Lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle HE 25/2023 vp

Etanoliautoilijat ry

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto HE 25/2023 vp:n valiokuntakäsittelyyn.

Tiivistelmä

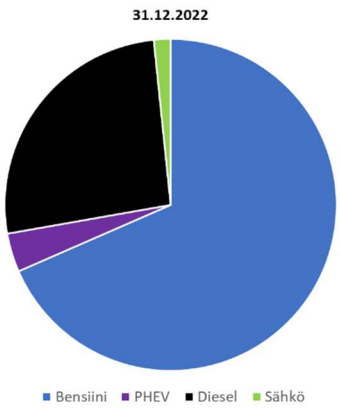
Hallituksen esityksessä esitetään, että jo realistisesti käytettävissä oleville käyttövoimamuutoksille ei jatkossa enää myönnettäisi muuntotukia. Tämä olisi merkittävä isku Suomen päästövähennystavoitteille sekä hallitusohjelman kirjauksille käyttövoimamuutosten helpottamisesta.

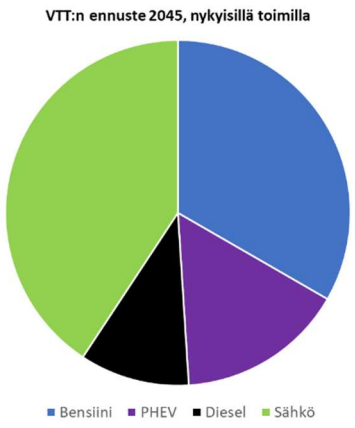
Muuntotuki on kustannustehokas ja vaikuttava työkalu, joka mahdollistaa oman välttämättömän autoilun päästöjen vähentämisen myös niille, joilla ei ole varaa ostaa uutta sähköautoa. Erityisesti tässä tilanteessa, jossa vasta kesäkuussa konversiot mahdollistettiin kaikille ajoneuvoille, olisi ristiriitaista heti seuraavaksi poistaa niiltä keskeinen kannustin.

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattiin, että muuntotukien myöntämistä tulisi jatkaa myös vuosina 2022-2030. Myös hallitusohjelma tukee käyttövoimamuutosten helpottamista ja uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä.

Etanoliautoilijat ry katsoo, että muuntotukea ei tulisi poistaa laista. Voimassa olevassa laissa on jo kohta, jonka mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä on, että ”valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä”. Siksi laki voi olla voimassa myös silloin, kun muuntotuelle ei ole kohdennettu määrärahaa. Tukimuodon säilyttäminen laissa kuitenkin mahdollistaa tuen ottamisen uudelleen käyttöön nopeastikin, ilman uuden lainsäädännön valmistelua.

