

Asia: VN/9996/2019

FOSSIILITTOMAN LIIKENTEN TIEKARTTA - LUONNOS VALTIONEUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEKSI KOTIMAAN LIIKENTEN KASVIHUONEKAASUPÄÄSTÖJEN VÄHENTÄMISESTÄ

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnoksesta.

KAIKKI PÄÄSTÖVÄHENNYSKEINOT KÄYTTÖÖN TEKNOLOGIANEUTRAALISTI

Yhdistys näkee tiekartassa asetetut tavoitteet kunnianhimoisina ja ilmastotyön kannalta katsottuna keskeisinä. Tiekartassa asetetut keinot tavoitteiden saavuttamiseksi ovat pääsääntöisesti oikean suuntaisia, mutta yhdistyksen mielestä keskeisien flexifuel-autojen (FFV) ja etanolikonversioiden todellista potentiaalia ei ole tunnistettu.

Tiekartan johdannossa kerrotaan hyvin, että tiekartta perustuu hallitusohjelman mukaiseen tietopohjaiseen päätöksentekoon. Yhdistyksen näkökulmasta tätä ei olla noudatettu, kun tilatuista taustaselvityksistä on rajattu tietoisesti pois FFV:t ja E85 -polttoaine tarkasteltavista vaihtoehtoisista käyttövoimista. Tämä auttamatta vääristää tiekartan kokonaiskuvaa päästövähennysten realistisista kustannuksista ja tavoiteaikatauluista. Olisi sekä tiekartan validiteetin ja todelliseen tietoon perustuvan päätöksenteon mukaista, että kaikkia mahdollisia vaihtoehtoisia käyttövoimia kohdeltaisiin teknologianeutraalisti.

FFV-teknologia on kokemassa uutta tuleamista Euroopassa. Erityisesti Ranskassa bioetanolin kysyntä on lähes kaksinkertaistunut vuodesta 2018 lähtien ja tällä hetkellä E85 -polttoaineita kulutetaan yli 350 000 tonnia. Vuonna 2021 Ranskassa Ford julkaisee kuusi uutta FFV-autoa ja kun laskee mukaan Jaguarin ja Land Roverin FFV-automallit, niin uusien autojen tarjonnasta yhdeksän mallia on FFV-

autoja. Kaksi Fordin vuonna 2021 julkaisemasta automallista on etanoli-hybridejä, joiden käyttövoimana on sekä sähkö että E85 -bioetanoli. Ruotsissa on myyty uutta Ford Kuga FFV:tä vuodesta 2019 lähtien ja vuonna 2021 tulee myös muita Fordin FFV -automalleja saataville. Ruotsi aloittaa etanolikonversioiden tukemisen vuoden 2022 alusta.

Myös Suomeen on mahdollisesti odotettavissa uusia FFV-malleja autokauppoihin aivan lähiaikoina.

MAHDOLLISUUS TEHOKKAAMPIIN PÄÄSTÖVÄHENNYKSIIN

Tiekartan nykyiset toimet perustuvat lähinnä autokannan uusiutumiseen automarkkinoiden kautta niin, että ajan myötä sähkö- ja kaasuautoet syrjäyttävät muut käyttövoimat. Suomalaisella auton keski-ikällä, bensiiniautoilla ajetaan yli 12 vuotta, jolloin vuonna 2021 ostettu bensiiniauto on vielä liikenteessä vuonna 2033. Mikäli halutaan päästä liikenteen ilmastopäästöistä nopeasti eroon, niin ainoa väylä on tehdä toimia, jotka vaikuttavat nykyiseen fossiilisia polttoaineita käyttävään autokantaan välittömästi.

Nopein tapa saada fossiilisen öljyn kulutus vähenemään on nykyisen autokannan muuntaminen käyttämään vaihtoehtoisia käyttövoimia. Henkilöautokannasta pystyisi muuttamaan lähes 2 miljoonaa autoa, eli noin 70 prosenttia koko kannasta, käyttämään E85-bioetanolia. Etanolikonversion voi tehdä teknisesti tällä hetkellä noin 1,3 miljoonaan bensiiniautoon ja kun suoraruiskutusteknologialle soveltuva etanolimuunnos tulee kaupalliseksi, niin asennus on mahdollista lähes 2 miljoonaan autoon. Etanolikonversio maksaa noin 500–600 € ja se on mahdollista asentaa noin 1-2 tunnissa. Autojen lisäksi etanolikonversion voi asentaa myös muihin bensiinikäyttöisiin ajoneuvoihin, kuten moottoripyöriin, mönkijöihin tai vaikkapa veneisiin.

