

Asia: VN/15660/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

Luonnoksessa esitetään, että jo realistisesti käytettävissä oleville käyttövoimamuutoksille ei jatkossa enää myönnettäisi muuntotukia. Tämä olisi merkittävä isku Suomen päästövähennystavoitteille sekä hallitusohjelman kirjauksille käyttövoimamuutosten helpottamisesta.

Henkilöautojen käyttövoimamurros ei ole tapahtumassa nopeasti tai itsestään ilman aktiivisia politiikkatoimia. Vaikka täyssähköautojen osuus kasvaakin, edelleen uusista käyttöönotetuista ajoneuvoista valtaosa, 82,21 prosenttia, on polttomoottoriautoja (2022, Autoalan tiedotuskeskus). Jokainen näistä nyt ostetuista polttomoottoriautoista on käytössä keskimäärin yli 22 vuotta (2022, Autoalan tiedotuskeskus). Traficomin tuoreimman arvion mukaan Suomessa on nykyisillä toimilla käytössä vielä vuonna 2045 yli miljoona bensiinikäyttöistä ajoneuvoa. Siksi bensiiniautojen käyttövoimamuutosten tukeminen on edelleen erittäin ajankohtainen ja keskeinen keino liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen.

Muuntotuki etanolikonversioille on yksinkertainen ja erittäin kustannustehokas tukitoimi, jolla kannustetaan jo käytössä olevan bensiiniauton muuntamiseen bioetanolikäyttöiseksi. Suomen olosuhteisiin, joissa autokanta on vanhaa ja uusiutuu hitaasti, etanolikonversiot ovat erittäin tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä nostamatta autoilun kustannuksia.

Kyse on myös puhtaan siirtymän sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta. Etanolikonversiot antavat mahdollisuuden vähentää oman autoilunsa päästöjä myös heille, joilla ei ole varaa ostaa uutta

sähköautoa. Etanolikonversio on yksittäiselle autoilijalle kaikkein edullisin tapa siirtyä vähäpäästöiseen autoiluun.

Etanolikonversioiden tukeminen on myös valtiontaloudelle edullisin tapa saada aikaan päästövähennyksiä liikenteessä. Esimerkiksi 500 euron muuntotuella päästövähennystonnin hinnaksi tulisi vain 25,87 euroa. Vertailun vuoksi jakeluvuorituksen nykyisen, HVO-painotteisen täyttämisen kustannus yhteiskunnalle on noin 400 euroa per päästövähennystonni. Sähköautojen nykyisellä verotuella suhteessa bensiiniautoon päästövähennystonni tarkoittaa 668,55 euroa pienempiä verotuloja. Keväällä julkaistun selvityksen mukaan sähköautojen hankintatuella päästövähennystonnin hinnaksi tuli jopa 11 000 euroa. Laskelmat perustuvat puolueettomiin lukuihin, joiden lähteinä on Tilastokeskus, Autoalan tiedotuskeskus, Fingrid ja Motiva.

Etanolikonversioiden edistämällä olisi mahdollista helpottaa myös jakeluvuorituksesta johtuvaa nousupainetta muiden polttoaineiden pumppuhinnoissa. Mitä enemmän liikenteessä olisi korkeaseosetanolia käyttäviä autoja, sitä vähemmän dieseliin pitäisi sekoittaa kallista ja niukkuudesta kärsivää HVO- uusiutuvaa dieseliä. Etanoli on edullinen biopolttoaine, mutta sen käytön lisääminen edellyttää bensiiniautojen käyttövoimamuutoksia. Myös tämä säästöpotentiaali olisi hyvä arvioida osana valmistelua.

Muuntotuki on yksi tehokas keino edistää henkilöautojen käyttövoimamuutoksia ja siten saavuttaa päästövähennyksiä myös liikenteessä nostamatta kuitenkaan autoilun kustannuksia. Muitakin toimia, kuten hallitusohjelmassa mainittuja biopolttotoinneiden verotusta ja verotuksen käyttövoimaporrastuksia, tarvitaan, mutta muuntotuki olisi näistä tukitoimista helpoin ja nopein palauttaa käyttöön, koska sen hakemiselle ja myöntämiselle on olemassa valmiit prosessit.

Olisi erittäin lyhytnäköistä poistaa tämä tukimuoto laista kokonaan juuri nyt, kun vasta kesäkuussa etanolikonversiot mahdollistettiin kaikkiin bensiiniautoihin. Vanhassa sääntelyssä etanolikonversiot olivat käytännössä mahdollisia vain yli 15 vuotta vanhoille autoille, mikä rajasi valtaosan käyttöautoista potentiaalin ulkopuolelle. Vaikka Suomessa etanoli on jäänyt vielä pieneen rooliin tarpeettoman jäykän sääntelyn vuoksi, sillä on kuitenkin merkittävä potentiaali päästövähennyksissä – esimerkiksi Ranskassa konvertoituja autoja on liikenteessä jo yli 200 000. Ranskassa sääntely on mahdollistanut käyttövoimamuutokset jo pidempään, käyttövoimamuutoksia on tuettu sekä E85- polttoaineen hinta on saatu poliittisin toimin edullisemmaksi. Tämä olisi täysin mahdollista saavuttaa myös Suomessa, jos poliittista tahtoa löytyy.

Etanoli on keinona mukana niin Liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa julkaisemassa ohjelmassa uusien jakeluinfran kehittämiseksi vuoteen 2035 kuin myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä Fossiilittoman liikenteen tiekartaksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattiin, että muuntotukien myöntämistä tulisi jatkaa myös vuosina 2022-2030, ja hallitusohjelmassa että konversioita edelleen helpotettaisiin. Luonnos hallituksen esitykseksi olisi

tässä tapauksessa ristiriidassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa, koska muuntotukien poistuminen heikentäisi merkittävästi kannusteita käyttövoimamuutoksiin.

Oleellinen kirjaus hallitusohjelmassa on myös se, että hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Etanolikonversiot ja niiden edistäminen muuntotuella ovat juuri tällaisia, arjen kustannuksia lisäämättömiä päästövähennystoimia. Muuntotuen avulla mahdollistetaan jokaiselle autoilijalle siirtyminen vähäpäästöiseen liikkumiseen, ja vielä siten, että oman autoilun kustannukset jopa laskevat.

Etanoliautoilijat ry toivoo, että hallituksen esityksen jatkovalmistelussa otettaisiin huomioon myös mahdollisuus palauttaa käyttöön muuntotuet, joita luonnoksessa nyt esitetään poistettaviksi.

Grönlund Antti
Etanoliautoilijat ry