Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Lausunto Maa- ja metsätalousvaliokunnalle Valtioneuvoston selvityksestä (E 100/2017 vp) EU:n liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden toimintasuunnitelmasta

Viite: Lausuntopyyntö Suomen Biokaasuyhdistys ry:lle 24.11.2017

Suomen kansallinen ohjelma ”Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko” julkaistiin 2.2.2017 ja se on nyt arvioitu EU:n komission toimesta. Suomen suunnitelmaa pidettiin direktiivin mukaisena, mutta kunnianhimoltaan keskinkertaisena. Raskaaseen kalustoon liittyvät toimet katsottiin infran aikaansaamisen osalta ei-kattaviksi.

Biokaasuyhdistys yhtyy komission näkemykseen. **Biokaasun tuotantopotentiaalia** eri asiantuntija-arvioiden mukaan **on vähintään 9 TWh, josta 80 % on maatalouden biomassoissa** (vs. energia- ja ilmastostrategian politiikkaskenaarion mukainen 2 TWh:n biokaasun tuotantotavoite)**.** Alan näkemyksen mukaan biokaasun tuotantopotentiaali on jopa suurempi kuin mitä asiantuntija-arvioissa on esitetty. **Hyödyntämättä** lähes kokonaan **on maataloussektorin biokaasupotentiaali**, joka on vähintään viisinkertainen[1,2] yhdyskuntien ja teollisuuden jäteperäiseen verrattuna. Vastaavasti myös **ravinteista suurin osa on maatalousmassoissa**[3]. **Biokaasulaitoksilla on oikein toteutettuna mahdollista myös edistää maatalouden ravinteiden uudelleenjakoa ylijäämäalueilta alijäämäalueille sekä alentaa maataloussektorin kasvihuonekaasu(KHK-)päästöjä.** Maatalouden KHK-päästöjen alentamisen on todettu olevan varsin haastavaa, mutta toisaalta maatalous voisi tuottaa biokaasua merkittäviä määriä (helposti ~5 TWh) ja siten osallistua taakanjakoon myös tältä kannalta. Lisäksi biokaasun tuotannon raaka-aineet ovat kotimaisia, eikä kestävästi toteutetulla tuotannolla vaaranneta ruoan ja rehun tuotantoa, eikä myöskään aiheuteta maankäytön muutoksia meillä eikä muualla. Maataloussektorin yksi tärkeimmistä KHK-päästöjen hillitsemiskeinoista on eloperäisten alueiden nurmipeitteisyyden lisääminen ja koska biokaasulaitokset ovat tämän massan potentiaalisia käyttäjiä, tukisi näiden toimintojen ja tavoitteiden yhdistäminen toisiaan ja voisi jopa mahdollistaa käytännön toteutumisen. Lisäksi **hyödyntämätöntä biokaasupotentiaalia on teollisuuden jätevesissä ja lietteissä, kuten metsäteollisuuden massat, sekä sekajätteen seassa olevassa biojätteessä**.

Vuonna 2016 Suomessa tuotettiin biokaasua 920 GWh, josta liikenteen polttoaineena hyödynnettiin vasta vain 24 GWh. Liikennekaasumarkkina on lähtenyt kuluvana vuonna kasvuun ja uusia jakelupisteitä avataan 10 kappaletta eri puolille Suomea tämän vuoden aikana. Tällä hetkellä kaasun tankkausasemia on Suomessa 36 kappaletta. Kaasuautoja on arvioitu olevan tällä hetkellä 3 500. Tavoite voisi olla siis huomattavasti korkeampi kuin mitä suunnitelmassa esitetään. Potentiaalia liikennekäytölle on kuitenkin huomattavasti

1 Tähti ja Rintala, 2010. Biometaanin ja -vedyn tuotantopotentiaali Suomessa. Jyväskylän yliopisto.
2 Regina ja Lehtonen, 2016. Maatalouden kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ja hillintämahdollisuudet. Luonnonvarakeskus.
3 Marttinen ym. 2017. Kohti ravinteiden kierrätyksen läpimurtoa: Nykytila ja suositukset ohjauskeinojen kehittämiseksi Suomessa. Luonnonvarakeskus.

