

LAUSUNTO 11.10.2017

Hallituksen luonnos laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta

YLEISTÄ

Siellä missä romutuspalkkiota on myönnetty, se on todettu tehottomaksi ja kalliiksi päästövähennystoimenpiteeksi. Romutuspalkkioon käytettävät eurot vaikuttaisivat paljon tehokkaammin vaikkapa pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen edistämisessä tai sähköajoneuvojen ostotukina.

Trafin vuoden 2016 romutuspalkkiosta tekemästä selvityksestä paljastuu, että kolmasosa romutetuista autoista ei ollut liikennekäytössä. Lisäksi uudella autolla - oli se vähäpäästöinen tai ei - ajetaan huomattavasti enemmän kuin vanhalla. Onkin kyseenalaista seuraako romutuspalkkiosta päästövähennyksiä. Tätä asiaa ei tutkittu kunnolla edellisen romutuspalkkiokokeilun jälkeen ja toivoisimme, että se asia selvitetään nyt.

ROMUTUSPALKKION LAAJENTAMINEN SÄHKÖAVUSTEISIIN POLKUPYÖRIIN

Palkkion käyttötarkoitusta tulee nähdäksemme laajentaa koskemaan sähköavusteisia polkupyöriä.

Sähköavusteinen pyörä on päästötön, energiatehokas, turvallinen, kuntoa kohottava ja nopea ajoneuvo. Vuonna 2016 valtaosa romutuspalkkiokokeilussa hankituista autoista oli pieniä kaupunkiautoja. Erityisesti sähköavusteinen tavarapyörä on erinomainen arjen helpottaja pienen kakkosauton sijaan.

Sähköavusteisten tavarapyörien yleistymisen yksi iso este on hinta. 3000-5000 euroa polkupyörästä tuntuu paljolta. Moni ei kuitenkaan hahmota, että sähköavusteinen tavarapyörä korvaa nimenomaan auton eikä perinteistä polkupyörää. Romutuspalkkion myötä tämä yhteys myös selkeytyisi: romuta auto ja vaihda se sähköavusteiseen pyörään.

Myös kokemusten vähyys rajoittaa pyörien yleistymistä: kun ei ole tuttavaa, jolta kysellä kokemuksia sähköavusteista pyörästä, on hankintapäätöksen teko hankalaa. Monesta kaupungista puuttuu vieläkin sähköavusteisia tavarapyöriä myyvä yritys ja näin ison hankinnan tekeminen verkkokaupasta on haastavaa. Palkkio houkuttelisi pyöräkauppiaita hankkimaan erityisesti arkeen sopivia sähköpyöriä.

Romutuspalkkiossa pitää katsoa rohkeasti tulevaisuuteen ja tarjota kansalaisille mahdollisuus vaihtaa liikennemuodoksi sähköavusteinen polkupyörä, johon voi helposti yhdistää joukkoliikennettä, auton vuokrausta ja erilaisia uusia liikkumispalveluita.

Kansanterveys- ja liikenneturvallisuustekijöiden vuoksi ehdotamme tuen rajaamista sähköavusteisiin polkupyöriin. Myös sähköavusteisten pyörien markkinan kasvattamisen näkökulmasta tuen rajaaminen niihin olisi perusteltua. Sähköavusteinen pyörä on myös houkuttelevampi vaihtoehto autolle.

SÄHKÖAVUSTEISTEN PYÖRIEN OSTOTUEN YKSITYISKOHDAT

Pyöräliitto ehdottaa, että romutuspalkkiosta saisi 1000 € ostotuen sähköavusteisen pyörän ostoon. Tuki olisi enintään 50 % pyörän ostohinnasta.

Ehdotamme, että tukea saa käyttää ainoastaan sähköavusteisiin polkupyöriin ja niihin kytkettäviin peräkärryihin, jotka ostetaan sähköpyörän kanssa. Peräkärryjen myötä tavalliset sähköavusteiset pyörät ja sähköavusteiset tavarapyörät olisivat tasavertaisessa asemassa. Osalle kuluttajista tavarapyörä on oikea valinta, mutta monelle peräkärry yhdistettynä sähköavusteiseen pyörään toimii erinomaisesti arjen kulkuvälineenä ja auton korvaajana.

