

Asia: VN/13219/2021

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua esityksestä laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintatuesta ja muuntotuesta.

YLEISESTI

Etanolikonversiot ovat ylivoimaisesti suosituin käyttövoimamuutos, joiden vuosittainen määrä on vaihdellut 1000–2000 kappaaleen välillä. Etanolikonversiot ovat erittäin kustannustehokas tapa vähentää välittömästi fossiilisen öljyn kulutusta ajoneuvoliikenteessä. Konversiot ovat kaikkien suomalaisten käsien ulottuvilla tulotasosta tai asuinpaikasta riippumatta. Etanolikonversio on kaikille suomalaisille yhdenvertainen keino siirtyä vaihtoehtoisen käyttövoiman käyttäjäksi.

Polttoainejakelijoilta saamiemme E85:n kulutustietojen pohjalta voimme olettaa, että korkeaseosetanolia käyttäviä autoja on Suomessa lähes 13 000 kappaletta. Flexifuel-autojen määrä on kasvanut vakaasti erityisesti etanolikonversioiden kautta, mutta vuoden 2021 alusta lähtien on voinut tilata myös uusia flexifuel-autoja. Taustamuistiossa esitetty konvertoidun auton mediaani-ikä koskee vain muuntotukikelpoisia autoja. Tilastojen ulkopuolelle jää kaikki sellaiset etanoliautot, joita ei ole kannattavaa tiukan sääntelyn vuoksi muutoksastaa.

Etanoliautoilijat ry pitää erittäin tärkeänä esityksenä, että muuntotukea jatketaan vuoteen 2025 asti. Toimialan ja etanoliautoilijoiden näkökulmasta muuntotukien jatko on ratkaiseva kannustin etanolikonversioiden tekemiselle ja toisaalta se viestii siitä, että konvertointi nähdään

vartenotettavana liikenteen päästövähennyskeinona. Nykyisen autokannan käyttövoimamuutokset ovat jakeluvaihteen ohessa ainoa tapa vähentää liikenteen päästöjä välittömästi, verrattuna kymmenien vuosien mittaiseen hitaaseen autokannan uudistumiseen.

ETANOLIMUUNTOTUKEA TULISI KOROTTA

Esityksessä etanolikonversioiden muuntotuki säilyy päällisin puolin samanlaisena kuin edellisenä tukikautena vuosina 2018–2021. Tukisumma on esitetty pidettävän samalla 200 euron tasolla, joka on määritelty vuoden 2018 konversioiden hintatason mukaan. Konversioteknologia on kehittynyt näiden vuosien aikana ja samalla myös laitteiden hintataso.

Toimiala on käyttänyt yli puoli miljoonaa euroa pelkästään Euroopassa konversiolaitteiden päästöttestaukseen. Tämän lisäksi markkinoille on tulossa suoraruiskutusmoottoreihin sopivia muunnoslaitteita, jotka ovat tekniikaltaan paljon vaativampia kuin perinteiseen imusarjaruiskutukseen sopivat muunnossarjat. Tuotekehityksen ja markkinavaatimusten täyttämiseksi tehdyt investoinnit näkyvät laadukkaiden konversiolaitteiden hinnassa.

Näiden edellä mainittujen syiden sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartan kirjausten perusteella Etanoliautoilijat ry esittää, että muuntotuki korotetaan 400 euroon ajoneuvoa kohden.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan linjauksessa ei lukita tukitasoa vaan siinä todetaan, että ”Jatketaan konversiotukien myöntämistä myös vuosina 2022–2030. Selvitetään ja otetaan käyttöön toimia, joilla voidaan edistää konversioiden tekemistä entisestään.” Kirjaus antaa selkänöjan tukitason nostoon, mikäli sen avulla voitaisiin edistää konversioiden suosiota. Autoilijoiden näkökulmasta pienikin tukitason nosto parantaa konversioiden houkuttelevuutta.

Muuntotuen korotusta voi perustella myös vertaamalla tukitasoa muihin Euroopan maihin, joissa myönnetään etanolikonversioihin tukea. Esimerkiksi Ruotsissa voit saada noin 500 euron muuntotuen täysin samalle etanolikonversiolaitteelle mitä myydään Suomessakin. Ranskassa tukitasot vaihtelevat alueellisesti, mutta parhaimmillaan konversiotuki on jopa 1000 euroa. Suomessa 400 euron muuntotuki olisi yhä erittäin kustannustehokas tapa vähentää päästöjä, erityisesti kun konversiolaitteiden sääntelyä kevennetään Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti.

