ETANOLI AUTOILIJAT

Asiantuntijalausunto HE 291/2022 Ajoneuvolain muutokset

Vilhartti Hanhilahti

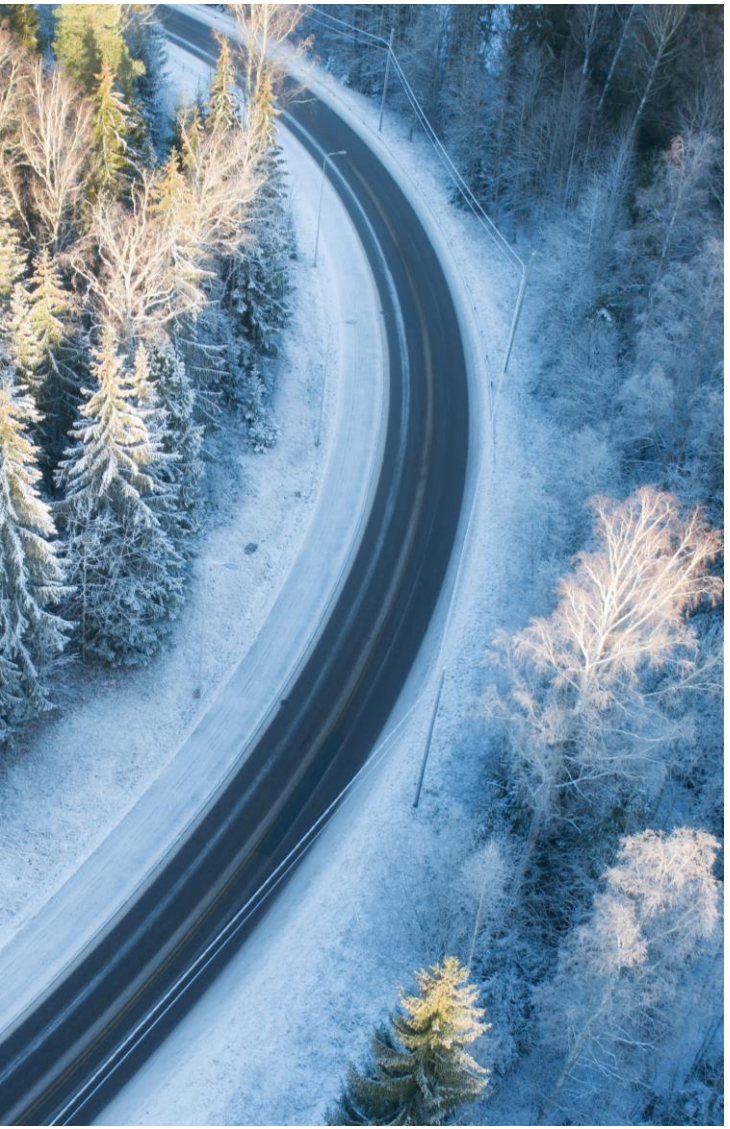


Yleisesti E85:sta ja flexifuel-autoista

- Flexifuel –autoiksi (**FFV**) kutsutaan sellaista teknologiaa hyödyntäviä autoja, jotka **voivat käyttää joustavasti E85 –korkeaseosetanolia tai bensiiniä**.
- Tällä hetkellä Suomessa on reilu **10 000 katsastettua FFV-autoa**, joista 4500 on tehdasvalmisteisia ja yli 6700 konvertoitua bensiiniautoa. Tämän **lisäksi kolmisen tuhatta** muutoskatsastamatonta autoa.
  - **Yhteensä yli 14 000 FFV:tä**
- Suomessa ei myyty vuosien 2016-2021 välillä lainkaan uusia FFV-autoja.
- **Ford on aloittanut jälleen 2021 uusien FFV-autojen maahantuonnin. Uusia malleja ovat: Fiesta, Fiesta Van, Focus, Kuga ja Puma.** Maksaa yhtä paljon kuin bensiiniauto.
- E85 –bioetanoli on uudessa nosteessa. Erityisesti Euroopassa sitä pidetään kustannustehokkaana tapana REDII –direktiivin uusiutuvan energian tavoitteisiin pääsemiseksi.
- Kysyntä kasvaa eniten juuri etanolikonversioiden myötä.
- Etanolikonversiot ovat läpäisseet Ranskan paikallisen tyyppihyväksynnän, jossa testataan kaikissa EURO 3 – EURO 6 päästöluokissa (myös testaaminen kylmissä -7 asteen olosuhteissa).

