

Kaasuautoilijat ry:n lausunto maa- ja metsätalousvaliokunnalle

Asia: E 62/2019 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Vihreän siirtymän rahoitus; Kestävä Eurooppa- investointiohjelma

Biokaasun isoilla mahdollisuuksilla on uhka

Biokaasu on tuuli- ja aurinkosähkön rinnalla vähäpäästöisin auton käyttövoima ja sitä tarvitaan, jotta asetettuihin liikenteen päästötavoitteisiin olisi mahdollista päästä. Monissa EU-maissa biokaasun osuus liikenteessä käytetystä kaasusta on jo yli 50 %. Erityisesti Keski-Euroopan maissa maakaasunkin käyttö liikennepolttoaineena voi olla jopa vähäpäästöisempää kuin fossiilisilla polttoaineilla tuotetun sähkön käyttö ja maakaasun käyttö liikennepolttoaineena voi toimia siltana kohti päästöttömän vihreän kaasun käyttöä.

Biokaasun liikennekäytön lisääminen kannustaa myös maataloja biokaasun tuottamiseen, koska liikennekaasu pitää huolta biokaasun kilpailukyvystä. Biokaasun tuottamisen yhteydessä syntyy maanparannusaineita ja lannoitteita, jolloin lannanlevitystarve vähenee ja lannan levitykseen tarvittava peltoala pienenee.

Biokaasua valmistetaan nykyisin pääasiassa uusiutuvista, yleensä paikallisista raaka-aineista, kuten kotitalouksien ja teollisuuden biojätteistä, lannasta ja jäteveden puhdistamojen lietteistä, eli biokaasu on aito kiertotaloustuote.

Suomessa karjan lannassa on valtavasti potentiaalia biokaasun tuottamiseksi. Biokaasun tuottaminen on usein liiketaloudellisesti haasteellista, siksi EU:n on investointiohjelmassaan panostettava biokaasulaitosten perustamistukiin ja biokaasun kilpailuedellytysten parantamiseen erityisesti maakaasuun, sekä bensiiniin ja dieseliin verrattuna.

Fossiilisten bensiinin ja dieselin korvaaminen yksittäisellä ratkaisulla (sähkö) on mahdotonta, kaikkia mahdollisia vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ratkaisuja tarvitaan.

Nykyiset EU-säännökset eivät kannusta biokaasun käyttöön liikenteessä vaan päinvastoin uhkaavat lopettaa biokaasulla toimivien autojen valmistuksen aiheuttamalla niiden valmistuksesta jopa sakkorangaistuksia autotehtaille.

Viimeisimpien uutisten mukaan Volkswagen Group aikoo EU-määräysten takia lopettaa kaasuautojen kehityksen ja lähivuosina valmistuksenkin. Jos kaasuautojen valmistus loppuu, biokaasun jakeluinfraankaan ei investoida. Kaasuautoilu on kuitenkin sähköautoilun rinnalla toistaiseksi ainoa toimiva vaihtoehto saavuttaa asetetut päästövähennystavoitteet.

Nyt on viimeinen hetki EU:n tarttua nopeasti toimeen, sallia päästöttömien autojen valmistus ja tukea sitä. Viimeistään Euroopan vihreän kehityksen investointiohjelman hyväksymisen yhteydessä on päätettävä korjauksista. Kaasuautoilijat ry esittää seuraavia toimenpiteitä tilanteen korjaamiseksi:

Toimenpiteet

1. Kaasuautot on välittömästi luokiteltava vähäpäästöisiksi.

- Erillispäätös tai vähintään selkeä tiedonanto asian käsittelystä tarvitaan nopeasti, jotta autotehtaat voivat jatkaa kaasuautojen kehitystä ja panostusta vaihtoehtoiseen puhtaaseen käyttövoimaan. Seuraavana ehdotuksena oleva päästömittaustavan muutos saattaa tulla käytäntöön liian myöhään pelastaakseen kaasuautojen valmistuksen.
- Tavoitteena on kasvattaa biokaasun osuutta kaikissa maissa, monissa EU-maissa se on jo yli 50 %, mikä tarkoittaa, että kaasuautojen todelliset elinkaaren aikana syntyvät päästöt alittavat jo tällä hetkellä EU:n asettamat päästörajat.
- YK:n ilmastosopimuksen mukaan kaikki 100% uusiutuvat polttoaineet ovat päästöttömiä.
- Biokaasun osuus liikenteessä on helposti saatavilla olevaa tietoa, jonka pohjalta päästöihin voi soveltaa Carbon Correction Factor eli CCF kerrointa.

