

Lausunto

19.02.2021

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnoksesta

VASTAUS LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAUSUNTOPYYNTÖÖN 19.1.2021

StepOne Tech Oy kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartta -luonnoksesta.

ETANOLIKONVERSIODEN HYÖDYNTÄMISTÄ TIEKARTASSA PARANNETTAVA

Biopolttoaineiden ja käyttövoimakonversioiden teknologianeutraali hyödyntäminen ei tiekartan luonnoksessa tällä hetkellä toteudu. Tiekarttaluonnoksessa esitetään, että etanolikonversioille myönnettäisiin muuntotukea maksimissaan Euro3-päästöluokan autoille. Kirjausmuoto on ristiriitainen nykyisen sääntelyn kanssa, sillä maaliskuusta lähtien on muuntotukea mahdollista hakea Euro4-päästöluokan autoon. Etanolikonversioiden sääntelystä tulisi purkaa kiinteät vuosimallirajoitteet, koska ne eivät mukaile eurooppalaista linjaa konversioiden sääntelyssä, johtavat niukkenevaan ajoneuvokantaan, eivätkä näin tue tiekartan tai hallitusohjelman tavoitteita.

Suomen teillä kulkee tällä hetkellä noin 10 000 etanolille konvertoitua bensiiniautoa, eli yhtä paljon kuin täyssähköautoja. Etanolikonversio on asennettuna 500-700 euroa maksava, bensiiniautoon tai moottoripyörään jälkiasennettava laite. Etanolikonversioilla on nyt jo teknisesti mahdollista päivittää Suomessa noin 1,3 miljoonaa autoa, ja ensi vuonna jopa 2 miljoonaa bensiiniautoa flexifuel-autoksi (FFV). Kymmenen – kahdenkymmenen vuoden aikaikkunassa etanolille teknisesti konvertoitavissa

olevien autojen määrä tulee kasvamaan bensiini-hybridien yleistyessä. Nyt etanolikonversioille tulisikin tiekartassa mahdollistaa tulevaisuuteen suuntaavaa sääntelyä.

Etanolikonversioteknologia on kehittynyt viime vuosina suurin harppauksin. Pirkkalassa toimiva yritys StepOne Tech Oy on kehittänyt konversioteknologiaa nyt 8,5 vuoden ajan ja työllistää tällä hetkellä noin 20 henkeä Suomessa. Yritys on Tampereen kaupungin ilmastokumppani ja tekeekin päästöjen vähentämiseksi yhteistyötä monien julkisten tahojen ja yritysten kanssa. Viimeisen 7 vuoden aikana yritys on auttanut uudistamaan etanolikonversioiden regulaatiota askeleittain kolme kertaa. Suomen lainsäädäntö kun ei vielä 2015 tunnistanut ollenkaan etanolikonversiota. Vuosien pitkän vaikuttamistyön tuloksena etanolikonversiolle on alkanut syntyä järkevämpää sääntelyä. Nyt regulaation uudistamisessa on tullut kuitenkin lainsäädännöllinen seinä vastaan, kun etanolikonversiot sallitaan yhä vanhempiin ja vanhempiin autoihin.

StepOne Tech Oy on alan globaali teknologiajohtaja. Yrityksen etanolikonversioita käyttää jo 25 000 autoilijaa 23 eri maassa. Yhteensä yrityksen teknologialla on ajettu jo yli 700 miljoonaa kilometriä uusiutuvalla etanolilla. Samalla on korvattu jo yli 60 miljoonaa litraa fossiilisen polttoaineen käyttöä uusiutuvalla. Yritys toteuttaa tällä hetkellä monia testaustoimenpiteitä sekä Euroopassa, että Yhdysvalloissa. Yrityksellä on kokemusta jo noin 3000 erilaisen ajoneuvon konvertoimisesta etanolille, mikä tekee yrityksestä alan korkeimman osaamisen omaavan organisaation Suomessa.

