SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Lausunto luonnokseen sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022-2025 annetun valtioneuvoston asetuksen muuttamisesta

Pidämme valitettavana sitä, että biokaasun tankkausinfran rakentamisen tukea esitetään poistettavaksi. Biokaasu on kotimainen, kustannustehokas ja investointiystävällinen keino vaikuttaa tehokkaasti päästöjen vähenemiseksi raskaassa liikenteessä. Kyseessä on parhaimmillaan kotimaista kiertotaloutta, joka mahdollistaa hiilinegatiivisen tuotannon, tukee kotimaista yrittäjyyttä ja maataloutta. Jakeluinfratuen muutos biokaasun osalta ei ole hallitusohjelman mukainen. Myös esimerkiksi vuoden 2024 valtion talousarviossa on varattu 10 miljoonan euron myöntövaltuus, jossa mukana myös biokaasu.

Yleinen

Liikennebiokaasu, kuten kaikki vaihtoehtoiset polttoaineet, kärsivät "muna-kana-haasteesta", jossa käyttövoimamurroksen aikaansaaminen edellyttää edistämistoimia sekä jakeluinfrassa että ajoneuvoissa. Infratuki on ollut tärkeä instrumentti, jolla on laajennettu liikennebiokaasun jakeluinfraa.

Uusille biokaasun jakeluasemille infratukea ei ole ollut haettavissa vuodesta 2022 lähtien, vaikka valtion budjetissa/talousarviossa määrärahoja on ollut tähän varattuna. Tuet ovat olleet katkolla EU:n valtiontukisääntöjen päivityksen vuoksi – ensin odotettiin, että sääntöjä päivitetään ja lopulta saatiin lopulliset EU:n valtiontuen ryhmäpoikkeussäännöt vuonna 2023. Hyvin käyntiin lähtenyt biokaasun jakeluinfran kehittyminen uhkaa hidastua esitetyn jakeluinfratukimuutoksen vuoksi.

Käyttövoimamurros edellyttää keppiä ja porkkanaa. Jakeluinfratuki on ollut tärkeä porkkana ja ohjauskeino biokaasun käytön lisäämiseksi tieliikenteessä. Jotta biokaasu saadaan valjastettua raskaan liikenteen ilmastopäästöjen vähennystalkoisiin sekä parannetaan kansallista polttoaineomavaraisuutta, niin Suomessa tarvitaan lisää (bio)metaanin jakeluasemia ja raskaita kaasuajoneuvoja. Jakeluinfratuki tai vastaava on välttämätön, jotta jakeluasemia saadaan lisää.

SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Arviomme mukaan perustelumuistiossa annettu kertomus Suomen notifikaatiota koskevista toimenpiteistä ei ole riittävän kattava. Perustelumuistiossa kerrotaan, että 8.7.2022 Suomi on tehnyt esinotifikaatio Euroopan komissiolle. Tällöin komissio ei perustelumuistion mukaan näyttänyt vihreää valoa biokaasun jakeluinfran tukitoimille, mikä ei tarkoita sitä, etteikö tosiasiallista notifikaatiota voisi tehdä nyt. Kesän 2022 jälkeen on valmistunut uutta EU-lainsäädäntöä, joka ei varsinaisesti estä tukitoimia biokaasulle (esimerkiksi AFIR asetus kohdistaa jäsenmaille toimenpiteitä myös metaania koskien). Perustelumuistion kirjaus "Edellä kuvattujen valtiontukisääntelyyn liittyvien haasteiden takia, on epätodennäköistä, että tukea voitaisiin myöntää ainakaan vuoden 2024 aikana kaasun tankkauspisteille, ja siten niiden poistolla asetuksesta selkeytettäisiin nykyistä epävarmaa tilannetta." kirjaus voidaan tulkita myös siten, ettei notifikaatiota keretä tehdä vuoden 2024 aikana, jolloin tuen myöntäminen ei täten ole mahdollista vuonna 2024. Haluamme huomauttaa, ettei tämä kuitenkaan poissulje sitä, etteikö tukikilpailutusta voitaisi järjestä vuodesta 2025 alkaen.