2. Päästöjen mittaustapa on muutettava elinkaaripäästöihin perustuvaksi

- Päästöarvojen mittaaminen on muutettava elinkaaripohjaiseksi (WTW) pakoputken päästä tapahtuvan mittauksen (TTW) sijasta.
- WTW-mittauksessa kaikki ajoneuvot käyttövoimasta tai teknologiasta riippumatta saavat oikeudenmukaiset, todellisuutta vastaavat päästöarvot.

3. Puhtaiden autojen direktiivi on korjattava

- Julkisissa hankinnoissa on voitava suosia vähäpäästöisiä autoja niiden käyttövoimasta ja teknologiasta riippumatta.
- Biokaasulla kulkevat henkilöautot (esim. pikkubussit koululais- ja vammaiskuljetuksiin) on hyväksyttävä vähäpäästöisiksi.

4. Biokaasun ja synteettisen kaasun tuotantoinvestoinnit on saatava liikkeelle

- Kaasun jakelun ja puhdistetun biokaasun tuotannon investointeja on vauhditettava ja tehtävä investointiohjelmista houkuttelevia niin pienille kuin isoillekin toimijoille.
- Mikäli kaasuautokanta ja sitä kautta biokaasun kysyntä ei kasva, tavoitellut investoinnit bio- ja synteettiseen kaasun tuotantoon ja tuotantomenetelmien kehittämiseen jäävät toteutumatta.

Biokaasun liikennekäytön voimakas edistäminen on välttämätön keino liikenteen sähköistämisen lisäksi, mikäli EU tosissaan aikoo vähentää liikenteen päästöjä!

Tilastoja



”Kaasuautot on saatu EU:ssa ja Suomessa kasvu-uralle, automallit ovat lisääntyneet, autojen hinnat kilpailukykyisiä, biokaasun saatavuus parantunut. Tämän kehityksen jatkuminen on välttämätöntä päästötavoitteisiin pääsemiseksi, nyt positiivinen kehitys on vaarassa pysähtyä!”

Kaasuautojen määrä Suomessa

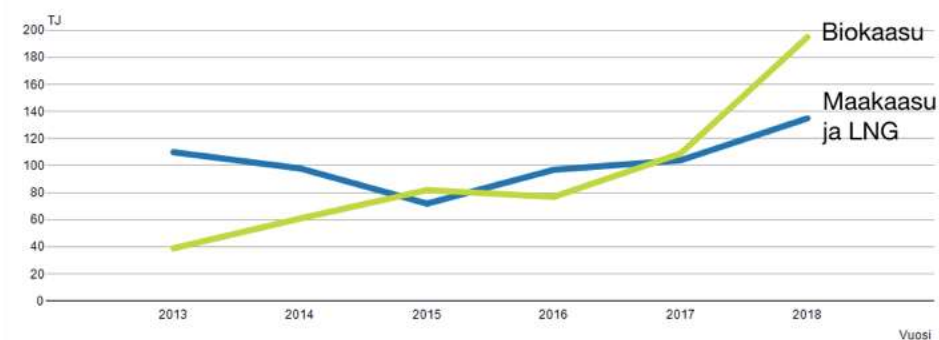


Kaasuautojen määrä Suomessa vuoden lopussa 2015-2019

Luokka	Vuosi				
	2015	2016	2017	2018	2019
Keskiväen ajoneuvot	1 838	2 130	3 665	4 389	11 360
Pienimuotoiset ajoneuvot	1 081	1 812	2 225	3 081	9 380
Keskiväen ajoneuvot	221	247	350	528	749
Keskiväen ajoneuvot	19	81	101	131	181
Keskiväen ajoneuvot	47	43	44	87	98

Lähde: Traficom

011 -- Liikenteen energiankulutus



Lähde Tilastokeskus

011 -- Liikenteen energiankulutus

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TJ						
Tieliikenne						
Maakaasu ja LNG	110	98	72	97	104	135
Biokaasu	39	61	82	77	109	195

Lähde Tilastokeskus

Biokaasun osuus autoihin tankatusta kaasusta oli siis 59 % vuonna 2018.

