

Viime viikolla ja viikonvaihteessa levisi mediassa laajasti uutinen Ilmastopaneelin julkaisemasta sähköautolaskurista (autokalkulaattori.fi). Uutisoinnissa tuli vahvasti esiin Ilmastopaneelin itsensä levittämä tulkinta laskurin antamista tuloksista, joiden mukaan ”sähköauto päihittää muut autot niin kustannuksissa kuin päästöissäkkin muutaman käyttövuoden jälkeen” (esimerkkinä suora lainaus Ylen uutisen otsikosta).

Tämä tulkinta laskurin antamista tuloksista on väärä ja harhaanjohtava. Laskurin omia oletusparametrejä käyttäen saadaan tulokseksi, että biokaasulla kulkeva kaasuauto on esimerkiksi keskikokoisten autojen luokassa sekä vähäpäästöisin että edullisin, kun tarkastellaan (laskurin oletusasetusten mukaisesti) 15 käyttövuoden aikaisia kokonaispäästöjä ja kustannuksia 14000 km:n keskimääräisellä ajosuoritteella. Ajetun matkan tai tarkasteluajanjakson muttaminenkaan ei muuta tulosta, haluamme vain korostaa, että tähän tulokseen päädytään koskematta Ilmastopaneelin itsensä tekemiin olettamuksiin. Tuloksia tarkemmin kirjoituksen lopussa.

Laskuri on hyvin monipuolinen ja erinomaisesti toteutettu ja antaa oikein käytettynä hyvän mahdollisuuden vertailla eri käyttövoimilla toimivien autojen elinkaaren aikaisia päästöjä ja kustannuksia esimerkiksi kuluttajan ollessa valitsemassa itselleen uutta autoa. Ainoa helposti harhauttava tekijä laskurissa on kaasuauton käsittely. Laskuri lähtee oletuksesta, että kaasuautossa käytetään polttoaineena puoliksi fossiilista maakaasua ja puoliksi uusiutuvaa biokaasua. Laskurissa voi kyllä asettaa auton polttoaineeksi vain biokaasun, mutta tämän asetuksen tekeminen vaatii jo pientä harrastuneisuutta enemmän kuin vain esimerkiksi vaihtoehtojen ”bensa-auto”, ”sähköauto” tai ”kaasuauto” valitseminen vertailuun. Päästäkseen raflaaviin otsikoihin sähköauton ylivoimaisuudesta päästöjen vähäisyydessä Ilmastopaneeli on itse käyttänyt asetusta, että kaasuautossa käytetään polttoaineena puoliksi maakaasua ja puoliksi biokaasua. Tosiasia kuitenkin on, että kaasuauton käyttäjä voi aivan itse päättää käyttää autonsa polttoaineena ainoastaan uusiutuvaa biokaasua, jolloin auton kasvihuonekaasupäästöt - laskurinkin mukaan - ovat minimaaliset. Suurin osa kaasuautoilijoista valitseekin autonsa polttoaineeksi biokaasun, muuten ei olisi toteutunut se, että esimerkiksi vuonna 2018 Suomessa autoihin tankatusta kaasusta 73 % oli biokaasua (lähde Tilastokeskus ja Energiategollisuus).

Biokaasu on vähäpäästöisin liikenteen käyttövoima aurinko- ja tuulisähkön rinnalla. Toisin kuin fossiilisten polttoaineiden käyttö biokaasun käyttö ei lisää hiilidioksidia ilmakehään vaan ainoastaan kierrättää luonnon omaa hiilidioksidia. Lisäksi biokaasulla on monia muita etuja: se on 100 % kotimaista, puhdasta kiertotaloutta ja biokaasun valmistuksen oheistuotteena syntyy mm. hyviä kierrätyslannoitteita ja maanparannusaineita, joiden käytöllä voidaan vähentää keinolannoitteiden käyttöä maataloudessa.

Myös hallituksen suunnitelmassa ja esimerkiksi Liikenne- ja viestintäministeriön asettaman liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän Ilmo45-raportin skenaarioissa kaasuautot on nähty merkittävässä osassa tavoiteltaessa liikenteen hiilineutraaliutta. Ilmo45-työryhmä asetti tavoitteeksi 130.000 kaasuhenkilöautoa ja lisäksi 6.000 raskasta kaasuajoneuvoa ja 14.000 kaasupakettiautoa vuonna 2030. Hallituksen tavoite on 50.000 kaasuautoa Suomessa vuonna 2030 ja siihen perustuva välitavoite 5.000 kaasuautoa vuonna 2020. Tämä hallituksen tavoite on jo ylitetty tuplana yli vuosi etuajassa, kun juuri joulukuun alussa juhliittiin jo kymmenettä tuhatta kaasuautoa Suomessa. Kaasuautojen määrä Suomessa on viisinkertaistunut parissa vuodessa huolimatta siitä, että niiden hankintaa ei ole mitenkään valtion toimesta tuettu vaan päinvastoin niiden käytöstä rangaistaan mm. käyttövoimaverolla. Tämä osoittaa hyvin, että ihmiset ovat valmiita tekemään omakohtaisia ratkaisuja puhtaamman liikenteen puolesta.

Ihmettellemme Ilmastopaneelin motiivia levittää kaasuautoilusta vääristynyttä tietoa ja hehkuttaa ainoastaan sähköautoa ylivoimaisesti parhaana valintana ilmaston kannalta. Ilmastokriisin torjumiseksi tarvitaan kaikkia nopeita ja tehokkaita toimia myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Henkilöautoilun osalta sellaisia ovat siirtyminen puhtaan sähkön ja uusiutuvan biokaasun tai muiden kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden käyttöön autojen käyttövoimana.