Suomeen tuodaan myös merkittävästi käytettyjä autoja. Tämä kehitys on kasvanut erityisesti viime vuosina, vaikka positiivista on, että yhä suurempi näistä on kaasu- tai sähköautoja. Kuitenkin Traficomien tilastojen mukaan yli kaksikolmasosaa näistä oli bensiini- ja dieselkäyttöisiä autoja. Tämä ilmiö hidastaa autokannan suunniteltua uusiutumista. Perusteltua olisikin tarjota käytettyjä autoja maahantuoville yrityksille mahdollisuus hakea etanolikonversiotukea maahantuotaviin autoihin. Näin autokantaan tulisi yhä enemmän vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia ajoneuvoja.

Tiekartan vaikutusarvioiden taustalla ollut VTT:n ALIISA autokantamalli ennustaa, että bensiinikäyttöisten henkilöautojen määrä itseasiassa kasvaa vuoteen 2030 mennessä, kun huomioidaan hybridi- ja lataushybridiautot. Näiden autojen primäärienergian lähde on kuitenkin bensiini ja erityisesti silloin kun ajoakun lataus loppuu. Tuolloin nämä autot kuluttavat jopa enemmän bensaa kuin keskimääräinen moderni bensiiniauto. Tästä syystä sähköautotavoitteisiin pyrkiminen lataushybrideillä ei vähennä toivotulla tavalla fossiilisen bensiinin kulutusta. Siksi tällaisetkin autot tulisi konvertoida käyttämään bioetanolia, jolloin ne olisivat aidosti lähes

päästöttömiä. Konvertoidut etanoli-lataushybridit toimisivat erinomaisesti myös pitkien etäisyyksien Suomessa.

Kun fossiilinen bensiini korvautuu markkinoilla välittömästi bioetanolilla, vähentää se jakeluvervoitteen sisällä HVO:n kysyntää. Tämä pitää HVO:n markkinahinnan maltillisena ja näin vapauttaa enemmän kilpailukykyisiä biokomponentteja käytettäväksi raskaan liikenteen tai jopa lentoliikenteen polttoaineeksi. Mikäli HVO tai muut biopolttoaineet ohjautuisivat lentoliikenteeseen tai muuhun jakeluvervoitteen ulkopuoliselle sektorille, toisi se uusia päästövähennyksiä.

Yleisesti ottaen etanolin käyttöä liikennepolttoaineena tulisi järkevöittää niin, että se tukisi mahdollisimman hyvin jakeluvervoitteen täyttymistä. Esimerkiksi Suomen markkinoille olisi kannattavaa tuoda nopeasti 95E20 bensiinituote sen sijaan, että täällä jaellaan etanolia 95E10 ja 98E5 bensiinien seassa. Todennäköistä on, että 98E5 bensiini poistuu markkinoilta, joten sekoitussuhteen korottaminen olisi perusteltua, kun yksi etanolin jakelulinja häviää.

Jo 100 000 FFV -autoa muuttaisi biopolttoainemarkkinoiden dynamiikkaa. Nykyinen E85 - jakeluverkosto riittäisi hyvin 100 000 autolle, kun jo tällä hetkellä on 161 polttoaineasemaa ympäri Suomea. Voidaan hyvin sanoa, että vaihtoehtoisista käyttövoimista E85-polttoainella on laajin jakeluverkosto Suomessa. Yhdistyksen näkökulmasta on aivan realistista tavoitella yli 250 000 muunnetun FFV-auton kantaa vuonna 2030.

Etanoliautoilijat ry:n mielestä nykyistä fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnosta tulisi päivittää, niin että siinä tarkisteltaisiin jakeluvervoitetta ja autokantaa korkean FFV-autokantaskenaarion pohjalta ja sen aiheuttamia kustannusvaikutuksia kuluttajalle ja yhteiskunnalle.