”Biokaasun osuus on Suomessa ja monessa muussa EU maassa korkea, biokaasulaitos ja jakeluasemainvestoinnit, sekä kaasuautokannan kasvu kulkevat käsi kädessä”

Kunnioitavasti

Jani Hautaluoma, Puheenjohtaja

Jukka Roinila, Viestintä

Kaasuautoilijat ry

Liitteet

Tarkennukset lausuntoon

Kaasuautoilijat ry:n tarkennukset lausunnossa esitettyihin toimenpiteisiin

Toimenpiteiden tarkennukset

Ehdotamme biokaasuautoilun edistämiseksi seuraavia toimia, jotka tulisi sisällyttää myös Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan ja Kestävä Eurooppa -investointiohjelmaan, jotta biokaasuautoilu voisi olla mahdollista ja biokaasun jakeluinfra, sekä tankkausasemaverkosto on saatava maan ja Euroopan kattavaksi

Biokaasun jakelu ei alkuvaiheessa voi olla yksityisenä liiketoimintana kannattavaa esimerkiksi Suomessa nykyisen jakeluverkoston ulkopuolella vaan jakeluverkoston laajentamiseen tarvitaan vahvaa julkista tukea EU:n ja kunkin jäsenvaltion taholta.

Biokaasun jakeluinfran laajentaminen vaatii myös yksityisten rahoituslaitosten rahoitusta. Esimerkiksi Suomessa on nyt tilanne, että pankit kieltäytyvät rahoittamasta jakeluasemainvestointeja vaikka niille olisi myönnetty valtion tuki. Tämä toki osaltaan johtuu valtion tuen pienuudesta.

EU:n tulee mielestämme velvoittaa rahoituslaitokset, joko kannustein tai sanktioin rahoittamaan kohtuullisella osuudella myös biokaasuinvestointeja, sekä biokaasun tuotantoa että jakelua liikennekäyttöön.

EU:n on kaikissa säädöksissään - ennen kaikkea päästörajamääräyksissä ja puhtaiden autojen direktiivissä - hyväksyttävä biokaasulla kulkevat autot vähäpäästöisiksi ja rinnastettava ne myös tuki- ja muissa määräyksissä täyssähköautoon. Nykyisin kaasuautojen päästömittaus tehdään pakoputken päästä maakaasua polttoaineena käyttäen ja tällä mittaustavalla kaasuauto saavat niin korkeita päästöarvoja, että ne eivät

A) pääsääntöisesti täytä EU:n asettamia vähäpäästöisen auton kriteereitä (CO₂ -päästöarvo pitää olla alle 95 g/km), minkä takia kaasuautojen valmistamisesta on autotehtaille uhkana EU:n asettama sakkorangaistus

B) täytä henkilö- ja pakettiautoluokissa EU:n puhtaiden autojen direktiivin vaatimuksia, eikä biokaasuautoja näin ollen voida suosia esimerkiksi kuntien järjestämissä koululais- ja vammaiskuljetuksissa Suomessa, vain sähköauto täyttää puhtaan auton vaatimukset vaikka sellaisia ei ole saatavillakaan esimerkiksi pikkubussien luokassa.

Eteneminen kohti biokaasuautojen hyväksymistä vähäpäästöisiksi on mahdollista joko

A) korjaamalla WLTP-päästömittausjärjestelmä (ainakin kaasuautojen osalta) ottamaan huomioon polttoaineen koko elinkaaren aikaiset päästöt.

B) hyväksymällä siirtymävaiheessa ns. Carbon Correction Factorin eli hiilikorjauskertoimen käyttö auton päästöarvon määrittämisessä. Tämä tarkoittaa sitä, että auton päästöarvoa korjataan maakohtaisella kertoimella, joka kertoo kuinka suuri osuus ko. maassa tankatusta kaasusta on biokaasua.