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

enemmän, koska biokaasupotentiaaliksi esitetty 9 TWh vastaa noin 18 % tieliikenteen energiankulutuksesta (tässä potentiaalisissa ei ole huomioitu ns. Power to gas -konseptilla tehtävää metaania eikä kaasutuksen kautta saatavissa olevaa metaania).

Biokaasun liikennekäyttöä tarkasteltaessa tulee muistaa, että kyse on monin tavoin kypsästä teknologiasta, erityisesti henkilöautoliikenteessä, eikä kaasuautoiluun siten liity saman tyyppisiä haasteita kuten esimerkiksi sähköautoiluun (teknologian kehittyminen, jälleenmyyntiarvon lasku).

Suomen Biokaasuyhdistys ry:n näkemyksen mukaan biokaasun tuotantoa ja käyttöä olisi mahdollista edistää selvästi voimakkaammin varsin kustannustehokkaasti. Yhdistys toistaa jo aikaisemmin eri valiokunnille esittämiä näkemyksiään biokaasun edistämiseen:

Liikennekaasumarkkinan kehittymisen tukeminen etupainotteisesti on ensisijaisen tärkeää myös uuden markkinaehtoisen biokaasun tuotannon syntymisen näkökulmasta.

Verotus

Käyttövoimaveron poisto/selvä alentaminen kaasua käyttäviltä ajoneuvoilta tai muu veron poistoa/alentamista vastaava kannustin kaasuauton hankintaan. Käyttövoimavero metaanille ei edistä biokaasuautoilua eikä huomioi biokaasun päästöttömyyttä/vähäpäästöisyyttä (vrt. käyttövoimavero sähköautoille 1,5 sent/pv/alkava 100 kg, metaanille 3,1, päästökerroin keskiarvosähkölle 200 gCO_2-ekv./kWh, maakaasulle 198 gCO_2-ekv./kWh, biokaasulle 0 gCO_2-ekv./kWh). Sähköntuotannon päästöt ovat toki mukana jo päästökaupassa, mutta biokaasua tulisi kohdella tasavertaisesti. Myös perusverossa tulisi huomioida biometaanin vähäpäästöisyys. Lisäksi työsuhdeautoilijoille suunnattavat porkkanat esim. verotusarvon muodossa olisivat erinomainen ja kustannustehokas keino kaasuautoilun laajentamisessa.

Romutuspalkkio, konversiotuki ja hankintatuki

Romutuspalkkiojärjestelmää tulisi voida hyödyntää myös käytettyjen kaasuautojen hankintaan (maahantuodut käytetyt kaasuautot tai leasingkäytöstä vapautuvat autot), jolloin tukea kohdennettaisiin mahdollisimman suureen osaan päästöttömiksi/erittäin vähäpäästöisiksi luokiteltavaa autokantaa. Tällöin tukielementtiä olisi mahdollista hyödyntää myös niiden kuluttajien, joilla ei ole varaa uuden auton hankintaan, ja tuki vähentäisi ihan yhtä paljon päästöjä kuin uudenkin auton hankinta. Käytettyjen autojen iälle voisi asettaa alarajan, jolloin myös turvallisuuskysymykset tulisi huomioitua.

Henkilöautojen konversiotuki kaasukäyttöön on hyvä elementti. Konvertointi mahdollistaa kaasun hyödyntämiseen siirtymisen myös vanhemmalla autokannalla liikkuville, jolloin etenkin biokaasua käyttävien ajoneuvojen osalta saavutetaan erittäin merkittävä päästövähenemä. Kaasukäyttöön konvertoinnin haittapuolena kuluttajan näkökulmasta on, että ajoneuvosta joutuu tämän jälkeen maksamaan käyttövoimaveroa, joka ”syö” tukisumman 4-5 vuodessa (palautuu siis valtiolle verotuloina).

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Myös raskaampia ajoneuvoja voidaan konvertoida. Raskaan kaluston vuosittainen ajosuorite voi olla jopa 200 000 km/auto, jolloin myös konvertoinnin merkitys liikenteen päästöjen vähentämiskeinona on merkittävä. Konversiotuki tulisi siten mahdollistaa myös raskaammille ajoneuvoille.

