

Asia: VN/14961/2024

Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3)

Toimenpideohjelma tavoitteiden saavuttamiseksi

Avovastaus

-

Liikenne

Avovastaus

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan.

Liikenteen päästöjen vähentäminen on keskeisessä asemassa kokonaispäästövähennystavoitteiden toteutumisessa. Suomi on myös sitoutunut liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä osana Elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Nyt esitetyt lisätoimenpiteet ovat kannatettavia, mutta riittämättömiä.

Suomen tulisi pitää kiinni liikenteen päästövähennystavoitteestaan ja esittää siihen tarvittavat toimenpiteet osana suunnitelmaa. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää teknologianeutraalia lähestymistapaa ja kaikkien käytettävissä olevien teknologioiden edistämistä.

E85-polttoaineella on merkittävä päästövähennyspotentiaali, jota ei Suomessa kuitenkaan ole vielä saatu käyttöön. Ranskassa, jossa uusiutuvien polttoaineiden käyttöön kannustetaan, saavutetaan nykyisin E85-polttoaineella jo 0,95 Mt:n vuosittaiset päästövähennykset. Ratkaiseva ero Suomeen tule polttoaineverotuksesta sekä alueittain käytössä olevista muuntotuista.

Muuntotukien palauttaminen käyttöön on erittäin kannatettava toimenpide, jolla voitaisiin oikein toteutettuna saavuttaa merkittävästi suurempikin päästövähennysvaikutus nostamatta liikkumisen

kustannuksia. Muuntotuella on myös mahdollista puuttua olemassa olevan ja edelleen kasvavan bensiiniautokannan päästöihin.

Ratkaisevaa jatkovalmistelussa kuitenkin on muuntotuen taso. Vuoden 2024 lyhyen muuntotukikauden perusteella on selvää, että entinen 200 euron tukitaso ei riitä kannusteeksi ja muuntotukea jäisi todennäköisesti käyttämättä. Asianmukaisesti tehty etanolikonversio esimerkiksi nykyaikaiseen plug-in hybridiin suoraruiskutusteknologialla maksaa asennettuna ja muutoksastettuna noin 800-1000 euroa, jolloin 200 euron tuki ei muodosta riittävää kannustetta.

Etanoliautoilijat ry esittää, että muuntotuen taso voitaisiin jatkossa sitoa muutoksen todellisiin kustannuksiin siten, että sähköiseen muuntotukihakemukseen tulisi liittää myös kuitit muutossarjasta, asennuksesta sekä muutoksastuksesta. Muuntotuki voisi olla esimerkiksi korkeintaan 800 euroa, kuitenkin korkeintaan 90 prosenttia muutoksen todellisista kustannuksista. Näin voitaisiin luoda riittävän vahva kannustin ilman, että muuntotuki olisi kuitenkaan ikinä suurempi kuin muutoksen todellinen kustannus.

Muuntotuki on selvästi kustannustehokkain liikenteen päästövähennystoimi – Traficomien selvityksen mukaan etanolikonversioiden osalta vain 48 €/tCO₂. Tämäkin luku on kuitenkin liian suuri.

Selvityksen perusteluissa on muuntotuen saajille tehdyn kyselytutkimuksen perusteella oletettu, että noin puolet konversioista tehtäisiin ilman muuntotukeakin, ja siksi sen vaikuttavuus on puolitettu. Tätä logiikkaa ei kuitenkaan voida suoraan käyttää ennakoimaan tulevaa, koska ne muutokset, jotka tehtäisiin ilman muuntotukea, on jo pitkälti tehty. Siten muuntotuen palauttamisen myötä aikaansaavat konversiot olisivat lähes kaikki uusia, sellaisia, joita ei tehtäisi ilman muuntotukea.

Lisäksi päästövähennysten arvioinnissa on oletettu, että ajoneuvo olisi etanolikonversion jälkeen liikennekäytössä vain 4,4 vuotta. Tämä perustuu tilastotietoon edellisen muuntotukilain ajalta, jolloin muuntotukea haettiin keskimäärin 18 vuotta ajoneuvoihin. Tätä lukua kuitenkin vääristää voimakkaasti se, että muuntotukea pystyi hakemaan vain ennen 1.9.2009 käyttöönotettuihin ajoneuvoihin. Muuntotuen viimeisenä vuonna muuntotukea sai siis vain vähintään 13 vuotta vanhoihin autoihin, joka väistämättä nosti myös ajoneuvojen keski-ikää.

Tilanne on tältä osin muuttunut perustavanlaatuisesti, kun viime vuonna voimaan tullut ajoneuvolaki mahdollisti muutokset myös aivan uusille ajoneuvoille. Uuden määräyksen aikana konvertoidut ajoneuvot ovat olleet keskimäärin 9 vuotta vanhoja, eli niillä on jäljellä käyttöikää 13 vuotta. Tämä kolminkertaistaa muuntotuella saavutettavat päästövähennykset ja siten myös laskee päästövähennystonnin kustannusta selvästi.

Etanoliautoilijat ry on laskenut lähdeviitattuihin, puolueettomiin lukuihin perusten päästövähennystonnin kustannukseksi 500 euron muuntotuella noin 26 euroa. Vertailun vuoksi jakeluväyteen nykyisen, HVO-painotteisen täytön kustannuksiksi yhteiskunnalle on arvioitu noin 400 euroa per päästövähennystonni, ja nykyisellä sähköautojen verotuella päästövähennystonnin kustannuksiksi alentuneina verotuloina tulee yli 500 euroa.

500 euron muuntotuella ja esitetyllä 4 miljoonan budjetilla saataisiin 8 000 uutta konversioita ja saavutettaisiin yli 150 000 tonnin päästövähennykset ajoneuvojen jäljellä olevana käyttöaikana.

Maatalous

Avovastaus

-

Rakennusten erillislämmitys

Avovastaus

-

Työkoneet

Avovastaus

-

Jätehuolto

Avovastaus

-

F-kaasut

Avovastaus

-

Teollisuus ja muut päästöt

Avovastaus

-

Kuntien ja alueiden ilmastotyö

Avovastaus

-

Kulutuksen hiilijalanjälki

Avovastaus

-

Julkiset hankinnat

Avovastaus

-

Muut poikkisektorit

Avovastaus

-

Suunnitelman ympäristö-, talous- ja sosiaaliset vaikutukset

Avovastaus

-

Muita huomioita

Avovastaus

-

Grönlund Antti
Etanoliautoilijat ry