Esimerkiksi Suomessa liikennekaasusta 59 % on biokaasua eli kaasuauton päästöarvoa korjattaisiin kertoimella 0.41. Näin esimerkiksi myydyimmän kaasuautomallin, Škoda Octavian, WLTP:n mukainen CO₂-päästöarvo 115 g/km tulisi olemaan $0.41 \times 115 = 47$ g/km.

Näillä keinoilla autotehtaille tehtäisiin kannattavaksi kaasuautojen valmistus, eikä niiden valmistuksesta enää sakotettaisi. Autotehtailla on täysi valmius nopeastikin aloittaa kaasuautojen valmistus tai lisätä sitä ja laajentaa mallivalikoimaa.

Samalla päästöarvojen oikaiseminen mahdollistaisi esimerkiksi Suomessa verotuksen oikaisemisen oikeasti vähäpäästöisiä autoja oikeudenmukaisemmin kohtelevaksi.

Autonvalmistajien pitää saada itsenäisesti päättää, tuottaako omat päästövähennykset sähköllä, metaanilla vai vedyllä, tämänhetkisen tilanteen ollessa, että vain sähkö tai hybridit käy. Tämä mahdollisuus ei toteudu, koska vaikka esim. biokaasun ollessa päästötön vaihtoehto käytännössä se ei ole sitä autonvalmistajille.

Kannattamme vähäpäästöisten autojen hankintatukea, jota monessa EU-maassa käytetään edesauttamaan autokannan uusiutumista vähäpäästöisemmäksi. Emme kuitenkaan ymmärrä, että EU tai yksittäiset jäsenmaat suosivat vain yhtä teknologiaratkaisua eli sähköautoja tai sähkö- ja hybridiautoja. Hankintatukien on Kaasuautoilijat ry:n mielestä oltava teknologianeutraaleja ja sähköautoille annettavat suorat tai esimerkiksi veroalennusten muodossa annettavat hankintatuet on saatettava koskemaan myös biokaasulla kulkevia autoja.

Biometaania voidaan valmistaa myös synteettisesti esimerkiksi power to gas (P2G) -menetelmin, joiden avulla biokaasun tuotantopotentiaali voi monin- tai jopa monikymmenkertastua jo lähitulevaisuudessa.

P2G-tekniikat mahdollistavat myös kannattavan esimerkiksi tuuli- ja aurinkovoimaloiden tuottaman ylijäämäsähkön hyödyntämisen ja varastoinnin. EU:n tulee suosia vahvasti biometaanin erilaisten uusien tuotantomenetelmien tutkimusta, innovaatiohankkeita ja käyttöönottoa samoin kuin uusien biomassalähteidenkin tutkimusta ja käyttöönottoa. Viimemainituista esimerkkejä ovat mm. kaislat ja Itäisen Euroopan arojen kasvistot.

Elinkaaripäästöt ja lainsäädännön vaikutus investointeihin

Kuten aiemmin todettu niin kaasuautojen päästöluokituksessa on nykyään iso ongelma siinä, että biokaasua ei huomioida mitenkään vaan kaikki päästöt luokitellaan maakaasun mukaan, koska päästöt mitataan vain putken päästä.

Uusiutuvan kaasun investointien suhteen on ensiarvoisen tärkeää, että kaasukäyttöisillä ajoneuvoilla nähdään tulevaisuus pitkällä aikavälillä, jotta tankkausasema sekä biokaasun tuotanto kasvaisivat suunnitellulla tavalla.

Liiketaloudellisesti yksityisautoilu on biokaasulle elintärkeä, rankasti kilpailtu logistiikka-ala sekä meriliikenne ei riitä tuomaan taloudellisesti kestävä kysyntää biometaanille vielä tässä vaiheessa.

Rekoissa ja laivoissa LNG on ratkaisu alentaa päästöjä nopeasti, uusiutuva kaasu, erilaiset hybridijärjestelmät, maasähkö ym. korvaavat fossiilista osuutta tulevaisuudessa, mutta aikajana on pitkä.