Hankintatuki tulisi mahdollistaa myös muille kuin täyssähköautoille teknologianeutraaliuden nimissä, koska sähköauto on vain laskennallisesti päästötön. Voitaisiin yhtä hyvin myös sopia, että biokaasuauto on laskennallisesti päästötön sen sijaan, että tällä hetkellä biokaasua käyttäviä autoja verotetaan maakaasun päästöjen perusteella (maakaasuakin käytettäessä todelliset CO_2-päästöt vähenevät 25 % bensiiniin verrattuna). Esimerkiksi biokaasun elinkaaren aikaiset päästöt ovat yhtä pienet tai pienemmät kuin tuulisähköä käyttävän sähköauton päästöt. Nyt sähköautot katsotaan päästöttömiksi käyttivät ne mitä sähköä tahansa. Pienempikin hankintatuki kaasuautoille olisi signaali hallituksen tavoitteesta edistää teknologianeutraalisti myös biokaasun liikennekäyttöä. Lisäksi kaasuautot ovat hankintahinnaltaan käytännössä perinteisiä käyttövoimia vastaavia, joten tällä sektorilla olisi mahdollista saada aikaan siirtymää vähäpäästöisiin käyttövoimiin selvästi laajemmin kuin esimerkiksi sähköautoiluun on nykyhinnoilla mahdollista.

Kuntien rooli

Kunnilla on keskeinen rooli markkinoiden luomisessa. Kuntia ja muita toimijoita tulisi kannustaa voimakkaasti tai jopa edellyttää biokaasun (tai muun vähäpäästöisen) liikennekäytön edistämiseen hankintojen kautta. Suositusluonteisen vähäpäästöisten tai uusien käyttövoimaratkaisujen osuuden hankinnoista voisi muuttaa sitovaksi, kuten se on valtion hankintayksiköille. Neuvontapalveluita hankintojen tueksi on myös tarpeen kehittää. Neuvonnallisten elementtien lisäksi tulisi harkita innovatiivisten rahoituselementtien luomista, esimerkiksi matalakorkoiset lainat voisivat auttaa erityisesti raskaampaan liikenteeseen liittyvien (esim. bussiliikenne) hankkeiden liikkeelle lähtöä.

Raskas liikenne

Biokaasu soveltuu nesteytettynä (LBG) myös raskaan liikenteen polttoaineeksi. Esimerkiksi energia- ja ilmastostrategiassa esitetty biokaasun liikennekäytön tavoite 0,4 TWh v. 2030 tarkoittaa käytännössä ~30 000 henkilöautoja tai ~1000 rekkaa. Raskaan liikenteen avulla tankkausaseman kriittinen kuorma voidaan saavuttaa selvästi helpommin kuin henkilöautojen kautta, jolloin siirtyminen markkinaehtoiseen toimintaan nopeutuu. Raskaan liikenteen asemat palvelevat samalla myös henkilöautoliikennettä ja edesauttavat henkilöautokannan kehittymistä. Edistämiskeinoina voidaan käyttää samoja kuin henkilöautoliikenteen puolella eli investointituet asemien rakentamiseen, kaasun käyttöön siirtyvien yritysten tukeminen sekä vähäpäästöisyyttä kuljetuksissaan edellyttävien yritysten tukeminen. Myös tällä sektorilla innovatiiviset rahoituselementit olisivat tarpeen kalustohankinnoissa, koska kaasukäyttöinen kalusto on vielä jonkin verran perinteistä kalustoa kalliimpaa, eikä laajempaa käyttökokemusta vielä ole.

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Investointituet, energiatuki ja maaseudun energia- ja yritystuet

Biokaasuyhdistyksen näkemyksen mukaan juuri lausunnolla olleen energiatuen myöntämisen ehdot olivat pääosin varsin selkeät. Yhdistys pitää erityisen positiivisena sitä, että myös henkilö- ja työvoimakustannuksia voidaan sisällyttää investointihankkeeseen, koska etenkin uuden teknologian käyttöönotto edellyttää usein merkittävästi normaalia enemmän henkilökunnan panostusta sekä henkilökunnan koulutusta.

