

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitykseen hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

Hallituksen esitys on hyvin valmistelu ja kattavasti perusteltu, ja se täyttää eduskunnan marraskuussa antaman yksimielisen lausuman tavoitteet.

Etanoliautoilijat ry kiinnittää erityistä huomiota siihen, että hallituksen esityksessä on nyt laskettu etanolikonversioiden muuntotuella päästövähennystonnin kustannukseksi 48 euroa. Vaikka olemme eri mieltä joistain laskentaperusteista, tämä summakin osoittaa, että muuntotuki on käytettävissä olevista liikenteen päästövähennystoimista selvästi kustannustehokkain. Etanolikonversio on myös keinona ainoa, jolla pystytään puuttumaan olemassa olevan ja edelleen kasvavan bensiiniautokannan päästöihin.

Etanoliautoilijat ry esittää, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen taso nostetaan edellisen lain 200 eurosta 500 euroon. Tällä muutoksella vahvistettaisiin selvästi kannustetta etanolikonversioiden tekemiseen ja pystyttäisiin saavuttamaan vielä aiempaa suurempia muuntomääriä ja siten saavuttamaan järjestelmätasollakin merkittäviä päästövähennyksiä.

Esimerkiksi Ranskassa, jossa muuntotuki on ollut jopa 800–1000 euron tasolla, on liikenteessä jo yli 300 000 etanolikäyttöistä autoa. Asianmukaisesti tehty etanolikonversio maksaa asennettuna noin 700–900 euroa ja muutokatsastuksen kustannukset ovat noin 100 euroa, joten 500 euron taso olisi myös kustannuksiin suhteutettuna perusteltu.

Tämän muutoksen jälkeenkin etanolin muuntotuki olisi erittäin kustannustehokas päästövähennyskeino. Muutoksella ei olisi myöskään suoraa vaikutusta budjettitalouteen, koska hankinta- ja muuntotuella myönnettyjä siirtomäärärahoja on tälle vuodelle käytettävissä vielä 2,4 miljoonaa euroa ilman uusia budjettipäätöksiä. Muutoksella ei olisi myöskään ennakoinnattomia budjettivaikutuksia, koska laissa on määritetty muuntotuen myöntämisen edellytykseksi se, että valtion talousarviossa muuntotuen määrärahoja on käytettävissä. Muuntotukeen käytettävä budjetti on siis selvästi rajattavissa.

Etanolin osalta muuntotuen vaikuttavuusarvioissa on otettava huomioon myös se, että vuonna 2023 voimaan astuneen uuden Traficomin määräyksen myötä etanolikonversiot mahdollistuivat kaikille bensiiniautoille, ensimmäistä kertaa myös aivan uusille. Tämä avaa mahdollisuuden myös modernien plug-in hybridien muuttamiselle. Aiemmin muuntotuen ollessa käytössä muutokatsastukset ja siten muuntotuen hakeminen oli mahdollista vain ennen vuotta 2009 käyttöön otetuille autoille. Tämä rajasi suurimman osan käyttöautoista potentiaalın ulkopuolelle, mutta silti konversioita saatiin aikaan lähes 7 000.

Päästövähennystonnin kustannukset

Esityksen perusteluissa on muuntotuen saajille tehdyn kyselytutkimuksen perusteella oletettu, että noin puolet konversioista tehtäisiin ilman muuntotukeakin, ja siksi sen vaikuttavuus on puolitettu. Tätä logiikkaa ei kuitenkaan voida suoraan käyttää ennakoimaan tulevaa, koska ne muutokset, jotka tehtäisiin ilman muuntotukea, on jo pitkälti tehty. Siten muuntotuen palauttamisen myötä aikaansaavat konversiot olisivat lähes kaikki uusia, sellaisia, joita ei tehtäisi ilman muuntotukea.

Lisäksi päästövähennysten arvioinnissa on oletettu, että ajoneuvo olisi etanolikonversion jälkeen liikennekäytössä vain 4,4 vuotta. Tämä perustuu tilastotietoon edellisen muuntotukilain ajalta, jolloin muuntotukea haettiin keskimäärin 18 vuotta ajoneuvoihin. Tätä lukua kuitenkin vääristää voimakkaasti se, että muuntotukea pystyi hakemaan vain ennen 1.9.2009 käyttöönotettuihin ajoneuvoihin. Muuntotuen viimeisenä vuonna muuntotukea sai siis vain vähintään 13 vuotta vanhoihin autoihin, joka väistämättä nosti myös ajoneuvojen keski-ikää.

Tilanne on tältä osin muuttunut perustavanlaatuisesti, kun viime vuonna voimaan tullut ajoneuvolaki mahdollisti muutokset myös aivan uusille ajoneuvoille. Uuden määräyksen aikana konvertoidut ajoneuvot ovat olleet keskimäärin 9 vuotta vanhoja, eli niillä on jäljellä käyttöikää 13 vuotta. Tämä kolminkertaistaa muuntotuella saavutettavat päästövähennykset ja siten myös laskee päästövähennystonnin kustannusta selvästi.

