



10.10.2017

YM 171/04/2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite Lausuntopyyntönne 27.9.2017
Hänvisning

Asia Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankin-
Ärende tatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa asiakohdassa mainitun hallituksen esityksen luonnoksesta. Esitys liittyy hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevan kärkihankkeen tavoitteiden edistämiseen. Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki, jonka tavoitteena on vähäpäästöisen liikenteen edistäminen romutuspalkkion, hankintatuen sekä konversiotuen avulla.

Ympäristöministeriö pitää esitystä ja siihen liittyviä tukimekanismeja yleisesti ottaen tarkoituksenmukaisina ja tarpeellisina liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta. Esityksen avulla on mahdollista nopeuttaa autokannan uudistumista ja samalla edistää vähäpäästöisiä liikenneratkaisuja. Tavoitteena on että esityksessä tarkoitetut tuet ovat käytössä jo vuonna 2018.

Ympäristöministeriö toteaa että esitetyt tuet liittyvät nyt eduskunnassa käsiteltävänä olevaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan ja erityisesti sen liikenneosioon. Esityksen mukaiset tuet sisältyvät suunnitelmaan yleisellä tasolla. Tukia varten on myös varattu tarpeelliset määrärahat vuoden 2018 valtion talousarvioesitykseen.

Ympäristöministeriö katsoo, että hankintatuen kehittämistä edistämään liikenteen sähköistämistä myös muilta kuin henkilöautojen osalta olisi syytä harkita erityisesti hieman pidemmällä aikavälillä. Siinä yhteydessä olisi mahdollista harkita esim. sähköpolkupyörien hankinnan tukemista.

Ympäristöministeriö haluaa kiinnittää huomiota esitysluonnoksen vaikutusarvioihin sekä ehdotettuihin tukitasoihin ja -kriteereihin. Romutuspalkkion osalta edellytyksenä olisi että romutettava auto vaihdetaan uuteen autoon, jonka CO₂-päästöt ovat enintään 110 g/km. Tätä raja-arvoa voidaan pitää varsin korkeana ottaen huomioon että uusien autojen keskimääräinen CO₂-päästötaso on vuonna 2017 jo tippunut alle 120 g/km. Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilun aikana myytyjen uusien autojen CO₂-päästöt olivat keskimäärin 107 g/km. Lisäksi voidaan todeta että EU:n asettama tavoite uusien autojen keskimääräiselle päästötasolle vuonna 2020 on 95 g/km. Alustavia arvioita on esitetty siitä että komissio olisi ehdottamassa huomattavia kiristyksiä vuoden 2030 tavoitteisiin. Edellä mainitut seikat huomioon ottaen ympäristöministeriö ei voi pitää nyt esitettyä päästörajaa kovin kunnianhimoisena. Ympäristövaikutuksiin (luku 4.3) sisältyvä toteamus siitä että päästörajan määrittämisessä olisi otettu huomioon edellisen kokeilun kokemukset sekä EU:n autojen päästötavoite vuodelle 2020 vaikuttaa myös epäjohtonmukaiselta.

Ympäristöministeriö pitää esitykseen sisältyviä vaikutusarvioita varsin yleisinä ja ylimalkaisina. Esimerkiksi esityksen verokertymävaikutuksista ei esitetä mitään numeerisia arvioita. Vastaavalla tavalla hallinnollisista vaikutuksista todetaan ainoastaan että lisätehtävät aiheuttavat ”jonkin verran hallinnollista työtä”. Esitetyt tukimekanismit edellyttävät kuitenkin aivan uusia hallinnollisia sekä valvonta-tehtäviä.

Hankintatuen osalta on esitetty Trafin arvioima päästövähennysvaikutus, mutta romutuspalkkion tai konversiotuen osalta ei ole ilmeisesti ollut käytettävissä numeerisia arvioita päästövähennysvaikutuksista. Jos otetaan huomioon että romutuspalkkion yhtenä nimenomaisena tehtävänä on päästöjen vähentäminen, voisi olla perusteltua esittää siitä ainakin karkeita päästövähennysvaikutusarvioita.

Konversiotuen tavoitteeksi on määritelty vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen, ei niinkään päästöjen vähentäminen. Konversiotuesta todetaankin, että sen merkitys päästövähennystoimenpiteenä on vähäinen. Ottaen huomioon konversiotuelle asetetun tavoitteen olisi kuitenkin perusteltua esittää jonkinlaisia arvioita siitä, kuinka paljon konversioita saadaan määrällisesti aikaan nyt esitetyn tuen avulla.

Ympäristöministeriö nostaa lisäksi esiin kysymyksen esitetyistä tukitasoista. Esityksessä ei juurikaan perustella nyt esitettyjä tukitasoja. Kansainvälisiä kokemuksia ja käytettyjä tukitasoja käydään läpi, mutta missä määrin nämä ovat olleet pohjana nyt esitettyjen tukitasojen valinnassa, ei selviä esityksestä. Ainakin romutuspalkkion osalta olisi mahdollista viitata Suomen aikaisempiin sekä muissa maissa saatuihin kokemuksiin romutuspalkkion vaikuttavuudesta suhteessa käytettyyn tukitasoon. Hankintatuen osalta voisi myös hyödyntää muiden maiden kokemuksia, kun perustellaan esitettyä tukitasoa.

Konversiotuen osalta olisi myös paikallaan perustella tuen tarpeellisuutta ottaen huomioon, että las-kentaoletuksista riippuen, auton konvertointi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi saattaa olla kannattavaa ilman tukeakin. Perusteluissa olisi paikallaan tuoda esiin se seikka, että nyt esitetyt tuet ovat omiaan vaikuttamaan kuluttajien käyttäytymiseen tavalla, joka nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Ottamalla käyttöön nyt esitetyt tukimekanismit valtio viestittää selvästi, että kuluttajien valintoihin halutaan vaikuttaa.

Lopuksi ympäristöministeriö kiinnittää huomiota esitettyjen tukijärjestelmien keston ja aikatauluihin: Romutuspalkkiota esitetään nyt vuodeksi. Voidaanko olettaa, että vuoden kestävä tuki vaikuttaa vanhojen autojen romutustahtiin myös tukijakson jälkeen? Vaikutusarvioissa olisi paikallaan ottaa kantaa esityksen luomiin kuluttajien odotuksiin ja käyttäytymiseen sekä lyhyellä että hieman pidemmällä aikavälillä.

Tukijärjestelmän aikataulun käyttöönotto ensi vuoden alusta vaikuttaa tiukalta, jos vaatimuksena on että tuet on notifioitava EU:n komissiolle ennen niiden käyttöönottoa. Ympäristöministeriö huomauttaa lopuksi, että jätelainsäädäntö, johon viitataan esityksen luvussa 2.1, on sittemmin uudistunut.

Ylijohtaja


 Tuula Varis

Ympäristöneuvos


 Magnus Cederlöf