Perustelumuistion vaikutusten arviointiosiossa ei tuoda esille, miten biokaasun poisjättäminen todennäköisesti hidastaa raskaan liikenteen päästövähennyskehitystä, jos toimenpiteellä on vaikutusta kaasuajoneuvojen käyttöönottoihin. SBB arvioi, että jakeluinfratuen muutoksella hidastetaan raskaan liikenteen päästövähennystoimia, sillä jakeluverkon suppeus ei kannusta kaasuajojen lukumäärän kasvattamiseen.

Biokaasu on tunnistettu tärkeäksi toimenpiteeksi vähentää päästöjä erityisesti raskaassa tieliikenteessä. Tällä hetkellä yli 96% raskaista ajoneuvoista käyttää edelleen fossiilisia polttoaineita. Kaikkia käyttövoimia kannattaa edistää. Sähkö tulee olemaan tärkeä lyhyen välimatkan jakeluliikenteessä ja varteenotettava ratkaisu jo tällä vuosikymmenellä. Pidemmän välimatkan kuljetuksissa perinteisten polttoaineiden rinnalla metaani on varteenottavin ratkaisu heti käyttöön otettavissa sekä keskipitkällä ja uskoaksemme myös pitkällä aikavälillä – biokaasun päästövähennyspotentiaali (jopa negatiiviset päästöt) sekä kustannustehokkuus kiinnostavat kuljetus- ja logistiikkayrityksiä. Biometaania on jo nyt saatavilla ja sen tuotantomäärät ovat kasvussa, jos suunnitteilla olevat investoinnit toteutuvat. Myöhemmin metaanin jakelupisteillä voidaan jaella myös e-metaania, jolloin sama jakeluinfra palvelee myös RFNBO polttoaineiden jakelua. SBB:n mielestä kansallisesti on nyt järkevää kohdistaa niukat julkiset tuet niihin käyttövoimiin, joihin on saatavilla ajoneuvoja ja joissa jakeluinfra saadaan näin pikaisesti tehokkaaseen käyttöön.

Huomattavaa on myös, että jakeluvelvoitelaissa on alatavoite edistyneiden biopolttoaineiden ja ei biologista alkuperää olevien polttoaineiden jakelemiseksi (10% vuonna 2030). Parhaillaan käynnissä olevassa jakeluvelvoitelain päivityksen yhteydessä ollaan esittämässä omaa

alatavoitetta RFNBO-polttoaineille. Myös vastikään päivitetty uusiutuvan energian direktiivi (RED3) edellyttää alatavoitteiden asettamista. Biokaasun jättäminen pois jakeluinfratuen soveltamisalasta jättää käytännössä myös e-metaanin pois soveltamisalasta, joka ei ole päivitettävän jakeluvelvoitteen eikä myöskään RED3:n hengen mukainen. Lisäksi on huomattava, että mitä enemmän on vaihtoehtoja jakeluvelvoitteiden täyttämisessä (mm. biodiesel, bioetanoli, biometaani, e-metaani, sähkö), niin sen enemmän myös jakelijalla on valinnanvaraa velvoitteiden täyttämisen suhteen. Jättämällä biokaasu jakeluinfratuen soveltamisalan ulkopuolelle, voi se välillisesti lisätä kysyntää biodieselille ja muille drop-in-polttoaineille, mikä puolestaan nostaa niiden hintoja ja tätä kautta jakeluvelvoitteen kustannuksia myös loppukäyttäjälle. On tärkeää tunnistaa kokonaiskuva ja syysseuraussuhteet.

RATKAISU

SBB esittää, että biokaasu otetaan edelleen jakeluinfratuen piiriin ja ministeriö tekee kiireesti notifikaation Euroopan komissiolle. SBB:n arvion mukaan yksi ratkaisu saada biokaasu mukaan jakeluinfratuen piiriin on laajentaa *raskaalle liikenteelle* suunnattu biokaasun jakeluinfratukikilpailu koskemaan myös e-metaanin jakeluasemia. Täten jakeluinfratukikilpailutus voitaisiin järjestää samanaikaisesti biokaasua ja e-metaania jakeleville asemille. Kilpailutus voidaan tehdä omana kilpailutuksenaan heti, kun notifikaatio on saatu komissiolta. Esitämme, että notifikaation voisi tällöin hakea vuoteen 2030 asti, mikä loisi ennustettavaa toimintaympäristöä paitsi biokaasusektorille myös e-polttoaineita suunnitteleville toimijoille ja vähentäisi hallinollista taakkaa. Notifikaatio vuoteen 2030 asti ei sido nykyistä eikä tulevia hallituksia, sillä jakeluinfratukeen käytettävistä määrärahoista, olivatpa ne sitten päästökauppatuloja tai muuta kansallista rahaa, voidaan neuvotella tuttuun tyyliin vuosittain budjettiriihessä.

