

Lausunto VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko:
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma
Liikenne- ja viestintävaliokunta 26.2.2026
Etanoliautoilijat ry



Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan.

Liikenteen päästöjen vähentäminen on keskeisessä asemassa kokonaispäästövähennystavoitteiden toteutumisessa. Suomi on myös sitoutunut liikenteen päästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä osana Elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Nyt päätettävät lisätoimenpiteet ovat kannatettavia, mutta riittämättömiä.

Suomen tulisi pitää kiinni liikenteen päästövähennystavoitteestaan ja esittää siihen tarvittavat toimenpiteet osana suunnitelmaa. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää teknologianeutraalia lähestymistapaa ja kaikkien käytettävissä olevien teknologioiden edistämistä.

E85-polttoaineella on merkittävä päästövähennyspotentiaali, jota ei Suomessa kuitenkaan ole vielä saatu käyttöön. Ranskassa, jossa uusiutuvien polttoaineiden käyttöön kannustetaan, saavutetaan nykyisin E85-polttoaineella jo 0,95 Mt:n vuosittaiset päästövähennykset. Ratkaiseva ero Suomeen tulee polttoaineverotuksesta sekä alueittain käytössä olevista muuntotuista.

Muuntotukien palauttaminen käyttöön on erittäin kannatettava toimenpide, jolla voitaisiin oikein toteutettuna saavuttaa merkittävästi suurempikin päästövähennysvaikutus nostamatta liikkumisen kustannuksia. Muuntotuki on myös ainoita mahdollisia keinoja puuttua olemassa olevan ja edelleen kasvavan bensiiniautokannan päästöihin.

Ratkaisevaa jatkovalmistelussa kuitenkin on muuntotuen taso. Vuoden 2024 lyhyen muuntotukikauden perusteella on selvää, että entinen 200 euron tukitaso ei riitä kannusteenksi ja muuntotukea jäisi todennäköisesti käyttämättä. Asianmukaisesti tehty etanolikonversio esimerkiksi nykyaikaiseen plug-in hybridiin suoraruiskutusteknologialla maksaa asennettuna ja muutokatsastettuna noin 800-1000 euroa, jolloin 200 euron tuki ei muodosta riittävää kannustetta.

Etanoliautoilijat ry esittää, että muuntotuen taso voitaisiin jatkossa sitoa muutoksen todellisiin kustannuksiin siten, että sähköiseen muuntotukihakemukseen tulisi liittää myös kuitit muutossarjasta, asennuksesta sekä muutokatsastuksesta. Muuntotuki voisi olla esimerkiksi korkeintaan 800 euroa, kuitenkin korkeintaan 90 prosenttia muutoksen todellisista kustannuksista. Näin voitaisiin luoda riittävän vahva kannustin ilman, että muuntotuki olisi kuitenkaan ikinä suurempi kuin muutoksen todellinen kustannus.

Päästövähennystonnin kustannukset

Muuntotuki on selvästi kustannustehokkain liikenteen päästövähennystoimi – Traficomin selvityksen mukaan etanolikonversioiden osalta vain 48 €/tCO₂. Tämäkin luku on kuitenkin liian suuri.

Selvityksen 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 käytännössä 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 uusi 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.

Etanoliautoilijat ry on laskenut lähdeviitattuihin, puolueettomiin lukuihin perusten päästövähennystonnin kustannukseksi 500 euron muuntotuella noin 26 euroa. Vertailun vuoksi 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.

500 euron muuntotuella ja esitetyllä 4 miljoonan budjetilla saataisiin 8 000 uutta konversioita ja saavutettaisiin yli 150 000 tonnin päästövähennykset ajoneuvojen jäljellä olevana käyttöaikana.

Muuntotukien palauttaminen käyttöön

Valtioneuvoston esitykseen on kirjattu, että muuntotuet palautettaisiin käyttöön vuosille 2026–2029. Energia- ja ilmastostrategian taulukossa tälle on myös varattu 4 miljoonan euron määräraha. Tätä määrärahaa ei kuitenkaan ole vielä kirjattu valtion talousarvioon eikä se sisältynyt myöskään vuoden ensimmäiseen lisätalousarvioon.

Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman ja Energia- ja ilmastostrategian uskottavuuden kannalta olisi ratkaisevan tärkeää, että niihin kirjatut toimenpiteet myös toteutettaisiin päätettyjen kirjausten mukaisesti. Liikenne- ja viestintävaliokunta voisi omassa lausunnossaan edellyttää ministeriötä tuomaan selonteon mukaisen määrärahan seuraavassa lisätalousarviossa ja sen jälkeen käynnistämään lainvalmistelutyön muuntotukilain päivittämiseksi.

Etanoliautoilijat ry
Antti Grönlund
Toiminnanjohtaja

Lisätiedot: antti.gronlund@etanoliautoilijat.fi /041 309 5092