

TIEDOTE:

Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmä unohti kustannustehokkaimman päästövähennyskeinon loppuraportistaan

Viime viikolla julkaistiin Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti, jossa hahmoteltiin erilaisia päästövähennyskeinoja liikennesektorille. Etanoliautoilijat ry:n mukaan loppuraportti kuitenkin unohti kustannustehokkaimman ja nopeimman tavan vähentää liikenteen päästöjä, nimittäin flexfuel-autot ja korkeaseosetanolin. Bioetanoli on globaalisti yleisin biopolttoaine, eikä sen rooli liikenteen päästöjen vähentäjänä ole heikentynyt vuosien myötä.

Työryhmän loppuraportista ja sen taustatutkimusaineistosta on tietoisesti rajattu korkeaseosetanolia hyödyntävät ajoneuvot kokonaan pois. Syyksi tähän on kerrottu se, että uusia flexfuel-autoja ei saa Suomesta ostettua. Etanoliautoilijoiden mukaan ei ole mitenkään mahdollonta, että uusia flexfuel-autoja myytäisiin jälleen Suomessa, varsinkin jos sen tuomat hyödyt tunnistettaisiin muun muassa käsiteltävässä raportissa.

Nykyisen autokannan päästöjen laskemiseksi loppuraportti esittää lähinnä autokannan uudistamista erilaisilla hankintatuilla ja romutuspalkkioilla. Näillä toimenpiteillä on yhdistyksen näkökulmasta vaikea saavuttaa päästöjen puolittamista vuoteen 2030 mennessä, sillä vuonna 2020 ostettu fossiilikäyttöinen henkilöauto on vielä liikenteessä vuonna 2030, kun katsotaan suomalaisen auton yli 12 vuoden keski-ikää. Vielä kun tilanteeseen yhdistää koronakriisin aiheuttamat talousongelmat, niin on hyvin epätodennäköistä, että autokanta uusiutuisi riittävän nopeasti.

Etanoliautoilijat ry esitti Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmälle, että etanolikonversioiden kautta pystyisimme muuttamaan nykyisestä autokannasta noin 2 miljoonaa autoa käyttämään kestäväää ja vähäpäästöistä bioetanolia. Tätä näkemystä ei kuitenkaan otettu huomioon lainkaan loppuraportissa. Nykytekniikalla on mahdollista konvertoida turvallisesti lähes mikä vain bensiinauto, niin että se täyttää päästönormit.

Vain käyttämällä korkeaseospolttoaineita on teoriassa mahdollista ylittää jakeluvaiheen tavoitteet, muutoin jakeluvaiheen päästövähennys toteutuu sille ennalta laskettuna arvona. Työryhmän loppuraportti ei ota huomioon biopolttoainearvioissaan RED II direktiivin myötä tulevaa regulaatiota, joka hyvin pitkälle määrittää biopolttoaineiden kestävyuden ja energiatehokkuustavoitteet. Tämä osaltaan sulkee pois mahdollisuuden valmistaa nestemäisiä polttoaineita raportissa mainituista laho- tai runkopuusta. Suomalainen etanoli valmistetaan lähinnä vain kestävästä jäte- ja lähdeperäisistä raaka-ainevirroista.

Korkeaseosetanoli parantaa tutkitusti liikenteen energiatehokkuutta bensiinin nähden jopa seitsemän prosenttia siitä huolimatta, että etanolin volatiilinen kulutus on korkeampaa kuin bensiinillä. Varsinkin bensiinikäyttöisten hybridi ja plug-in hybridautojen rinnakkaispolttoaineena, sillä merkittävä rooli fossiilisten päästöjen vähentäjänä.

Loppuraportissa oli virheellisesti todettu, että E85 -korkeaseosetanolia jaellaan 140 asemalla. Tällä hetkellä E85 -polttoainetta jaellaan yhteensä 156:lla ABC, St1 tai Shell -asemalla.

Lisätietoa:

- [Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraportti \(27.10.2020\)](#)
- [LVM:n tiedote 27.10.2020](#)
- [Fossiilittoman liikenteen tiekartta -hankeikkuna](#)

Lisätiedot:

Vilhartti Hanhilahti, toiminnanjohtaja, +358408364823, vilhartti.hanhilahti (at) etanoliautoilijat.fi

Etanoliautoilijat ry kommentoi Fossiilittoman liikenteen tiekartta -työryhmän loppuraporttia. Raportissa Flexifuel-autoille ei annettu minkäänlaista roolia liikenteen päästöjen vähentäjänä. Nopein ja edullisin tapa vähentää päästöjä siis unohdettiin.