Energiatuen myöntämisen yleisiä edellytyksiä on tiukennettu siltä osin, että hanketta ei saa käynnistää ennen tukipäätöstä. Biokaasuyhdistys pitää periaatteessa hyvänä, että jatkossa vaaditaan valmiimpia/laadukkaampia hankkeita hakuprosessiin ja että hankkeen saa käynnistää vasta tukipäätöksen saatuaan. Mutta nykyisillä käsittelyaikatauluilla tämä aiheuttaa todella pitkän odotusajan ja saattaa aiheuttaa joissain tapauksissa merkittäviä viivästyksiä hankkeisiin, jos esim. vuoden ajasta johtuen joitain pohjatöitä olisi hyvä saada tehtyä ennen talven tuloa. Nyt esityksessä ei ole puhuttu mitään käsittelyajoista. Biokaasuyhdistys esittää mallia, jossa energiatukea on mahdollista hakea kolme kertaa vuodessa ennalta määrättyyn päivämäärään mennessä ja päätökseen tehdään kahdessa kuukaudessa ko. päivämäärästä.

Energiatuen saaja ei voi olla maatila tai niiden yhteydessä toteutettava hanke. Tämä on erittäin ongelmallista, koska nykyisin osa maatalouden massoihin perustuvista hankkeista on jäänyt toteutumatta juurikin sen vuoksi, että ne ovat tukielementtien väliinputoajia. On huomattava, että maatilat ovat nykyisin yrityksiä ja tulevaisuudessa entistä isompia ja yhä useammin myös osakeyhtiömuotoisia. Ei ole mitään syytä miksi nämä hankkeet eivät voisi hakea energiatukea. Suurin osa käyttämättömästä biokaasupotentiaalista on maatalousyrittäjien hallussa. Biokaasuyhdistys esittää, että tuen myöntämisessä huomioitaisiin erityisesti ne hankkeet, jotka tuottavat myös muita ympäristöetuja, kuten vähentävät kasvihuone- ja ravinnepäästöjä, uusiutuvan energian tuotannon lisäksi. Lisäksi on syytä varmistaa, että tuki suuntautuu sellaisiin hankkeisiin, jotka myös tulevaisuudessa täyttävät raaka-ainepohjaltaan kestävyyskriteerijärjestelmän (RED2) vaatimukset.

Maatalouden energialaitoksiin on mahdollista saada maatalouden investointitukea 40 %, mutta tällöin energiaa voi käyttää vain omaan käyttöön. Yritystuen investointitukea taas on mahdollista saada vain 30 %. Biokaasuyhdistys esittää, että mikäli maatalouden hankkeet eivät voi saada TEM:n energiatukea, nostetaan yritystuen investointitukitaso vastaavaan 40 %:in, jos hankkeessa on tarkoitus tuottaa liikennepolttoainetta.

Investointitukia tulisi olla mahdollista saada myös pelkästään jakeluasemien rakentamiseen. Nykyjakeluasemaverkosto riittää selvästi nykyistä isommalle automäärälle, mutta sen kattavuus on heikko. On kuitenkin selvästi nähtävissä, että kaasuautojen myynti kyllä lähtee käyntiin, kunhan jakeluinfra kehittyy. Markkinaehtoisesti jakeluasemien rakentaminen ei ole vielä mahdollista.

Suomen Biokaasuyhdistys
Finnish Biogas Association
Finlands Biogasförening

Lopuksi

Yleisesti ottaen, informaatio-ohjaus on viime aikoina painottunut hyvin voimakkaasti sähköautoilun edistämiseen. Biokaasuyhdistys toivoo, että kuluttajavaikuttamisessa huomioidaan kaikki vähäpäästöiset käyttövoimat tasapuolisesti. Sähkö ei ole aina ja kaikkialla toimivin ratkaisu. Sähköisen liikenteen edistämisessä tulisi muistaa huomioida koko elinkaaren vaikutukset. Biokaasun tuotanto taas tapahtuu kotimaassa ja on siten kaikilta osin myös hyvin läpinäkyvää vaikutuksiltaan.

30. marraskuuta 2017

Suomen Biokaasuyhdistys ry:n hallitus
www.biokaasuyhdistys.net
info@biokaasuyhdistys.net