SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Kirjallinen lausunto Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa kirjallinen lausunto ehdotuksesta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

Suomessa kaasunjakeluinfrastruktuuria on kehitetty hyvin pitkälti nykyisen vaihtoehtoisten käyttövoimien **infrastruktuurin käyttöönotto**direktiivin kansallisen suunnitelman pohjalta ja suunnitelmassa asetetut tavoitteet kaasuinfran osalta ovat toteutuneet. Arviomme mukaan kaasuinfraa on edelleen tarpeen kehittää, sillä kiinnostus liikennebiokaasua kohtaan on suurta ja liikennekaasumarkkinat ovat vasta kehittymässä. Liikennekaasumarkkinoihin kuuluvat henkilöajoneuvoissa, jäteautoissa ja paikallisbusseissa käytetty paineistettu kaasu (CBG/CNG, compressed biogas, compressed natural gas) sekä raskaissa ajoneuvoissa ja laivaliikenteessä käytettävä nesteytetty kaasu (LBG/LNG, liquefied biogas, liquefied natural gas).

Edelleen liikennebiokaasu kärsii muna-kana-ilmiöistä: kaasuajoneuvoja ei tule ilman kaasuntankkausasemia. Biokaasu tulee osaksi kansallista biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta 1.1.2022 alkaen, mikä tulee omalta osaltaan varmistamaan liikennebiokaasun saatavuuden Suomessa. Jakeluvelvoite ei kuitenkaan ratkaise biokaasun saatavuushaasteita, vaan korkeiden investointikustannusten ja epävarman kysynnän johdosta tarvitaan myös jatkossa jakelunfratukea paineistetun, mutta erityisesti nesteytetyn kaasun jakeluun laajentamiseen.

Jakeluinfratuet ja kansallisen suunnitelma ovat olleet avainasemassa kansallisen kaasuinfran kehittymisen osalta. Ilman jakeluinfratukea liikennebiokaasuinfra olisi jäänyt syntymättä. Energiaviraston tuoreen selvityksen mukaan jakeluinfratuki on ollut toimiva ohjauskeino liikennebiokaasun jakelun lisäämiseksi. Tukea on haettu enemmän kuin tukea on voitu myöntää.

Arviomme mukaan henkilökaasuajoneuvojen lukumäärät tulevat kasvamaan. Liikenteen perusennusteen ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta periaatepäätöksen mukaan henkilökaasuajoneuvojen lukumäärä vuonna 2030 on jotain 30 000 – 130 000 välillä riippuen, minkälaiseksi erityisesti henkilöajoneuvojen CO2-standardiasetus kehittyy. Nyt Suomessa on reilu 15 000 kaasuautoa, josta suurin osa henkilökaasuautoja. Henkilöautot voivat käyttää osin

SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

samaa kaasunjakeluinfraa kuin esimerkiksi jäteautot ja paikallisbussit. Näemmekin, että alueellisella ja paikallisella tasolla tässä on paljon synergiamahdollisuuksia.

Suomessa raskaiden kaasuajoneuvojen lukumäärät ovat niin ikään kasvussa. Liikenteen perusennusteen ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta periaatepäätöksen mukaan raskaiden kaasuajoneuvojen lukumäärä vuonna 2030 on jotain 2 000 – 6 000 välillä, voi olla jopa enemmän. Toisaalta nesteytetystä biokaasusta ovat kiinnostuneita myös laivat ja teollisuus. Ohjauskeinovalikoimalla tulee olemaan suuri vaikutus, mihin nesteytetty biokaasu ohjautuu.

Nesteytetyn biokaasun markkinat ovat vasta heräilemässä Suomessa ja kaikkialla EU:ssa. Vuonna 2021 Suomessa otettiin käyttöön raskaiden kaasuajoneuvojen hankintatuki, jota on haettu aktiivisesti ja määrärahat ovat jo lähes lopussa. Suomessa alettiin verraten myöhään panostamaan biometaanin tuotantoon ja jakeluun, ja toivomme, ettei samaa virhettä tehdä nesteytyen biometaanin tuotannon ja jakelun osalta.

Kaasuajoneuvot voivat ajaa kotimaisella biokaasulla. Useiden arvioiden mukaan vuonna 2030 suurin osa tieliikennekaasusta tulisi olemaan biokaasua. Arviomme mukaan suurin osa Suomessa vuonna 2030 tuotettavasta biokaasusta tullaan käyttämään liikenteessä, erityisesti raskaassa liikenteessä. Syyskuun budjettiriihen yhteydessä hallitus asetti kotimaisen biokaasun tuotantotavoitteeksi 4 TWh. Tällä hetkellä vuosituotanto on 1 TWh. Suurin kasvupotentiaali on maatalouden tähteiden ja jätteiden hyödyntämisessä.

Arviomme mukaan U-kirjeessä on kerrottu hyvin komission ehdotus ja tuotu esille kansallisesti keskeiset asiat ja vaikutukset. Toivoisimme seuraavat asiat mukaan Suomen kantaan:

- On hyvä, että asetus antaa nykyistä tiukempia velvoitteita jäsenmaille kehittää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria. On kuitenkin tärkeää, että jäsenmaille jäisi riittävästi joustomahdollisuuksia kehittää infrastruktuuria sellaiseksi, että siinä voitaisiin huomioida riittävällä tasolla kansalliset sekä osin myös paikalliset erityispiirteet.
- Paineistetun liikennekaasun jakeluinfraa tulisi kannustaa laajentamaan vähintään vuoteen 2030 asti ja nesteytetyn kaasun infraa myös tämän jälkeen. Laajennuksen pääpainona tulee olla pitkällä tähtäimellä uusiutuvien kaasujen jakelussa, mutta siirtymäaikakaudella eli ennen kuin uusiutuvien kaasujen tarjonta saadaan riittävälle tasolle, niin on tärkeä tunnistaa maakaasun rooli siirtymäaikakauden- ja varapolttoaineen roolissa. Tähän asetusehdotuksen recital 5 antaa hyvän pohjan: ”Fossiilisten kaasumaisten tai nestemäisten polttoaineiden käyttö on mahdollista vain, jos se on selkeästi nivottu selkeään hiilestä irtautumisen polkuun, joka

SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

on unionin ilmastoneutraaliutta koskevan pitkän aikavälin tavoitteen mukainen edellyttäen, että tällaisiin polttoaineisiin sekoitetaan yhä enenevässä määrin uusiutuvia polttoaineita, kuten biometaania, kehittyneitä biopolttoaineita tai uusiutuvia ja vähähiilisiä synteettisiä kaasumaisia ja nestemäisiä polttoaineita, tai niitä korvataan tallaisia uusiutuvilla polttoaineilla."

Lisätiedot
Anna Virolainen-Hynnä
Toiminnanjohtaja, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
Eteläranta 10, 00131 Helsinki, Finland +358 400 987 805 | anna.virolainen-hynna@biokierto.fi