Viimeisen 8,5 vuoden ja 700 miljoonan etanolilla ajatun kilometrin aikana StepOne Tech Oy on kerännyt tarkasti havaintoja bensiiniautojen yhteensopivuudesta, kestävydestä ja päästöistä ajettaessa etanolilla. Systemaattisten havaintojen perusteella on selvää, että etanolin käyttö moderneissa, vuoden 1993 jälkeen valmistetuissa bensiiniautoissa on turvallista. Lähipäästöt on saatu minimoitua autojen alkuperäisten päästöjen alle tai samalle tasolle lukuisissa akreditoituissa päästölaboratorioissa suoritetuissa testeissä. Teknologia on nyt todettu kestäväksi ja erittäin hyvin toimivaksi ratkaisuksi fossiilisesta polttoaineesta luopumiseksi bensiiniautoissa.

Yritys toi pitkän kehitystyön tuloksena viime vuonna myös moottoripyörille kehitetyn tuoteversion markkinoille. Ranskassa jo noin 1000 moottoripyörää kulkee yrityksen teknologian avulla uusiutuvalla etanolilla. Muissa Euroopan maissa yrityksen teknologialla konvertoidaan myös esimerkiksi katupesureita etanolille. Vuoden 2021 aikana tullaan kehittämään myös uusimpiin suoraruiskutusta hyödyntäviin bensiinimoottoreihin toimiva teknologia, joka tekee etanolikonversioista relevantin vaihtoehdon seuraaville vuosikymmenille. Fossiilittoman tieliikenteen tiekartan luonnos ei kuitenkaan mahdollista tämän etanolikonversioiden potentiaalnin hyödyntämistä osana liikenteen päästöjen vähentämistä.

TEKNOLOGIANEUTRAALIUDEN AVULLA TEHOKKAASEEN TIELIIKENTEEN PÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISEEN

Tiekartan suunnitellut toimet eivät mahdollista teknologianeutraalia tieliikenteen päästöjen vähentämistä. Nykyinen kirjaus on etanolikonversioiden ja teknologianeutraliteetin osalta askel taaksepäin, ei eteenpäin. Nykyinen kirjaus onkin jyrkästi ristiriidassa jo nyt tehtyjen regulaatiouudistusten kanssa, jotka mahdollistavat etanolikonversioiden kevennetyn hyväksyntämenettelyn EURO4-luokan autoihin. EURO4-luokan autot alkavat olla kuitenkin vanhoja. Tiekartan tuleekin ottaa vahvemmin kantaa regulaation uudistamisen jatkamisen puolesta myös uudempien autojen osalta.

Etanolikonversiotoimiala on globaalisti kovassa kasvussa ja konversioiden regulaatiota uudistetaan niin Euroopassa kuin Yhdysvalloissa. Bioetanoli on maailman käytetyin biopolttoaine ja sen osuus koko globaalista biopolttoaineiden tuotannosta on hallitseva. Kun biopolttoaineiden tuotantokapasiteettia kasvatetaan maailmalla laajasti ja nopeasti, tulee etanolikonversioista yhä merkittävämpi työkalu fossiilisten polttoaineiden käytön vähentämisessä. Suomessa olisi mahdollista hyötyä tästä trendistä, sillä meillä kehitetään kansainvälisillä markkinoillakin menestyvää etanolikonversioteknologiaa ja valmistetaan maailman edistyksellisintä toisen sukupolven biojätteestä tuotettavaa bioetanolia, jota jaellaan jo yli 160 asemalla valtakunnallisesti.

SUOMI JÄÄMÄSSÄ JÄLKEEN TEKNOLOGIANEUTRAALISSA TIELIIKENTEEN KEHITTÄMISESSÄ

Suomen nykyisen regulaation mukaiset erittäin korkeat päästöjen osoittamiskulut käytännössä kieltävät etanolikonversioiden käytön 1.9.2009 jälkeen rekisteröidyissä autoissa. Moni autoilija haluaisi siirtyä uudemmallakin autolla uusiutuvaan etanoliiin, mutta regulaatio estää tämän. Ranska on EU:ssa edelläkävijä etanolikonversiota säätelevän regulaation uudistamisessa. Ranskassa etanolikonversiolle onkin luotu skaalautuva hyväksyntäjärjestelmä, joka mahdollistaa etanolikonversioiden hyväksynnän laillisesti tieliikennekäyttöön koko autokantaan – myös täysin uusiin autoihin. Suomen nykyregulaation mukainen universaali hyväksyntä etanolikonversioteknologialle maksaisi kymmeniä miljoonia euroja ja kestäisi kymmeniä vuosia.