Ilmastopaneelin yksi peruste biokaasun hylkimiselle on ajatus siitä, että biokaasu tarvitaan jatkossa erityisesti raskaan liikenteen käyttöön, koska raskaan liikenteen sähköistäminen on vaikeaa. Nyt tarvitaan kuitenkin nopeita ja tehokkaita toimia eikä tässä vaiheessa ole mitään syytä hidastella biokaasun käyttöönotossa minkään ajoneuvoryhmän osalta vaan sitä on pyrittävä hyödyntämään nopeasti kaikissa liikennemuodoissa. Biokaasun kestävä tuotannon lisäämistä on myös voimakkaasti kannustettava. Arvioiden mukaan Suomessa biokaasun kestävä tuotantopotentiaalia pelkästään biomassoista kuten biojätteistä, jätevesilietteistä sekä teollisuuden ja maatalouden sivuvirroista riittää ainakin miljoonalle autolle ja uusien Power-to-X -tuotantomenetelmien myötä paljon suuremmallekin automäärälle. Missään tapauksessa edes ajatus biokaasun mahdollisesta varaamisesta raskaalle liikenteelle ei oikeuta Ilmastopaneelia levittämään vääriä tulkintoja laskurin tuloksista.

Ilmastopaneeli on arvostettu ja laajasti siteerattu asiantuntijaelin, mutta sen pitäisi muistaa olla suosituksissaan teknologiariippumaton ellei se kerro selviä perusteita myös jonkin tietyn teknologiaratkaisun suosimiseen. Sähköauton yksipuoliselle suosimiselle ja biokaasuauton hylkimiselle ei mielestämme ole perusteita.

Kaasuautoilijat ry haluaa edistää vähäpäästöistä ja päästötöntä liikennettä riippumatta siitä, millä teknologialla siihen päästään - mielellään kuitenkin niin, että varovaisuus- ja huoltovarmuussyistä ei jättäydyttäisi vain yhden teknologian varaan vaan annettaisiin kaikille päästöttömille teknologioille mahdollisuus.

Kaasuautoilijat ry

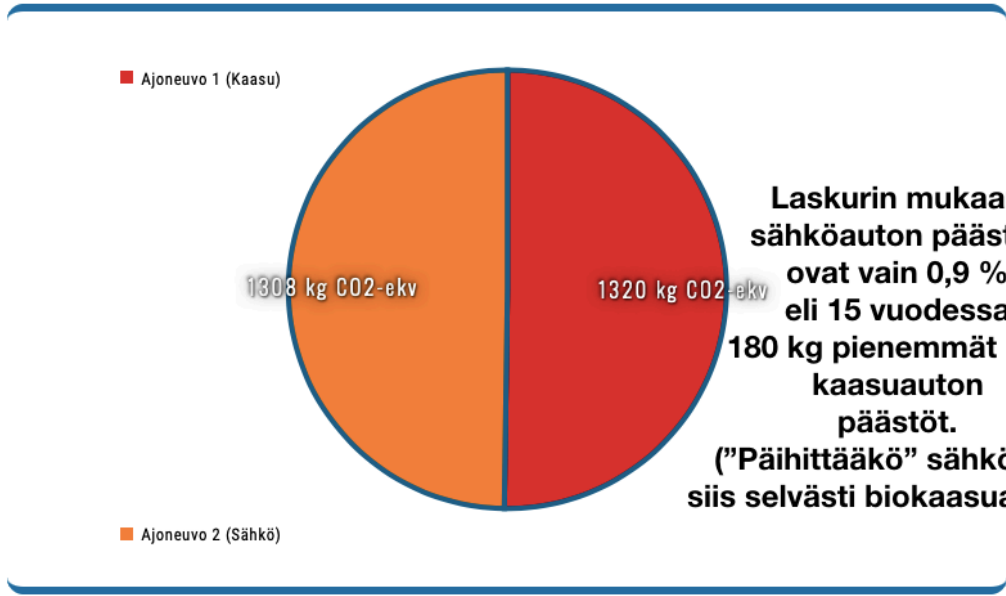
Jukka Roinila
p. 050 3381770

info@kaasuautoilijat.fi
www.kaasuautoilijat.fi

Kaasuautoilijat ry on kaasuautoilijoiden ja kaasuautoilusta kiinnostuneiden yhdistys, joka pyrkii levittämään luotettavaa tietoa kaikista kaasuautoihin ja kaasuautoiluun liittyvistä aiheista sekä erityisesti biokaasun käytöstä liikennepolttoaineena. Tutustu toimintaamme ja kannanottoihimme osoitteessa www.kaasuautoilijat.fi.

Esimerkki 1. Päästöt laskurin mukaan laskurin omilla oletusarvoilla: keskikokoinen sähköauto vs keskikokoinen kaasuauto polttoaineena biokaasu

Keskimääräiset vuosittaiset päästöt (15 vuoden ajalta) Keskimääräinen ajosuorite 14000 km/v 



Esimerkki 2. Päästöt laskurin mukaan: Volkswagen Golf sähköauto vs Volkswagen Golf kaasuauto polttoaineena biokaasu

Keskimääräiset vuosittaiset päästöt (15 vuoden ajalta) Keskimääräinen ajosuorite 14000 km/v 

