yli 50 prosenttia. Kasvava liikennekaasumarkkina luo investointiedellytyksiä myös biokaasutuotannolle. Uusiutuva biokaasun tuotantopotentiaali Suomessa on merkittävä ja nykyisin tunnistetutulla potentiaalilla voitaisiin kattaa yli viidennes maantieliikenteen energiankäytöstä. Kotimaista liikennekaasujen jakeluinfrastruktuuria kehitetään myös aktiivisesti. Kaikkiaan Suomesta löytyy jo yli 50 kaasutankkausasemaa ja parhaillaan useat eri toimijat suunnittelevat rakentavansa tai jo rakentavat uutta tankkausasemainfrastruktuuria eri puolille Suomea.

Toimenpiteet

Biokaasun ottaminen mukaan liikennepolttoaineiden jakeluelvoitteeseen on kannatettava toimenpide. Tämä luo toimijoille selkeän lainsäädännöllisen pohjan biokaasumarkkinan ja biokaasun liikennekäytön edistämiseksi pitkällä aikavälillä. Biokaasun mukaan ottaminen jakeluelvoitteeseen edellyttäisi kuitenkin biokaasun verollepanoa. Liikennekaasumarkkinan ollessa vielä kehitysvaiheessa on ensisijaisen tärkeää, että verotusmalli perustuu pitkäjänteisesti jatkossakin nykyiseen käytössä olevaan liikennekaasujen veromalliin. Lisäksi on tärkeää huomioida, että biokaasun asettamisen verolle tulee koskea vain liikennekäyttöön luovutettua biokaasua eikä sitä tule ulottaa koskemaan biokaasun teollisuus- tai lämmityskäyttöä.

EU-komissiolta odotetaan kesällä 2021 esitystä liikenteen kytkeytymisestä päästökauppaan sekä muista liikenteen päästövähennystoimista. Kotimaisten toimien tarvetta on syytä tarkastella näitä esityksiä vasten. Erityisesti EU:n henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen valmisteluun tulee vaikuttaa niin, että biokaasun asema henkilö- ja pakettiautoissa tullaan huomioimaan omana kokonaisuutenaan.

Kaasukäyttöisen liikenteen tankkausinfrastruktuurin tukeminen on osoittautunut myös naapurimaissa tehokkaaksi keinoksi nopeuttaa tarvittavan infrastruktuurin syntyä ja on myönteistä, että valtio haluaa jatkaa tämän tukimekanismin käyttöä. Jatkossa tulisi mahdollisuuksien mukaan kehittää tukiprosessia niin, että yhä useampi tukea saanut hanke todella toteutuisi ja infrastruktuuri-investointeja voitaisiin toteuttaa aiempaa nopeammalla aikataulla.

Kaasukäyttöisiä ajoneuvoja on tarjolla kaikissa kokoluokissa ja niiden kysyntä on parhaillaan vahvassa kasvussa. Parhaillaan voimassa oleva hankintatuki kaasukäyttöisille raskaan kaluston ajoneuvoille on nopeuttanut yritysten siirtymää kaasukäyttöisiin ajoneuvoihin ja hankintatuen jatko sekä mahdollinen korotus on merkittävä toimenpide matkalla vähäpäästöisempään raskaaseen liikenteeseen. Lisäksi mahdollinen hankintatuki kaasukäyttöisille pakettiautoille nopeuttaisi osaltaan kaasukäyttöisen kaluston lisääntymistä. Vuodesta 2015 vuoteen 2020 kaasukäyttöisten henkilöautojen määrä on kasvanut Suomessa lähes 600 prosentilla. Romutuspalkkio sekä konversiotuki ovat osaltaan tukeneet kaasukäyttöisten henkilöautojen määrän kasvua, mutta jatkossa olisi syytä pohtia myös esimerkiksi hankintatuen, autoveron alennuksen tai työsuhteautoilun verotusarvojen muutoksien vaikutuksia edistettäessä kaasukäyttöisten henkilöautojen määrän kasvua.

Liikennekaasumarkkinan ollessa vielä kehitysvaiheessa on kuitenkin ensisijaisen tärkeää, että liikennekaasujen verotusmalli perustuu pitkäjänteisesti jatkossakin nykyiseen käytössä olevaan veromalliin.

On myös keskeistä, että investoinnit biokaasun tuotannon kasvattamiseen huomioidaan osana liikennekaasumarkkinan kehittymistä. Investointituet sekä esimerkiksi valmisteilla oleva ravinnekiertokorvaus mahdollistavat merkittävien biokaasuinvestointien syntyminen Suomeen.

Biokaasun avulla voidaan tehokkaasti vähentää liikenteen päästöjä ja samalla edistää kotimaisten kiertotalousratkaisujen ja ravinnekierrätyksen kehitystä sekä luoda uusia työpaikkoja, liiketoimintaa ja alueellista elinvoimaisuutta. Tutkittaessa vaihtoehtoisia käyttövoimia, on keskeistä ulottaa tutkimukset koskemaan myös metaanin ja nyt kehittyvän kaasuinfratruktuurin luomiin tulevaisuuden mahdollisuuksiin sähköpolttoaineiden käyttöönotossa.

Ala-Huikka Juha
Gasum Oy