

Kaasuautoilijat ry peräänkuuluttaa kunnianhimoisempaa päästöjen vähentämistä EU:ssa ja haluaa Suomen toimia suunnannäyttäjänä

EU:n komission heinäkuussa julkaisemassa Fit for 55 -ilmastopakettissa ehdotetut toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi vahvistivat EU:n ajamaa linjaa, jonka mukaan hyväksyttävä teknologia on ennalta määrätty. Vaikka ehdotuksessa mainitaan erikseen, että autoteollisuus voi itse valita nollapäästöisen teknologian, käytännössä auton käyttövoimaksi kelpuutetaan vain sähkö tai vety, joiden päästöt pakoputken päästä mitaten ovat nolla. Myös biometaanilla ja synteettisellä metaanilla olisi mahdollisuus päästä nollapäästöihin ja jopa hiilnegatiivisuuteen koko käyttövoiman elinkaari huomioiden, mutta niiden tarjoamaa päästövähennysmahdollisuutta ei esityksessä ole otettu mitenkään huomioon. Päästötarkastelussa pitäisi ottaa huomioon sekin, että vety tehdään nykyisin enimmäkseen maakaasusta ja sähköön tuotanto on monissa maissa vielä hyvin paljolti fossiilisen polttoaineen varassa.

Päästöjen vähentämiseksi yhteinen tavoite tulee olla korvata fossiilista bensiiniä ja dieseliä käyttäviä autoja vähäpäästöisemmillä ja päästöttömillä vaihtoehtoilla mahdollisimman paljon. Kysymekin, miksi kaikkia tarjolla olevia mahdollisuuksia liikenteen päästöjen nopeaksi vähentämiseksi ei haluta käyttää. Miksi miljoonien päästöttömien biokaasulla tai synteettisellä metaanilla kulkevien autojen käyttöönotto halutaan estää? Yhdistys näkee niin sähköautojen yleistymisen kuin vetyteknologiankin hyvänä kehityksenä, mutta ihmettelemme, miksi nyt todella kilpailukykyistä kaasuteknologiaa ei skaalata tosissaan.

EU:n selvitysten mukaan Suomessa suhteellisen puhtaan sähköön maassa sähköauton elinkaaripäästöt ovat 65 % pienemmät kuin bensiinikäyttöiseen auton. Biokaasulla elinkaaripäästöjen vähenemä on vielä enemmän, tällä hetkellä 85 % ja tulevaisuudessa mennään kohti nollapäästöjä. Ilmastonmuutoksen kiihtyessä pitää ehdottomasti siirtyä kiertotalousajatteluun ja ajaa fossiilisten polttoaineiden käyttöä mahdollisimman tehokkaasti alas jatkuvan talouskasvun tavoittelun sitä estämättä.

Suomen hallitusten tiekartoissa biokaasuautot ovat hyvin esillä ja yhdistyksemme pitääkin hyvänä tavoitetta, että Suomessa olisi 130 000 kaasuautoa henkilöliikenteessä vuonna 2030. Tavoite voidaan saavuttaa ja sitä voidaan nostaa, kun panostamme lisää konvertointeihin. Suomella on tässä asiassa hyvä mahdollisuus toimia edelläkävijänä. Pohjoismaissa kehitys on jo hyvää, Ruotsi on kasvattanut kaasuautojen kantaa jo pitkään ja Norja juuri luokitteli biokaasuautot päästöttömiksi samalla tavalla sähköautojen kanssa.

On myös nostettu huolta, että kaasunjakeluinfra tuet menevät hukkaan. Tämä huoli on turha sillä kaasunjakeluasemat palvelevat henkilöautojen lisäksi myös busseja, jäteautoja ja kaasuautoja on huonommassakin skenaariossa pitkällä tulevaisuudessa. Raskaassa liikenteessä sähkö ei tule korvaamaan dieselkalustoa vielä pitkään aikaan, mutta biokaasulla tätäkin kalustoa voidaan uudistaa päästöttömäksi. Kaikki biokaasun jakeluun ja tuotantoon suunnattu tuki on samalla kiertotalouden ja omavaraisuuden tukemista eikä sillä tueta jossain muualla välittömästi tai välillisesti tuotettuja päästöjä.

Tavoite on yhteinen: päästöt alas. Miksi tuki suunnataan ja lisää tukea halutaan vain sähköautoille? Biokaasuautot eivät tarvitse tukea, ainoastaan polttoaineen tuotanto ja jakelu tarvitsee ja silloin tuet kohdistuvat kansalliseen pääomaan ja kiertotalouden edistämiseen. Kaasuautoilla on tärkeä rooli kannattavan kysynnän luomisessa, siksi on tärkeää että kaasuautoja suositaan verotuksellisesti ja luokitellaan päästöttömiksi biokaasua käyttäessään.

Kaasuautoilijat ry