Mitä muutoksia HE 291/2022 sisältää?

- Päähuomio on EU-sääntelystä tuleva päästömanipulaatioiden kieltäminen ja valvontamääräys.
- **Yhdistyksen kannalta merkittävin muutos on käyttövoimakonversioiden helpottamisessa.**
  - Ennen ajoneuvolaki vaati, että ajoneuvon on muutoksen jälkeen täytettävä tyyppihyväksynnän mukaiset päästöarvot.
  - Lakimuutoksen myötä jatkossa ajoneuvon ympäristökuormaa arvioidaan kokonaisuutena käyttövoimamuutoksen jälkeen.
  - Käytännössä tämä mahdollistaa uusien autojen muuntamisen etanolikäyttöisiksi ja laillisesti rekisteröimään lain muutoksen myötä. Nykyään käytännössä vain ennen 1.9.2009 ensirekisteröidyt autot.
- Laki oli lausunnolla viime kesänä ja lakiesitystä täydennettiin sen pohjalta **vasta 7.11. ja HE jätettiin 17.11.**
  - Lakiin lisättiin lausuntojen perusteella teksti, että **”lähipäästöt eivät saa kasvaa vähäistä enempää”**



Uuden lakitekstin vaaranpaikat etanolikonversioiden edistymiselle

- Lausuntokierrokselle mennyt lakiehdotus oli nykyistä esitystä parempi koska se antoi selkeän kuvan sääntelyn toteuttamiselle toimialan näkökulmasta:

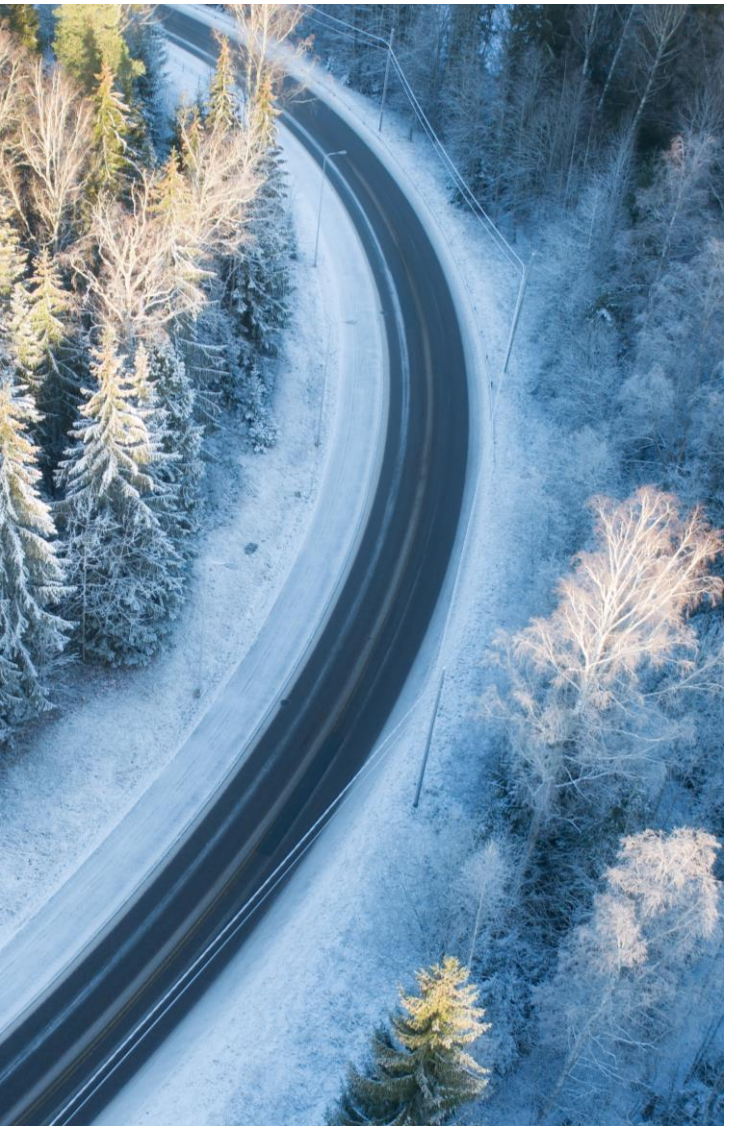
VANHA:

”..ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta.”