KUSTANNUSTEHOKAS VAIHTOEHTO KULUTTAJALLE JA YHTEISKUNNALLE

Etanolikonversiot ovat kuluttajan ja yhteiskunnan kannalta edullisin keino vähentää fossiilisen polttoaineen kulutusta. Etanolikonversio on edullinen asentaa ajoneuvoon ja biopolttoaine on tavanomaista bensiiniä halvempaa. Mikäli ei oteta huomioon jakeluvervoitetta, niin toimialan laskelmien mukaan vältetyn Co₂-tonnin kustannus etanolikonversiolla on -80 €/ Co₂t yksilötasolla. Kun kustannustehokkuutta tarkastelee jakeluvervoitteen sisällä, niin Pöyryn ennusteiden mukaan vuonna 2030 peltopohjainen etanoli kustantaa 600 €/t, kehittynyt etanoli 1100 €/t ja kehittynyt diesel noin 1800 €/t (Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030, 2018).

Polttoainejakelijoiden mukaan jakeluvervoite tulee maksamaan kuluttajille yhteensä noin 18 miljardia euroa vuosien 2020–2030 aikana. Laskelmat perustuvat VTT:n ALIISA-mallin polttoaineiden kulutusennusteeseen sekä polttoainejakelijoiden arvioon polttoaineiden markkinahinnasta. Tämä nostaa polttoaineen litrahintaa kumulatiivisesti 68 sentillä vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvervoitteen nostaminen 30 prosentista 34 prosenttiin nostaisi kuluja edelleen yli 300

miljoonalla eurolla ja litrahintaa 7 sentillä, mikäli velvoitetta täytettäisiin nykyisen skenaarion perusteella ilman korkeaa E85:n kulutusta ja muita vaihtoehtoisia polttoaineita.

Bensiinijoneuvokannan muuttaminen käyttämään E85-polttoainetta ei vaikuta, muihin vaihtoehtoihin käyttövoimiin verrattuna, valtion verotulojen muodostumiseen. E85-polttoaineesta kannetaan suhteessa samat valmiste- ja arvonlisäverot kuin fossiilisesta bensiinistä. Merkittävin ero tulee luonnollisesti siitä, että bioetanolin Co2-vero on paljon alhaisempi, mutta koska E85:n polttoainekulutus on hieman korkeampi kuin bensiinillä, niin suhteellinen verokertymä on sama, ellei jopa korkeampi, kun huomioidaan arvonlisäverot.

Etanolin voi siis todeta olevan kustannustehokkain tapa päästä biojakeluvuorituksen tavoitteisiin tarkastelutavasta riippumatta.

KONVERSIOIDEN HYVÄKSYNTÄ LIIKENNEKÄYTTÖÖN

Tiekarttaluonnoksessa on kerrottu etanolikonversioiden hyväksynnästä näin:

”Konversiotukia jatketaan samoin myöntämisperustein ja tukisummin myös vuosina 2022-2030. Tämä tarkoittaa sitä, että etanolikonversioon voi hakea tukea vain vanhemmille, enintään Euro3-päästöluokkaan kuuluville autoille.”

Tämä kirjaus on jo Traficomien nykyisen rakennemuutosmääräyksen vastainen, sillä maaliskuusta 2021 lähtien on mahdollista muutoskatsastaa ja saada muuntotukea Euro4- päästöluokkaan kuuluville autoille. Käytännössä tämä tarkoittaa ennen 1.9.2009 ensirekisteröityjä autoja. Ei olisi hyvän hallintotavan mukaista muuttaa säädöksiä taannehtivasti. Nykyisen kirjauksen ongelmana on, että jos konversiot lukitaan jonkin tietyn Euro-luokan tai rekisteröintipäivän taakse, niin se johtaa supistuvaan konvertoitavaan autokantaan, eikä näe tue tavoitteita fossiilisia polttoaineita.

Etanolikonversioiden hyväksyntä poikkeaa Suomessa eurooppalaisesta käytännöstä. Suomessa etanolikonversio rinnastetaan auton yksilölliseksi rakennemuutokseksi, kun esimerkiksi Ranskassa ja Ruotsissa etanolimuunnokset katsotaan autoon asennettavaksi järjestelmäksi tai komponentiksi, joka voidaan tyyppihyväksyä autosta erillään. Laittevalmistajan vastuulle jää varmistaa, että laite sopii asennettavaan ajoneuvoon eikä laite heikennä ajoneuvon ympäristöominaisuuksia.