Henkilöautojen käyttövoimamurroksen tilannekuva

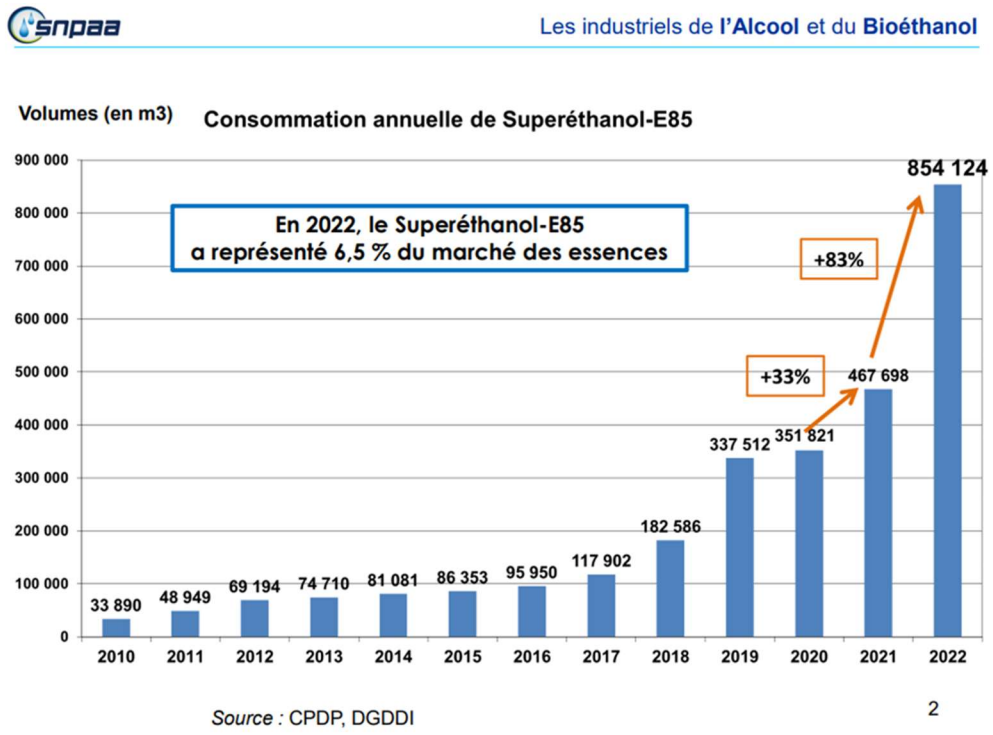




Henkilöautojen käyttövoimamurros ei ole tapahtumassa nopeasti tai itsestään ilman aktiivisia politiikkatoimia. Vaikka täyssähköautojen osuus kasvaakin, edelleen uusista käyttöönotetuista ajoneuvoista valtaosa, 82,21 prosenttia, on polttomoottoriautoja (2022, Autoalan tiedotuskeskus). Jokainen näistä nyt ostetuista polttomoottoriautoista on käytössä keskimäärin yli 22 vuotta (2022, Autoalan tiedotuskeskus). VTT:n tuoreimman arvion mukaan Suomessa on nykyisillä politiikkatoimilla käytössä vielä vuonna 2045 yli miljoona bensiinikäyttöistä ajoneuvoa. Siksi bensiiniautojen käyttövoimamuutosten tukeminen on edelleen erittäin ajankohtainen ja keskeinen keino liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen.

Etanolin potentiaali

E85-polttoaineen myynnin kehitys Ranskassa:



Vaikka Suomessa etanoli on jäänyt vielä pieneen rooliin tarpeettoman jäykän sääntelyn vuoksi, sillä on kuitenkin merkittävä potentiaali päästövähennyksissä. Ranska on tässä toimiva vertailukohde, koska sitä koskee sama EU-tason sääntely kuin Suomea. Ranskan liikenteessä on jo yli 300 000 etanolikäyttöistä autoa, ja pelkästään vuoden 2022 aikana tehtiin lähes 100 000 uutta konversiota. Viidessä vuodessa uusiutuvan bioetanolin myynti on kasvanut yli 600 prosenttia.

Tässä on onnistuttu, koska etanolikonversiot mahdollistava sääntely otettiin käyttöön vuonna 2018. Sen lisäksi politiikalla on vahvistettu autoilijoiden kannusteita luopua fossiilisista polttoaineista. Käytössä on ollut muuntotukia ja E85:n polttoaineen hinta on noin euron litralta.

Tämä olisi täysin mahdollista saavuttaa myös Suomessa. 19.6.2023 astui voimaan uusi sääntely, joka mahdollistaa kaikkien bensiiniautojen muuttamisen bioetanolikäyttöiseksi kevyellä menettelyllä. Seuraavaksi pitäisi vahvistaa taloudellisia kannusteita, joista tehokkaimpia ovat esimerkiksi muuntotuet, ajoneuvoveron käyttövoimaporrastukset sekä E85-polttoaineen verotuksen alentaminen.

Etanolikonversiot

Etanolikonversio on yksittäiselle autoilijalle edullisin tapa vähentää oman välttämättömän autoilunsa päästöjä. Se mahdollistaa päästöjen vähentämisen myös heille, joilla ei ole varaa ostaa uutta sähköautoa. Kyse on liikenteen päästövähennysten sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta.

Etanolikonversiot eivät keinona kilpaile uuden sähköauton hankinnan kanssa, vaan niiden tarkoitus on täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksissä. Suomen olosuhteisiin, joissa autokanta on vanhaa ja uusiutuu hitaasti, etanolikonversiot ovat erittäin tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä nostamatta autoilun kustannuksia.

Etanolikonversiot myös helpottavat jakeluvelvoitteesta aiheutuvaa nousupainetta muiden polttoaineiden pumppuhinnoissa. Mitä enemmän liikenteessä olisi korkeaseosetanolia käyttäviä autoja, sitä vähemmän dieseliin pitäisi sekoittaa kallista ja niukkuudesta kärsivää HVO- uusiutuvaa dieseliä. Etanoli on edullinen biopolttoaine, mutta sen käytön lisääminen edellyttää bensiiniautojen käyttövoimamuutoksia.

Muuntotuki

Muuntotuki etanolikonversioille on yksinkertainen ja erittäin kustannustehokas tukitoimi, jolla kannustetaan jo käytössä olevan bensiiniauton muuntamiseen bioetanolikäyttöiseksi.

Etanolikonversioiden tukeminen on myös valtiontaloudelle edullisin tapa saada aikaan päästövähennyksiä liikenteessä. Esimerkiksi 500 euron muuntotuella päästövähennystonnin hinnaksi tulisi vain 25,87 euroa. Vertailun vuoksi jakeluvelvoitteen nykyisen, HVO-painotteisen täyttämisen kustannus yhteiskunnalle on noin 400 euroa per päästövähennystonni. Sähköautojen nykyisellä verotuella suhteessa bensiiniautoon päästövähennystonni tarkoittaa 668,55 euroa pienempiä verotuloja. Laskelmat perustuvat puolueettomiin lukuihin, joiden lähteinä on Tilastokeskus, Autoalan tiedotuskeskus, Fingrid ja Motiva. Keväällä julkaistun Valtioneuvoston selvityksen mukaan sähköautojen hankintatuella päästövähennystonnin hinnaksi tuli jopa 11 000 euroa.

