

Asia: VN/1031/2024

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

Luonnos hallituksen esitykseksi on hyvin valmistelu ja kattavasti perusteltu, ja se täyttää eduskunnan marraskuussa antaman yksimielisen lausuman tavoitteet.

Etanoliautoilijat ry kiinnittää erityistä huomiota siihen, että lausunnossa on nyt laskettu etanolikonversioiden muuntotuella päästövähennystonnin kustannukseksi 60 euroa. Vaikka olemme eri mieltä joistain laskentaperusteista, tämä summakin osoittaa, että muuntotuki on käytettävissä olevista liikenteen päästövähennystoimista selvästi kustannustehokkain. Etanolikonversio on myös keinona ainoa, jolla pystytään puuttumaan olemassa olevan ja edelleen kasvavan bensiiniautokannan päästöihin.

Etanoliautoilijat ry esittää, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen taso nostetaan edellisen lain 200 eurosta 500 euroon. Tällä muutoksella vahvistettaisiin selvästi kannustetta etanolikonversioiden tekemiseen ja pystyttäisiin saavuttamaan vielä aiempaa suurempia muuntomääriä ja siten saavuttamaan järjestelmätasollakin merkittäviä päästövähennyksiä.

Esimerkiksi Ranskassa, jossa muuntotuki on ollut jopa 800–1000 euron tasolla, on liikenteessä jo yli 300 000 etanolikäyttöistä autoa. Asianmukaisesti tehty etanolikonversio maksaa asennettuna noin

700–900 euroa ja muutoksastuksen kustannukset ovat noin 100 euroa, joten 500 euron taso olisi myös kustannuksiin suhteutettuna perusteltu.

Tämän muutoksen jälkeenkin etanolin muuntotuki olisi erittäin kustannustehokas päästövähennyskeino. Muutoksella ei olisi myöskään suoraa vaikutusta budjettitalouteen, koska hankinta- ja muuntotuella myönnettyjä siirtomäärärahoja on tälle vuodelle käytettävissä vielä 2,4 miljoonaa euroa ilman uusia budjettipäätöksiä.

Etanolin osalta muuntotuen vaikuttavuusarvioissa on otettava huomioon myös se, että vuonna 2023 voimaan astuneen uuden Traficomien määräyksen myötä etanolikonversiot mahdollistuivat kaikille bensiiniautoille, ensimmäistä kertaa myös aivan uusille. Tämä avaa mahdollisuuden myös modernien plug-in hybridien muuttamiselle. Aiemmin muuntotuen ollessa käytössä muutoksastukset ja siten muuntotuen hakeminen oli mahdollista vain ennen vuotta 2009 käyttöön otetuille autoille. Tämä rajasi suurimman osan käyttöautoista potentiaalinen ulkopuolelle, mutta silti konversioita saatiin aikaan lähes 7 000.

#### Päästövähennystonnin kustannukset

Esityksen perusteluissa on muuntotuen saajille tehdyn kyselytutkimuksen perusteella oletettu, että noin puolet konversioista tehtäisiin ilman muuntotukeakin, ja siksi sen vaikuttavuus on puolitetty. 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.

Kun esityksen perusteluissa on laskettu päästövähennystonnin kustannukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotuella, sitä olisi hyödyllistä myös verrata muihin käytettävissä oleviin päästövähennyskeinoihin. Jakeluelvoitteen 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.

Perusteluiden viittaus siihen, että jakeluelvoitteen toimintamekanismin takia järjestelmätason päästövähennyksiä ei voitaisi arvioida, on myös ongelmallinen. Mikäli päästövähennyksiä arvioidaisiin vain tästä näkökulmasta, ei liikennesähkön sisällyttämisen jälkeen millään käyttövoimavaihto-olilla olisi merkitystä järjestelmätason päästöjen kannalta. Jakeluelvoitteen toimivuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on etu, että sen täyttämiseen on useita keinoja. Etanolin potentiaali päästövähennyksissä ei rajoitu vain jakeluelvoitteen täyttämiseen, vaan fossiilista vaihtoehtoaan halvempaan polttoaineena sen kasvu tapahtuu myös markkinaehtoisesti.

Etanoliautoilijat ry on laskenut lähdeviitattuihin, puolueettomiin lukuihin perusten päästövähennystonnin kustannukseksi 500 euron muuntotuella noin 26 euroa. 500 euron muuntotuella ja nyt käytössä olevalla 2,4 miljoonan euron siirtomäärärahalla saataisiin aikaan 4 800 uutta konversioita ja yli 100 000 tonnin päästövähennykset autojen jäljellä olevan käyttöiän aikana.

Kansainväliset vertailut

Esityksen perusteluissa on vertailtu esitystä Ruotsin, Saksan ja Itävallan tilanteisiin.

Näihin kansainvälisiin vertailuihin olisi perusteltua ottaa mukaan vertailu myös Ranskaan. Ranska on Euroopan maista sellainen, jossa on ollut käytössä voimakkaampia kannusteita etanolikonversioihin ja E85:n käyttöön, ja siellä näillä kannusteilla on saatu myös vahvin vaikutus.

Vertailussa Ruotsiin tulisi huomioida, että vaikka muuntotukea tällaisessa muodossa ei olekaan käytössä, sielläkin on kuitenkin käytössä erittäin merkittävät kannusteet konversioille verotuksen muodossa. Muutoskatsastuksen yhteydessä ajoneuvo vapautetaan kokonaan Malus-verosta, joka on ajoneuvon kolmen ensimmäisen käyttövuoden aikana käytössä oleva korotettu ajoneuvovero. Tämä voi suuripäästöisellä ajoneuvolla olla jopa 3000 euroa vuodessa. Lisäksi normaalissa ajoneuvoverossa raja-arvon ylittävästä grammasta tulee veroa fossiilisella polttoaineella 22 kruunua ja vaihtoehtoisella polttoaineella 11 kruunua. Nämä veroedut saa käyttöönsä, kun ajoneuvon muutoskatsastaa etanolikonversion jälkeen. Käytännössä tämä on siis muuntotuen kaltainen kannustin.

Luonnoksen omien perusteluiden ja lausunnon lisähuomioiden perusteella pidämme etanolikonversioiden muuntotuen tason nostamista 200 eurosta 500 euroon hyvin perusteltuna.

Etanoliautoilijat ry

Antti Grönlund

Toiminnanjohtaja

Grönlund Antti  
Etanoliautoilijat ry