

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

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

Ohjelman luonnoksessa tuodaan kohtuullisesti esiin metaanin merkittävä rooli varsinkin raskaamman tieliikenteen vaihtoehtoisena polttoaineena. Erityisesti metaani kiinnostaa kuljetusyrittäjiä. SKAL:n Kuljetusbarometrissä vuonna 2023 lähes viidennes kalustoinvestointeja tekevistä kuljetusyrittäjistä valitsi auton käyttövoimaksi kaasun. Teollisuuden kuljetuksissa kiinnostusta on ja kaasujoneuvojen hankintatuki loppuu kesken vuoden hyvän kiinnostuksen myötä.

Biometaanin ja pian myös synteettisen metaanin tankkausasemia on rakennettu tasaista vauhtia. Lisää kuitenkin tarvitaan varsinkin Itä- ja Pohjois-Suomeen.

Luonnoksessa tuodaan esille biokaasun CBG- ja LBG-asetat ja niille asetettu tavoitteet vuodelle 2025. Pidemmän ajan turvattu investointi- ja kehitysnäkymä vuoden 2025 jälkeen kuitenkin puuttuu, kun biokaasun tiputtamista pois jakeluinfratuen piiristä on esitetty. Eri ministeriöiden politiikkatoimet tulee koordinoita valtioneuvostossa siten, että jakeluinfraohjelman tavoitteet voidaan koherentisti saavuttaa.

Suomessa on parhaillaan suunnitteilla useita biokaasuhankkeita, joiden on tarkoitus palvella etenkin raskaan liikenteen tarpeita. Näiden hankkeiden toteutuessa tarjontaa on merkittävästi enemmän ja kaasunjakeluinfra sekä kaluston hankintatuki ovat keskeiset toimet, joilla vaihtoehtoisten polttoaineiden liikenne etenee kustannustehokkaasti. Biometaanin saatavuuden laajentaminen myös suurten teiden ulkopuolelle on tärkeää, jotta maa- ja metsä- sekä elintarviketalouden kuljetukset voivat huolto- ja toimitusvarmuuden turvaten valita vaihtoehdon. Asemia tulee myös olla riittäviä määriä keskeisillä alueilla, jotta varmistetaan käytön kasvua tukeva sujuva tankkaus myös ajoneuvomäärien kasvaessa. Siksi ei tule rajoittua pelkästään asemien laskennalliseen palvelukapasiteettiin. TEN-T kattavan verkon alueelle sijoittaminen koko maata kattavasti tulee olla. Nesteytetyn maakaasun jakeluasemien määrän kasvu ei ole tavoitteiden mukaisessa vauhdissa,

kuten Traficomien muistio 12.4.2024 osoittaa, ja niiden rakentamista tulee vauhdittaa sekä luvituksen suoraviivaistamisella että infratuella jatkossakin.

Biokaasu on vaihtoehtoisena teknologiana varmaa ja kehittynyttä, mikä tekee siitä kustannustehokkaan ratkaisun raskaan liikenteen päästövähennyksiin. Tämän vuoksi ohjelman tavoitteista tulisi painottaa lähivuosina erityisesti biokaasun jakeluinfran kehittämistä, jotta liikenteen päästövähennystavoitteita voidaan saavuttaa.

Vedyn osalta on esitetty nykytila, missä Suomessa on muutama vetykäyttöinen ajoneuvo eikä yhtäkään toiminnassa olevaa tankkausasemaa. Globaalisti vetyajoneuvojen myynti on joitain tuhansia yksiköitä. Näiden pohjalta esitetyt tavoitteet vedyn liikennekäytön etenemiseksi 2020-luvun aikana Suomessa eivät ole uskottavia. Tankkausasemien rakentaminen vasta oletetulle autokannalle on kallein tapa vähentää päästöjä.

Kaasuhenkilö- ja pakettiautojen osalta kuvattu tilanne johtuen EU:n raja-arvoasetuksen ja TTW-laskentatavasta on todellinen. Bioenergia ry haluaa kuitenkin painottaa, että EU:ssa on keskustelussa aiempaa laajemmalla pohjalla muutos, joka tekisi mahdolliseksi autovalmistajille ottaa uudelleen tuotantoon vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävät moottorit. Täyssähköautojen myynnin hidastuttua ja globaalinkin näkymän muuttuneen epävarmaksi on mahdollista, että EU muuttaa politiikkaansa. Tämä mahdollisuus tulisi ottaa huomioon skenaarioissa Suomessakin.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Pidämme tavoitetta T6 vedyn jakeluinfran rakentamisesta epärealistisena ja tehottomana julkisen rahan käytön kannalta.

Tavoite T8 metaanin jakeluasemien osalta on kunnianhimoinen varsinkin nesteytetyn metaanin osalta, mutta saavutettavissa. Se edellyttää hallinnon sisäistä koordinaatiota ja aktiivista tavoitteen seuranta sekä edistämistoimien arviointia hallinnon ja toimialajärjestöjen kesken. Tavoite T9 on kannatettava ja sen saavuttamisessa on syytä tehdä yhteistyötä sekä alueellisesti että koko maanlaajuisesti toimivien yritysten kesken. Kannatamme tavoitetta T10.

Toimenpide T1 tulisi muuttaa näkemyksemme mukaisesti niin, että ”mahdollisuuksien mukaan” koskien nesteytetyn metaanin tankkausasemia poistetaan. Niitä tulee tukea kilpailuneutraalisti aina silloin, kun ne ovat kustannustehokkaampia, kuin muut vaihtoehtoiset jakeluasemat.

Kannatamme toimenpidettä T5, että sähkö lisätään jakeluelvoitteen piiriin, mutta ainoastaan, kun samalla nostetaan jakeluelvoitteen osuutta.

Kannatamme toimenpiteitä T9 ja T10 ajoneuvokaluston hankinnan edistämiseksi. Ne ovat osoittautuneet keskeisiksi kannusteiksi kaasukuorma-autojen nopeutuneen käyttöönoton osalta.

Kannatamme toimenpidettä T16, ACE-hanke. Bioenergia ry on tukemassa ACE-hankkeen viestintää yhteistyökumppanina.

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

Näemme mielenkiintoiseksi Toimenpiteen L2:” Arvioidaan mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn parantamiseksi”,

Lentoliikenteen siirtymän edistämiseksi Suomella on annettavana kansainvälisesti paljon ja tältä osin myös kotikentillä on syytä edetä ripeästi, eikä pyrkiä ensisijaisesti käyttämään joustoa.

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

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Vesiliikenteen polttoaineiden käytön edistämiseksi on useita hyviä vaihtoehtoja, kuten biopolttoaineet jo nyt ja synteettisiä polttoaineet, kuten e-metaani ja e-metanoli useissa käynnissä olevissa kotimaisissa hankkeissa suunnitteilla.

Talviaikaiseen merenkulkuun käytetyssä aluksissa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö pitää turvata, jotta saavutetaan suorituskyky kaikissa olosuhteissa. Kannatamme näin ollen tavoitteita V2, V6 ja V7 ja toimenpiteitä V4, V5 ja V7.

Muita huomioita ohjelmasta:

Lisätietoja lausunnosta: Hannes Tuohiniitty, toimialapäällikkö

040 1948628 /hannes.tuohiniitty@bioenergia.fi

Laurikka Harri
Bioenergia ry