Muuntotuella on saatu aikaan konkreettisia tuloksia. Sen avulla on tehty tähän mennessä 6 934 etanolikonversiota. Näillä autoilla on mahdollisuus ajaa koko niiden jäljellä olevan käyttöiän ajan uusiutuvalla polttoaineella, joka laskee niiden fossiilisia päästöjä noin 80 prosentilla. Etanolin muuntotukeen käytettiin neljän vuoden aikana vain noin 1,4 miljoonaa euroa, ja muuntotukea oli mahdollista hakea vain ennen 1.9.2009 käyttöönotetuille autoille. Valtaosa käyttöautoista oli siis potentiaalin ulkopuolella.

Muuntotuki on yksi tehokas keino edistää henkilöautojen käyttövoimamuutoksia ja siten saavuttaa päästövähennyksiä myös liikenteessä nostamatta kuitenkaan autoilun kustannuksia. Muitakin toimia, kuten hallitusohjelmassa mainittuja biopolttoaineiden verotusta ja verotuksen käyttövoimaporrastuksia, tarvitaan, mutta muuntotuki olisi näistä tukitoimista helpoin ja nopein palauttaa käyttöön, koska sen hakemiselle ja myöntämiselle on olemassa valmiit prosessit.

Lausuntokierros

LVM:n lausuntokierroksella muuntotuen poistamista vastustivat Työ- ja elinkeinoministeriö, Etanoliautoilijat ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SOK, StepOne Tech Oy ja NEOT. Lopullisessa hallituksessa esityksessä muutosehdotusta ei ole huomioitu, ja sitä perustellaan näin: ”Ehdotusta ei ole huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä muuntotukien hakuaika on päättynyt 31. joulukuuta 2022 eikä muuntotukiin ole osoitettu määrärahaa.”

Hallituksen esityksessä on siis perusteltu muuntotukien poistamista laista vain sillä, että sille ei ole tälle vuodelle osoitettu määrärahaa. Perusteita sille, miksi muuntotukea ei voisi palauttaa käyttöön, ei ole hallitukseen esitykseen kirjattu.

Perusteet muuntotuen säilyttämiselle

Olisi erittäin lyhytnäköistä poistaa tämä tukimuoto laista kokonaan juuri nyt, kun vasta kesäkuussa etanolikonversiot mahdollistettiin kaikkiin bensiiniautoihin. Vanhassa sääntelyssä etanolikonversiot olivat käytännössä mahdollisia vain yli 15 vuotta vanhoille autoille, mikä rajasi valtaosan käyttöautoista potentiaalin ulkopuolelle.

Etanoli on keinona mukana niin Liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa julkaisemassa jakeluinfraohjelmassa kuin myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä Fossiilittoman liikenteen tiekartaksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattiin, että muuntotukien myöntämistä tulisi jatkaa myös vuosina 2022-2030, ja hallitusohjelmassa että konversioita edelleen helpotettaisiin. Luonnos hallituksen esitykseksi olisi tässä tapauksessa ristiriidassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa, koska muuntotukien poistuminen heikentäisi merkittävästi kannusteita käyttövoimamuutoksiin.

Oleellinen kirjaus hallitusohjelmassa on myös se, että hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Etanolikonversiot ja niiden edistäminen muuntotuella ovat juuri tällaisia, arjen kustannuksia lisäämättömiä päästövähennystoimia. Muuntotuen avulla mahdollistetaan jokaiselle autoilijalle siirtyminen vähäpäästöiseen liikkumiseen, ja vielä siten, että oman autoilun kustannukset jopa laskevat.

Muutosehdotukset

Etanoliautoilijat ry näkee, että nykyisen lainsäädännön etanolin muuntotukea käsittelevät osat tulisi pitää edelleen voimassa. Laista tulisi löytyä perusteet muuntotuen myöntämiselle, mikäli muuntotukea päätettäisiin myöntää.

Laissa voisi edelleen olla muuntotuen määritelmät, vaikka muuntotuelle ei olisi tietyllä hetkellä myönnettyä määrärahaa. Nykyisen lain 6 § määrittää tuen myöntämisen edellytykset, joiden kohta 3) on ”valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä”.

6.pykälästä tulisi poistaa ainoastaan aikarajaukset (”vuonna 2022 tai 2023”).

12 § Muuntotuen määrä: Etanoliautoilijat ry näkee, että etanolikonversion kohdalla muuntotuen määrän tulisi olla 500 euroa. Lausunnossa esitetyt päästövähennysten kustannuslaskelmat on laskettu 500 euron muuntotuella, ja muuntotuki olisi silläkin selvästi edullisin työkalu liikenteen päästövähennysten aikaansaamiseen. Ranskassa muuntotukena on maksettu halukkaille autoilijoille konversion kustannukset asennuksineen jopa kokonaan, eli 800-1000 euroa. Tuen määrä olisi silti selvästi pienempi kuin nykyisen lain aikana on myönnetty kaasu- ja sähkövaihtoehdoille. 500 euron muuntotuki loisi selvästi vahvemman kannusteen suhteessa etanolikonversion hintaan.