Suomessa on vapautettu ennen 1.9.2009 rekisteröidyt autot määräysten osoittamisvelvollisuudesta. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mikä tahansa etanolikonversio, sen laadusta ja sen ominaisuuksista riippumatta, voidaan rekisteröidä liikenteeseen. Tätä uudemmilta autoilta vaaditaan

taas tarkat lähipäästömittaukset, jotka voidaan mitata vain VTT:n laboratoriossa ja ne maksavat 7000 eurosta lähtien jopa yli 20 000 euroon yksittäistä autoa kohden. Ranskassa ja Ruotsissa varmistetaan tyyppihyväksyntämenettelyllä, että laite on säädösten mukainen, eikä tämän jälkeen ole muita testausvaatimuksia.

Suomalainen tapa kohdella etanolikonversioita on monella tapaa epäjohdonmukainen. Vanhemmissa autoissa, joissa on myös suurin riski lähipäästöongelmille, sallitaan minkälainen vain etanolikonversio tee-se-itse-miehen moottoriohjelmoinnista laadukkaisiin etanolimuunnossarjoihin asti. Alle 11 -vuotiaisiin autoihin, joissa on kehittyneempi päästöjen käsittelyjärjestelmä ei käytännössä sallita lainkaan konversioita, niiden laadusta riippumatta. Toimialan tekemien testausten perusteella teknisesti laadukkailla muunnossarjoilla konvertoidut Euro6- päästoluokan autot läpäisevät niille asetetut päästönormit.

Teknisesti laitejärjestelmiä on vielä mahdollista kehittää jatkossa, mikäli haasteita päästönormien täyttymiselle esiintyy. Tällaiset investoinnit eivät kuitenkaan tapahdu, jos ei anneta merkkiä siitä, että sääntelyä muutetaan johdonmukaisemmaksi. Tästä syystä yhdistys ei näe missään tapauksessa järkevänä, että konversioiden sallimiselle asetettaisiin jokin tekninen raja vaan päästöjen osoittamista varten luodaan oma kansallinen tyyppihyväksyntä järjestelmä tai tunnustetaan jossain muussa EU/ETA-maassa tehty kansallinen etanolikonversiolaitteen tyyppihyväksyntä.

Riskinä on, että Suomi jää kokonaan jälkeen nousevasta etanolikonversiomarkkinasta jäykän ja kalliin osoittamismenettelysääntelyn takia. Jakeluvaiheessa nojautuminen pelkästään HVO:hon hidastaa siirtymistä fossiilisista polttoaineista biopolttoaineisiin globaalin kysynnän takia. Vääjäämättä tämä näkyisi myös kansallisessa kilpailukyvyssä liikenteen ja logistiikan kustannuksien kautta, kun muissa maissa uusiutuvan energian ja biopolttoaineiden tavoitteisiin päästään kustannustehokkaammin laajemmalla biopolttoainepoolilla.

Etanoliautoilijat ry 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, jotta ne toimisivat riittävinä kannusteina käyttövoimamuunnoksiin. Etanolikonversioita varten luodaan kansallinen tyyppihyväksyntäjärjestelmä konversiolaitteille, jossa varmistetaan, ettei laite heikennä auton turvallisuus- ja ympäristöominaisuuksia.”

Yhteenvedon voidaan todeta, että E85 -bioetanolin käytön edistäminen Suomessa tukisi erityisesti jakeluvaiheen täyttämistä ja keventäisi sen yhteiskunnallista kustannusta. Tämä puolestaan antaa mahdollisuuksia ja taloudellisia resursseja toteuttaa muun muassa tiekarttaluonnoksessa esitetyt lisätoimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Sosioekonomisesti ja alueellisesti katsottuna bensiiniauton konvertointi bioetanolille on kaikkein tasa-arvoisin tapa päästä mukaan vähäpäästöiseen liikkumiseen ja ilmastotekoihin.

Hanhilahti Vilhartin
Etanoliautoilijat ry - Toiminnanjohtaja