VS.

UUSI:

” ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta ***eivätkä ajoneuvon lähipäästöt kasva vähäistä enempää****.”*



Uuden lakitekstin vaaranpaikat etanolikonversioiden edistymiselle

- Uusi muotoilu jättää epäselväksi monia kysymyksiä:
  1. Tarkoittaako kirjaus yksittäisten autojen testaamista?
  2. Jos tarkoittaa, niin mihin päästöarvoja verrataan? Tyyppihyväksynnän päästöarvoon? Käytetyn auton bensiini päästöihin?
  3. Millaiset päästöarvojen muutokset sallitaan? Minkälainen ylitys on ”vähäistä suurempi”?

- **Mikäli Traficom tulkitsee, että jokainen muunnettu auto tulee testata myös jatkossa, niin se tarkoittaa konversiotoimialan lähtemistä Suomen markkinoilta.**
- Lakiesityksen mukana julkaistiin myös VTT:n konversioita koskeva selvitys, jossa nostetaan hyvin esille muunnosten hyvät puolet ja haasteet.
  - Siinä on esitetty järkeviä malleja testaamiselle – Kuten riittävä referenssiautojen testaaminen, jonka myötä laite saa hyväksynnän.
  - Mallia toimeenpanoon otettaisiin Ranskasta ja Ruotsista, jossa sääntely on tarkoituksen mukaisempaa.

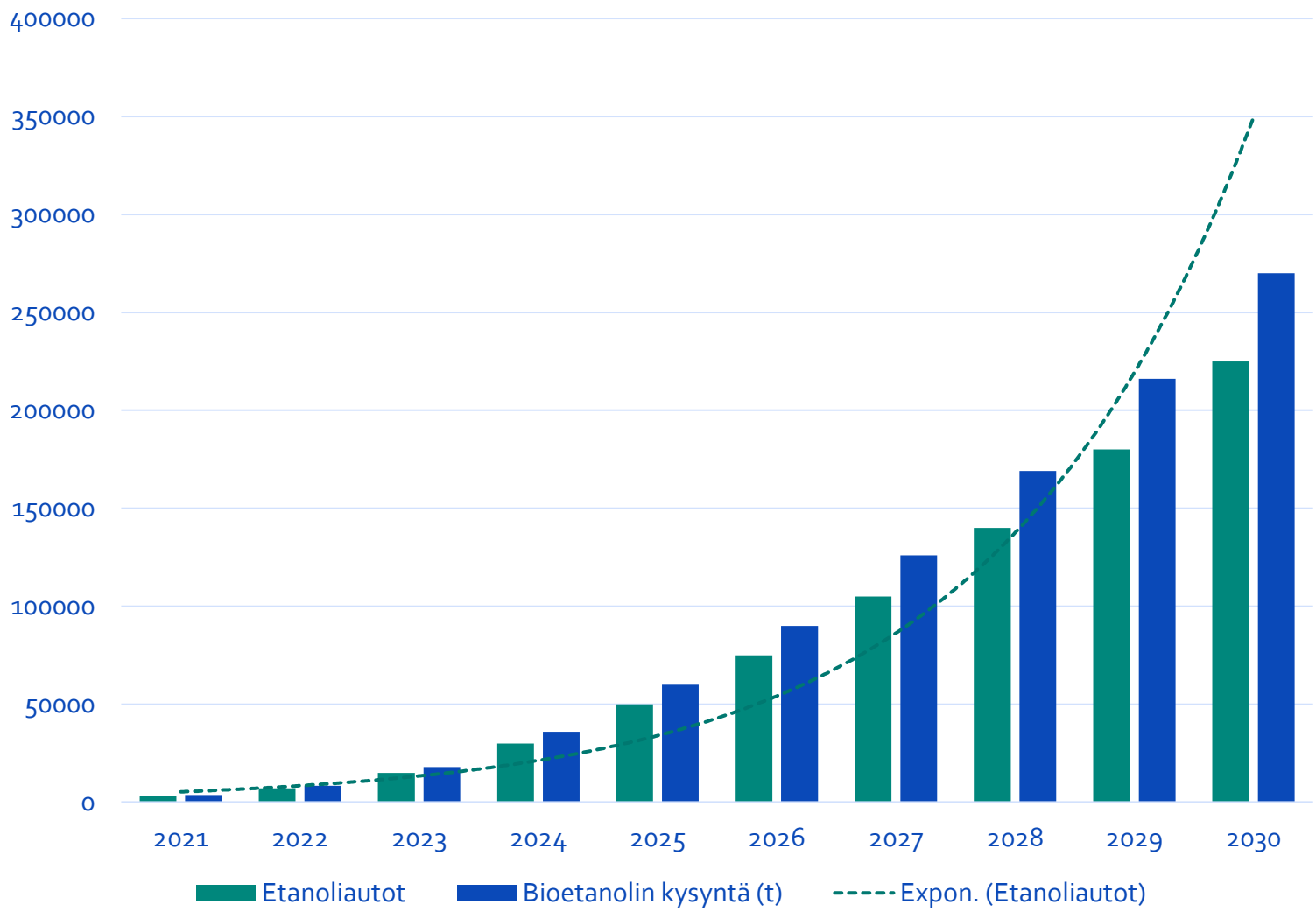
Etanoli on kustannustehokkain tapa leikata jakeluvelvoitteen kustannuksia