Perusteluina komissiolle voi esittää, että AFIR määrittää sekä biokaasun että synteettiset polttoaineet vaihtoehtoisiksi uusiutuviksi polttoaineiksi. Lisäksi nesteytetyn biokaasun jakelun laajentaminen on AFIR:n piirissä. Lisäksi biokaasun ja e-metaanin jakeluinfran laajentaminen myötävaikuttaa raskaan liikenteen päästövähennyksissä nopealla aikataululla ja edesauttaa näin taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Toimenpide on myös RED3:n hengen mukainen sekä biokaasun että e-metaanin osalta. Vaihtoehtoisten käyttövoimat ovat kasvaneet raskaassa liikenteessä hyvin hitaasti Suomessa. Vuonna 2023

SUOMEN BIOKIERTO & BIOKAASU RY

Suomessa 96% kuorma-autoista oli edelleen diesel-käyttöisiä. Varmistamalla riittävän kattava kansallinen biokaasun ja e-metaanin jakeluverkosto voidaan tarjota hyvä kotimainen käyttökohde uusille synteettisille polttoaineille jo nyt, mikä luo Suomelle hyvät asetelmat olla mukana tulevaisuuden vetymarkkinoilla. Biokaasun ja e-metaanin jakeluinfratukikilpailutus tukisi Suomen vetykluserin kehittymistä jo 2020-luvulla. Suomessa ei ole mahdollisuuksia varastoida talteen otettua hiilidioksidia, vaan on järkevää, että hiilidioksidi hyödynnetään toisella tavalla, kuten valmistamalla synteettisiä polttoaineita korvaamaan fossiilisia polttoaineita. Mitä tulee kiertotalouden edistämiseen, niin Suomi on EU:n asettamien jätteiden kierrätystavoitteista jäljessä. Biokaasulla on merkitystä eritoten biojätteen kierrätyksen tehostamisessa. Valtioneuvoston tuoreessa selvityksessä "Kiertotalous ja resilienssi: Kiertotalouden potentiaali kansallisen kriisinsietokyvyn vahvistamisessa" todetaan yksiselitteisesti, että teknologioiden laajamittainen ja poikkisektoraalinen käyttöönotto tulee mahdollistaa kiertotaloudessa, jotta voidaan edistää kansallista omavaraisuutta sekä saavuttaa kiertotalouden täysi potentiaali.

Koordinointi ja investointiympäristö

Olemme huolissamme siitä, että nyt eri ministeriöissä tehtävät toimenpiteet ovat radikaalisti ristiriidassa keskenään paitsi liikennebiokaasun osalta, niin laajemminkin tieliikenteen päästövähennyskeinojen ja energiaomavaraisuuden edistämisen osalta. LVM on talvella ja keväällä valmistellut jakeluinfraohjelmaa yhdessä laajan sidosryhmäjoukon kanssa. Kesäkuussa lausuntokierrokselle tulleessa ohjelmassa tunnistetaan selkeästi tarve ja halu laajetaan biometaanin jakeluinfraa eritoten raskaalle liikenteelle, minkä osalta jakeluinfratuet on tunnistettu yhdeksi tehokkaaksi keinoksi. Nyt kuitenkin TEM esittää jakeluinfratukien osalta täysin päinvastaista toimenpidettä. Nyt säädösympäristöä ei voi pitää selkeänä ja helposti ennustettavana. Tilanteen selkeyttämiseksi SBB esittää, että tieliikenteen päästövähennystoimia selkeytetään KAISU:n ja ilmasto- ja energiastrategien päivitysten yhteydessä. Kaikkia vaihtoehtoisia käyttövoimia kannattaa edistää raskaassa liikenteessä, jotta voidaan myötävaikuttaa päästövähennys- ja omavaraisuustavoitteiden saavuttamiseen.

Lisätiedot

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