Ranska saavutti viime vuonna menettelyllään jo tilanteen, jossa fossiilisten polttoaineiden myynti väheni 13,7% ja lähinnä uusiutuvasta etanolista koostuvan E85:n myynti nousi 4%. Tätä kehitystä tuki osaltaan koronapandemian aiheuttama kokonaisliikennesuorituksen väheneminen. Ranskan kehitys kuitenkin osoittaa, että uudistamalla regulaatiota teknologianeutraalisti, voidaan myös etanolikonversiolla saavuttaa nopeita tuloksia fossiilisten polttoaineiden kulutuksen siirtämisessä uusiutuviin polttoaineisiin.

EU-mailla on täysi vapaus tehdä päätöksiä etanolikonversioiden regulaation uudistamiseksi. Ranskassa lainsäätäjän ja toimialan tavoite vuodelle 2021 on 105 000 etanolikonversiota. Tällä konversiomäärällä saavutetaan tuntuvia päästövähennyksiä ja nopeutetaan merkittävästi vapautumista fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Ruotsi on tällä hetkellä uudistamassa etanolikonversioiden sääntelyä Ranskan mallin mukaiseksi ja tuomassa tämän lisäksi uuden noin 500 euron suuruisen konversiotuen vuoden 2022 alusta.

SUOMELLA HIENO MAHDOLLISUUS HYÖDYNTÄÄ ETANOLIA PÄÄSTÖJEN ALENTAMISESSA

Etanolikonversion regulaation uudistamisen sisällyttäminen fossiilittoman liikenteen tiekarttaan mahdollistaisi kustannustehokkaan ja ketterän ratkaisun saavuttaa fossiilisen polttoaineen kulutuksen vähentämistä nopeasti. Tämä on jo osoitettu todeksi Ranskassa. Etanolikonversioon avulla tiekarttaan saataisiin mukaan sellainen päästöjä vähentävä keino, joka kohdistuisi myös siihen osaan väestöä, joka ei osta uusia autoja. Samalla suurin pullonkaula päästöjen alentamiseen poistuisi. Valta-osalla autoilijoista ei ole aikomuksena ostaa uusia autoja, jolloin etanolikonversioiden laajempi mahdollistaminen toisi helpon ja edullisen vaihtoehdon myös massoille.

Etanolikonversioiden etu yhtenä lisätyökaluna fossiilittoman liikenteen tiekartassa on lisäksi se, ettei se hidasta sähköistymistä tai autojen keskimääräisen päästöaleneneman kehitystä, vaan tukee sitä. Suomen nykytrendi - jonka myötä lataushybridien määrä tieliikenteessä kasvaa tulevina vuosina runsaasti - hyötyisi etanolikonversioiden modernista eurooppalaisesta säädöskohtelusta. Lataushybridejä tulee olemaan tieliikenteessä vielä kymmeniä vuosia. Näiden autojen käyttämää fossiilista bensiiniä saataisiinkin tehokkaasti korvattua uusiutuvalla etanolilla huomioimalla lausuntonne tiekartassa ja mahdollistamalla myös näiden bensiini-hybridien konvertoiminen etanoli-hybrideiksi. Suurin osa Suomessa käytössä olevista noin 47 000 ladattavasta hybridiautoista voitaisiin regulaatiota uudistamalla konvertoida heti käyttämään uusiutuvaa etanolia.