- Teknisesti velvoitetta voi täyttää sekoittamalla biokomponenttia bensiinin ja dieselin sekaan sekä jakelemalla korkeaseosbiopolttoaineita kuten E85-bioetanolia tai HVO100 (esim. MyDiesel).
- Bensiinimoottoreissa voi käyttää vain etanolia. Etanolipitoisuus ei voi olla muuntamattoman bensiiniauton polttoaineessa kuin 10% (95E10/95E5). Etanolimuunnoksen jälkeen pitoisuus voi olla 85% (E85).
- Dieselmoottoreissa voi käyttää vain FAME- tai HVO- biopolttoaineita. HVO:ta voi käyttää rajattomasti, siksi sillä on suuri kysyntä.
- Dieseliä kulutetaan myös selvästi enemmän Suomessa, jopa 2,5 mrd litraa, kun taas bensiiniä noin 1,2 mrd litraa.
- HVO:n tukkuhinta vaihtelee 2-3€/l ja etanolin 0,6-1,2€/l välillä.
- **Jos jakeluvelvoitetta täytettäisiin selkeästi nykyistä enemmän bioetanolilla kalliin HVO:n sijaan, niin jakeluvelvoitteen kustannukset voivat leikkaantua jopa 50%.**
  - Jakeluvelvoitekulut polttoainemittarilla 2030:
    - **pumppuhinta +30 snt/l** (nykyinen HVO painotus)

      VAI
    - **pumppuhinta +10-15 snt/l** (lisätään etanolia)

Etanoliautojen kasvupotentiaali

Konvertoitujen autojen kumulatiivinen kasvu nykyisen FFV-autokannan lisäksi



Mitä LiV-mietinnössä olisi hyvä mainita?

- HE 291/2022 mietintöön tulisi kirjata selkeästi poliittinen tahto etanolikonversioiden edistämisestä, fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti.
- Mietinnössä tulisi ilmaista selkeästi että:
  1. **Lain toimeenpanossa täytyy huomioida se, ettei testaamiskäytännöt saa aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia yksittäiselle autoilijalle.**
  2. **Päästöjenosoittamisvelvoite ei saa luoda toimialalle markkinaestettä liian kalliilla testausvaatimuksilla ja näin haitata etanolikonversioiden edistymistä.**

Etanoliautoilijat ry

Vilhartti Hanhilahti

(NEOT Public Affairs Manager 2.1.2023 lähtien)

18.1.2023 lähtien:

Antti Grönlund

Toiminnanjohtaja

0413095092

www.etanoliautoilijat.fi

Etanoliautoilijat ry on keväällä 2020 perustettu etujärjestö. Yhdistyksen tavoitteena on edistää entistä laadukkaampaa ilmastotyötä liikennesektorilla tukemalla vaikuttavuudeltaan ja kustannuksiltaan tehokkaiden keinojen käyttöönottoa sekä nykyisen sääntelyn kehittämistä siten,että ilmastoystävälliset käyttövoimat, kuten bioetanoli, saatetaan tasavertaiseksi ratkaisuksi muiden käyttövoimien rinnalle.