Kun esityksen perusteluissa on laskettu päästövähennystonnin kustannukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotuella, sitä olisi hyödyllistä myös verrata muihin käytettävissä oleviin päästövähennyskeinoihin. Jakeluvälvoitteen nykyisen, HVO-painotteisen täytön kustannuksiksi yhteiskunnalle on arvioitu noin 400 euroa per päästövähennystonni, ja nykyisellä sähköautojen verotuella päästövähennystonnin kustannuksiksi alentuneina verotuloina tulee yli 500 euroa.

Perusteluiden viittaus siihen, että jakeluvälvoitteen toimintamekanismin takia järjestelmätason päästövähennyksiä ei voitaisi arvioida, on myös ongelmallinen. Mikäli päästövähennyksiä arvioitaisiin vain tästä näkökulmasta, ei liikennesähkön sisällyttämisen jälkeen millään käyttövoimavaihtelulla olisi merkitystä järjestelmätason päästöjen kannalta. Jakeluvälvoitteen toimivuuden ja kustannustehokkuuden kannalta on etu, että sen täyttämiseen on useita keinoja. Etanolin potentiaali päästövähennyksissä ei rajoitu vain jakeluvälvoitteen täyttämiseen, vaan fossiilista vaihtoehtoaan halvempaan polttoaineena sen kasvu tapahtuu myös markkinaehtoisesti.

Etanoliautoilijat ry on laskenut lähdeviitattuihin, puolueettomiin lukuihin perustuen päästövähennystonnin kustannukseksi 500 euron muuntotuella noin 26 euroa. 500 euron muuntotuella ja nyt käytössä olevalla 2,4 miljoonan euron siirtomäärärahalla saataisiin aikaan 4 800 uutta konversiota ja yli 100 000 tonnin päästövähennykset autojen jäljellä olevan käyttöikänsä aikana.

Kansainväliset vertailut

Esityksen perusteluissa on vertailtu esitystä Ruotsin, Saksan ja Itävallan tilanteisiin.

Näihin kansainvälisiin vertailuihin olisi perusteltua ottaa mukaan vertailu myös Ranskaan. Ranska on Euroopan maista sellainen, jossa on ollut käytössä voimakkaampia kannusteita etanolikonversioihin ja E85:n käyttöön, ja siellä näille kannusteille on saatu myös vahvin vaikutus. Ranskassa on ollut käytössä jopa 800-1000 euron muuntotukia kantonista riippuen.

Vertailussa Ruotsiin tulisi huomioida, että vaikka muuntotukea tällaisessa muodossa ei olekaan käytössä, sielläkin on kuitenkin käytössä erittäin merkittävät kannusteet konversioille verotuksen muodossa. Muutostatsastuksen yhteydessä ajoneuvo vapautetaan kokonaan Malus-verosta, joka on ajoneuvon kolmen ensimmäisen käyttövuoden aikana käytössä oleva korotettu ajoneuvovero. Tämä voi suuripäästöisellä ajoneuvolla olla jopa 3000 euroa vuodessa. Lisäksi normaalissa ajoneuvoverossa raja-arvon ylittävästä grammasta tulee veroa fossiilisella polttoaineella 22 kruunua ja vaihtoehtoisella polttoaineella 11 kruunua. Nämä veroedut saa käyttöönsä, kun ajoneuvon muutostatsastaa etanolikonversion jälkeen. Käytännössä tämä on siis muuntotuen kaltainen kannustin.

Voimassaoloaika

Hallituksen esityksessä lain 6§:stä on poistettu edellisen lain aikarajaus muuntotuen myöntämiseen tiettyinä vuosina. Muuntotuen rajaaminen siis perustuisi siihen, onko muuntotuelle myönnetty määrärahaa vai ei. Tämä rajaus olisi riittävä, ja se mahdollistaisi muuntotuen jatkamisen budjettipäätöksillä ilman, että tätä lakia olisi tarpeen avata uudelleen.

Muutos olisi positiivinen, jos samaan aikaan lain 1§:n eli soveltamisalaan ei olisi lisätty aikarajaus, joka estää muuntotuen jatkamisen budjettipäätöksenä. Soveltamisalassa on nyt rajattu, että laki koskee vain muuntotukia, joita haetaan viimeistään 15.12.2024. Sama ongelma koskee myös hankintatukia.

Uuden lain säätäminen vain puoleksi vuodeksi on epäjohdonmukaista ja lyhytjänteistä politiikkaa. Muuntotuki on selvästi kustannustehokkain liikenteen päästövähennystoimi, joka toteuttaa myös hallitusohjelmaa eikä sillä ole suurta budjettivaikutusta.

Etanoliautoilijat ry katsoo, että soveltamisalaan sisällytetty aikarajaus tulisi poistaa ja muuntotuen mahdollisesta jatkamisesta päätettäisiin budjettikysymyksenä.

Muutosesitykset

Etanoliautoilijat ry esittää lausunnossa esitettyihin perusteluihin nojaten hallituksen esitykseen kahta muutosta:

1§ Soveltamisala

3) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (muuntotuki), jota haetaan viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2024.

7§ Muuntotuen määrä

Muuntotukea voidaan myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai ~~200~~ **500** euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.