Henkilöliikenteessä muutokset saadaan nopeasti aikaan ja kaasuautojen tekniikka on koettua. Autoteollisuudella on täydet valmiudet valmistaa kaasuautoja paljon, kun ohjaus siihen suuntaan päätetään tehdä eikä niin että ohjataan autoteollisuus kokonaan pois kaasutoista

Kaasuautoilijat ry peräänkuuluttaa teknologiariippumattomuutta päästöjen vähentämisen osalta, nyt se ei toteudu. Biokaasuautoilijat tuo vähintään saman päästövähennyksen kuin sähköautoilijat, mutta sitä ei huomioida millään tavalla.

Tämän korjaaminen luo uskoa infran kehittäjille, autovalmistajille, yrityksille ja kuluttajille.

Tällöin InvestEU rahaston agendalla oleva uusiutuvan kaasun infrahankkeet etenevät, koska investoijat uskovat uusiutuvan kaasun laajaan käyttöön tulevaisuudessa.

Kaasuinfrahankkeita ei pidä tukea ilman että mukana on uusiutuva kaasu, tämä on kaasuautoilijat ry:n mielestä myös hyvä asia.

Hankkeiden menestyksen suhteen kaasuautojen rooli on merkittävä, ilman kasvavaa kaasuautokantaa ilmastoon ja ympäristön kannalta hyvät hankkeet ovat vaarassa jäädä toteutumatta.

Biokaasun riittävydestä keskustellaan aina, se ei ole koskaan ongelma silloin kun puhutaan rekoista ja laivoista, vaan ainoastaan kun puhutaan henkilöautoista.

Biokaasun riittävyys on varmasti haaste, samalla tavalla kuin akkumineraalien kaupallisesti ja ympäristöllisesti kestävä saatavuus.

On suunnaton riski luottaa pelkkään sähkövaihtoehtoon, uusiutuvan kaasun merkittävä kasvattaminen pienentää tätä riskiä, aina on oltava vaihtoehtoisia ratkaisuja.

[Metaanipäästöjen hallinta ja digitalisaatio osana uusiutuvan kaasuinfran kehittämistä](#)

Kaasuninfrassa on aina metaanipäästöjen mahdollisuus, mutta siihen on mahdollista vaikuttaa mm. digitalisaatio ratkaisulla, paremmilla mittausmenetelmillä, sekä toiminnanharjoittajien paremmalla sitoutumisella päästöjen hallintaan.

Metaanipäästöjä tehdään liian paljon ihan tietoisesti esimerkiksi kunnossapitotöissä, vaikka vaihtoehtona olisi talteenotto ja uudelleen käyttö, tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että päästöjen kustannus on pienempi kuin talteenoton ja uudelleen käytön hyöty.

Tämä on osittainen lineaaritalouden ilmiö ja kiertotalouteen siirtymisessä tämä on tärkeä osa päästöjen kannalta saada kuntoon.

Metaanipäästöt on mahdollista kitkeä lähes kokonaan, kun se laitetaan tahtotilaksi ja ratkaisuja tuetaan, sekä kehitetään.

Sähköautojen osalta digitalisaation kehitys edistyy vauhdikkaammin, mm. yhteiskäyttöautojen osalta teknologiariippumaton puhtaiden autojen yhteiskäyttöalustoja on tärkeää kehittää ja tuottaa uusia palveluita.

Vaihtoehtoisessa liikenteessä puhutaan aina niukkuudesta johon ei fossiilitaloudessa ole opittu. Optimointi kaikessa on avainasemassa, investoinneissa, operatiivisessa toiminnassa, loppukäyttäjän toiminnassa, logistiikassa jne.

Autojen data pitää saada enemmän käyttöön niin henkilö kuin raskaassa liikenteessä, tämä esimerkiksi auttaa vähentämään päästöjä polttoainelogistiikassa.

Kehittynyt tekoälyyn pohjautuva logistiikan hallinta, autojen tankkausten ennakointi, koulutus ja kehitys ym. tuovat isot edut vaihtoehtoiseen liikenteeseen ja motivoi ihmisiä siirtymään uusiin vaihtoehtoihin.

Suomi voi hyvin olla vaihtoehtoisen liikenteen digitalisaation edelläkävijä. Työllistävä vaikutus alan kärkiyhtiöillä on merkittävä. Kaasuautoilijat voivat toimia tässä suunnannäyttäjänä.