Kuluttajan tulee saada pyörästä alennus romutustodistusta vastaan suoraan pyörän jälleenmyyjältä. Jälleenmyyjä hakee sitten tuen Trafilta.



SÄHKÖAVUSTEISTEN POLKUPYÖRIEN OSTOTUEN VAIKUTUSARVIOINTI

Tuen tarkkoja vaikutuksia on hankala ennustaa etukäteen. Jos romutuspalkkiota on varattu yhteensä 8 miljoonaa euroa, voisi tästä 8000 romuttajasta kenties 100-2000 päätyä valitsemaan uuden auton sijaan sähköavusteisen polkupyörän. Tuen suosio riippuu paljon myös sen viestinnästä.

Liikenneturvallisuuteen muutama tuhat sähköpyörää ei vaikuttaisi turvallisuuteen, mutta 100-2000 liikenteestä kokonaan poistuvaa autoa vaikuttaisi. Vakavien liikenneonnettomuuksien toisena osapuolena on yleensä moottoriajoneuvo. Vaikka liikennesuoritteeseen nähden liikenneturvallisuus on Suomessa parantunut jo vuosikymmeniä, on moottoriajoneuvoliikenteen määrä vielä paikallisesti merkittävä riskitekijä erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta.

Ilmastopäästöjen näkökulmasta saataisiin liikenteestä poistettua autoja ja vaihdettua ne pyöriin. Sähköavusteisten polkupyörien maksimiteho on 250 w, joka on samaa luokkaa kuin vaikkapa sähkövatkaimella. Sähköavusteisten pyörien sähkönkulutus on siis varsin pientä, eikä niiden runsas lisääntyminen lisää merkittävästi sähkönkulutusta. Polttomoottoriautojen vaihtuminen sähköavusteisiin pyöriin saattaa itseasiassa vähentää kuluttajan sähkönkulutusta, sillä autoissa olevat lohkolämmittimet ovat yleensä teholtaan 500 watin luokkaa ja niitä saatetaan pitää päällä pitkiäkin aikoja.

Kansanterveyden näkökulmasta ostotuella olisi suuret vaikutukset. Valtaosa suomalaisista liikkuu liian vähän. Sähköavusteinen pyörä houkuttelee liikkumaan useammin ja pidempiä aikoja kuin tavallinen pyörä, siksi sen antamat terveyshyödyt ovat samalla tasolla tavallisen pyörän kanssa. Valtaosa ihmisistä saisi riittävän määrän kestävyysliikuntaa kulkemalla työmatkat sähköavusteisella polkupyörällä. Vähäpäästöisessä uudessa autossa taas terveyshaitat ovat samat kuin vanhassakin: liikuntaa ei tule ollenkaan.

Pienhiukkaspäästöt tappavat Suomessa jopa 1800 ihmisistä vuosittain. Yksi merkittävä lähde on liikenne. Autojen vaihtuminen polkupyöriin vähentää yksilön aiheuttamia pienhiukkaspäästöjä merkittävästi.

Pyöräkaupan näkökulmasta romutuspalkkion laajentaminen koskemaan sähköpyöriä olisi merkittävää. Pyörätoimiala on Suomessa merkittävä työllistäjä ja sähköavusteisia polkupyöriä sekä niiden osia valmistetaan Suomessa. Romutustuki kannustaisi pyöräkauppoja ottamaan valikoimiinsa erityisesti sähköavusteisia tavarapyöriä. Niiden saatavuus on suurten kaupunkien ulkopuolella erittäin heikkoa. Romutustuen avulla voidaankin kehittää sähköavusteisten pyörien markkinaa ja näin saada aikaan pitkäjänteisempi muutos. Pyörien maahantuojien näkökulmasta on tärkeää, että tieto romutuspalkkion käyttämisestä sähköavusteisiin pyöriin saataisiin mahdollisimman varhain. Muuten on riskinä, ettei pyöräkaupoilla riitä myytäviä pyöriä, sillä tilaukset seuraavalle vuodelle tehdään jo syksyllä.

LISÄTIEDOT

Matti Koistinen

matti.koistinen@pyoraliitto.fi

044-2795588