PAKETTIAUTOT JA KEVYET KUORMA-AUTOT MUUNTOTUEN PIIRIIN

Esitysluonnoksen valmistelussa olisi aiheellista selvittää myös voisiko suuret ja runsaspäästöiset lava- ja maastoautot, jotka ovat merkitty kevyiksi kuorma-autoiksi (N2G) tai pakettiautoiksi (N1G) liittää muuntotuen piiriin. Päästöjen vähentämisen kannalta tällaisten autojen, kuten Dodge Ram ja Chevrolet Silverado, käyttövoimamuunnosten tukeminen olisi järkevää.

FLEXIFUEL-PAKETTIAUTOT MUKAAN HANKINTATUKEEN

Lakiehdotuksessa esitetään hankintatukia sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille. Jostain syystä uudet flexifuel-pakettiautot ovat jääneet pois lakiesityksestä. Teknologianeutraaliuden nimissä E85-polttoainetta käyttäville uusille pakettiautoille, kuten Ford Fiesta Van, tulisi myöntää samansuuruinen hankintatuki kuin kaasukäyttöisille pakettiautoille.

Biokaasu ja bioetanoli ovat molemmat vuodesta 2022 lähtien jakeluelvoitteen alaisia polttoaineita, joten päästöjen vähentämisen kannalta ne ovat samalla viivalla. Molemmat tukevat ravinnekierrätystä ja kiertotaloutta. Biometaania valmistetaan maatalous-, yhdyskunta ja teollisuusjätteistä, aivan kuten myös bioetanolia. Molemmat polttoaineet tuottavat fossiiliseen polttoaineeseen verrattuna vähemmän lähipäästöjä. Näin ollen ei ole selkeää perustetta sille, miksi biokaasupakettiautojen hankintaa tuettaisiin, mutta ei flexifuel-pakettiautojen.

LOPUKSI

Yleisesti ottaen päästövähennys- ja biojakeluelvoitteen tavoitteiden saavuttamiseksi Suomessa olisi syytä nostaa bioetanolin käyttöä yleisesti liikenteessä. Esimerkiksi 95E20 bensiinilaadun avulla voimme kustannustehokkaasti ja helposti vähentää tieliikenteen päästöjä ilman merkittävää painetta polttoaineiden hinnan korotuksille. Nykyinen autokantamme kestää jo pääosin hyvin E20:n etanolipitoisuuksia.

Korkeaseosbiopolttoaineet ovat tärkeä komponentti biojakeluelvoitteessa, sillä vain käyttämällä korkeaseosbiopolttoaineita (E85, HVO, B100 ja Biokaasu) on mahdollista ylittää biojakeluelvoitteen tavoitteet. Tätä myötä on mahdollista myös saavuttaa jakeluelvoitetta suuremmat päästövähennyshyödyt, muutoin päästövähennysten määrä rajoittuu vain velvoitteen piiriin.

Esimerkiksi mahdollisimman laaja korkeaseosetanolin käyttö tieliikenteessä vapauttaa uusiutuvan dieselin kapasiteettia käytettäväksi kilpailukykyiseen hintaan vaikkapa jakeluelvoitteen ulkopuolisessa lentoliikenteessä. Toisaalta se pitää polttoaineiden hintojen korotukset maltillisina, kun kaikki biopolttoaineiden kysyntä ei keskity pelkästään uusiutuvaan dieseliin, josta on jo voimakasta kilpailua polttoainemarkkinoilla.

Korkeaseospolttoaineet eivät missään nimessä vähennä jaeltavien biopolttoaineiden määrää, vaan mahdollistavat tavoitetta suuremman jakelun markkinaehtoisesti.

On kuitenkin huomioitava, että muunnostukea tärkeämpi tekijä henkilöautojen käyttövoimamuunnoksille on muutokatsastussäätelyn helpottaminen. Etanoliautoilijat ry haluaa muistuttaa, että fossiilittoman liikenteen tiekartassa päätettiin, että etanolikonversioiden lähipäästöjen hyväksymismenettelyä kehitetään ja kevennetään. Selvitystyö näiden muutosten toimeenpanoa varten tulisi aloittaa mahdollisimman pian ja osallistaa toimialaa ja muita sidosryhmiä selvitystyössä.

Kunnioittaen,

Vilhartti Hanhilahti

Toiminnanjohtaja

Etanoliautoilijat ry

Hanhilahti Vilhartti
Etanoliautoilijat ry - Toiminnanjohtaja