ETANOLIKONVERSIOTYÖKALUNA HALLITUSOHJELMAN TAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISEKSI

Etanolikonversiot ovat suoraan linjassa useiden hallitusohjelman tavoitteiden kanssa. Hallitusohjelman kohdassa 3.4.1 Liikenneverkon kehittäminen -strategisen kokonaisuuden toisessa tavoitteessa "Vähäpäästöinen liikenne" esitetään tavoite vapautua fossiilisen polttoaineen käytöstä. Tähän tavoitteeseen etanolikonversiot ovat kustannustehokkain ja tasa-arvoisin olemassa oleva työkalu.

Hallitusohjelman kohdan 3.1 ensimmäisessä tavoitteessa esitetään, että "Päästövähennystoimet toteutetaan sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti ja niin, että kaikki yhteiskunnan osa-alueet ovat mukana". Etanolikonversio edistää tätä tavoitetta erityisen tehokkaasti ollessaan monille juuri alueellisesti tai sosiaalisesti ainoa tasa-arvoinen tapa liikenteen päästövähennyksiin. Etanolikonversiot sopivatkin erityisen hyvin esimerkiksi maaseudun väestölle. Etanolikonversio maksaa vain murto-osan uuden vähäpäästöisen auton hinnasta, jolloin se on myös sosiaalisesti kaikista keinoista tasa-arvoisin ratkaisu.

Kohdan 3.1. tavoitteessa 6 "Vahvistetaan Suomen roolia kiertotalouden edelläkävijänä" kuvataan tavoitteita erilaisten kiertotalousratkaisujen edistämiseksi. Etanolikonversiot edustavat juuri tätä

ajattelua kahdesta näkökulmasta; Etanolikonversion avulla jo käytössä oleva auto voidaan kiertotalouden periaattein hyödyntää resurssitehokkaasti loppuun konvertoimalla se uusiutuvalle polttoaineelle. Näin fossiilisesta polttoaineesta luopuminen ei edellytä uuden auton valmistamista. Kiertotaloutta edustaa vahvasti myös se, että etanolikonversion avulla siirrytään biojätteitä kierrättämällä tuotettuun uusiutuvaan polttoaineeseen.

Kohdan 3.2 ”Suomi kokoaan suurempi maailmalla” -kokonaisuudessa eritellään tavoitteita ja keinoja, miten Suomi voisi vaikuttaa kokoaan enemmän ilmastonmuutoksen torjuntaan globaalisti. Mahdollistamalla etanolikonversioiden regulaation uudistaminen eurooppalaisen käytännön mukaisesti, samalla edesautamme Suomessa toimivia kiertotalousyrityksiä ja cleantech-toimialaa kaupallistamaan globaaleille markkinoille skaalattavissa olevia ratkaisuja. Näiden ratkaisujen skaalaamisella suuremmille markkinoille voidaan saavuttaa suuria edistysaskeleita ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä tulevana vuosina. Omaa regulaatiotaan uudistamalla Suomi voisikin aidosti saavuttaa tilanteen, jossa se on kokoaan suurempi toimija ilmastonmuutoksen torjumisessa.

StepOne Tech Oy esittää, että tiekartta luonnoksen kohta ”Konversiotukia jatketaan samoin myöntämisperustein ja tukisummin myös vuosina 2022-2030. Tämä tarkoittaa sitä, että etanolikonversioon voi hakea tukea vain vanhemmille, enintään Euro3- päästoluokkaan kuuluville autoille.” muutetaan muotoon

”Konversiotukien tasoa tarkistellaan ajoittain, kuten muissa etanolinjakeluverkoston omaavissa EU-maissa, jotta ne toimitusvoimassa olisivat riittävinä kannusteina käyttövoimamuunnoksiin. Etanolikonversioiden vuosimallirajoitus puretaan ja niitä varten luodaan kansallinen tyyppihyväksyntäjärjestelmä, jolla varmistetaan, ettei laite heikennä auton turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia.”

Kunnioittaen StepOne Tech Oy:n puolesta,

19.2.2020

Tuomo Isokivijärvi

Toimitusjohtaja

Isokivijärvi Tuomo
StepOne Tech Oy