

## **Lausunto fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnoksesta**

VASTAUS LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN LAUSUNTOPYYNTÖÖN 15.1.2021

### **KAIKKI PÄÄSTÖVÄHENNYSKEINOT KÄYTTÖÖN TEKNOLOGIANEUTRAALISTI**

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua fossiilittoman liikenteen tiekartta luonnoksesta.

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 -bioetanol. 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.

### **MAHDOLLISUUS TEHOKKAAMPIIN PÄÄSTÖVÄHENNYKSIIN**

Tiekartan nykyiset toimet perustuvat lähinnä autokannan uusiutumiseen automarkkinoiden kautta niin, että ajan myötä sähkö- ja kaasuautoit syrjäyttävät muut käyttövoimat. Suomalaisella auton keski-ikäillä, 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 suoraruiskuteknologialle 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.

Kun fossiilinen bensiini korvautuu markkinoilla välittömästi bioetanolilla, vähentää se jakeluvelvoitteen 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 jakeluvelvoitteen ulkopuoliselle sektorille, toisi se uusia päästövähennyksiä.

Jo 100 000 FFV -autoa muuttaisi biopolttoainemarkkinoiden dynamiikkaa. Nykyinen E85 - jakeluverkosto riittäisi hyvin 100 000 autolle, kun jo tällä hetkellä on 161 polttoainesemaa 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 fossiilitoman liikenteen tiekartta luonnosta tulisi päivittää, niin että siinä tarkisteltaisiin jakeluvelvoitetta 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 jakeluvelvoitetta, niin toimialan laskelmien mukaan vältetyn Co<sub>2</sub>-tonnin kustannus etanolikonversiolla on -80 €/ Co<sub>2</sub>t. Kun asiaa tarkastelee jakeluvelvoitteen sisällä, niin Pöyryn ennusteiden mukaan vuonna 2030 peltopohjainen etanoli kustantaa 600 €/t, kehittynyt etanoli alle 1200 €/t ja HVO (uusiutuva diesel) vähintään 1800 €/t. Etanolin voi siis todeta olevan kustannustehokkain tapa päästä biojakeluvelvoitteen tavoitteisiin tarkastelutavasta riippumatta.

Ajoneuvokannan muuttaminen käyttämään E85-polttoainetta, ei vaikuta muihin vaihtoehtoisin käyttövoimiin verrattuna merkittävästi valtion verotulojen muodostumiseen. E85-polttoaineesta kannetaan suhteessa samat valmiste- ja arvonlisäverot kuin fossiilisesta bensiinistä. Merkittävin ero tulee luonnollisesti siitä, että bioetanolin Co<sub>2</sub>-vero on paljon alhaisempi mutta yleisesti voi sanoa, E85-polttoaineen mittarihinnasta noin 2/3:aa on veroja ja huoltovarmuusmaksua.

## 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 tyyppi hyväksyä autosta erillään. Laitevalmistajan 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 tyyppi hyväksyntämenettelyllä, 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 10 -vuotiaisiin autoihin, joissa on kehittyneempi päästöjen käsittelyjärjestelmä ei käytännössä sallita lainkaan konversioita, niiden laadusta riippumatta. Toimialan tekemien testauksen perusteella teknisesti laadukkailla muunnossarjoilla konvertoidut Euro6- päästöluokan 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 tyyppi hyväksyntä järjestelmä tai tunnustetaan jossain muussa EU/ETA-maassa tehty kansallinen etanolikonversiolaitteen tyyppi hyväksyntä.

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- päästöluokkaan kuuluville*

Etanoliautoilijat ry  
Myllyhaantie 6 D1  
33960 Pirkkala  
Y-tunnus 3125489-8  
info@etanoliautoilijat.fi



*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.”*

Kunnioittaen Etanoliautoilijat ry puolesta,

19.2.2020

Vilhartti Hanhilahti  
Toiminnanjohtaja