AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanoli-konversioiden tuesta

Liikenne- ja viestintävaliokunta 21.11.2017

Hanna Kalenoja

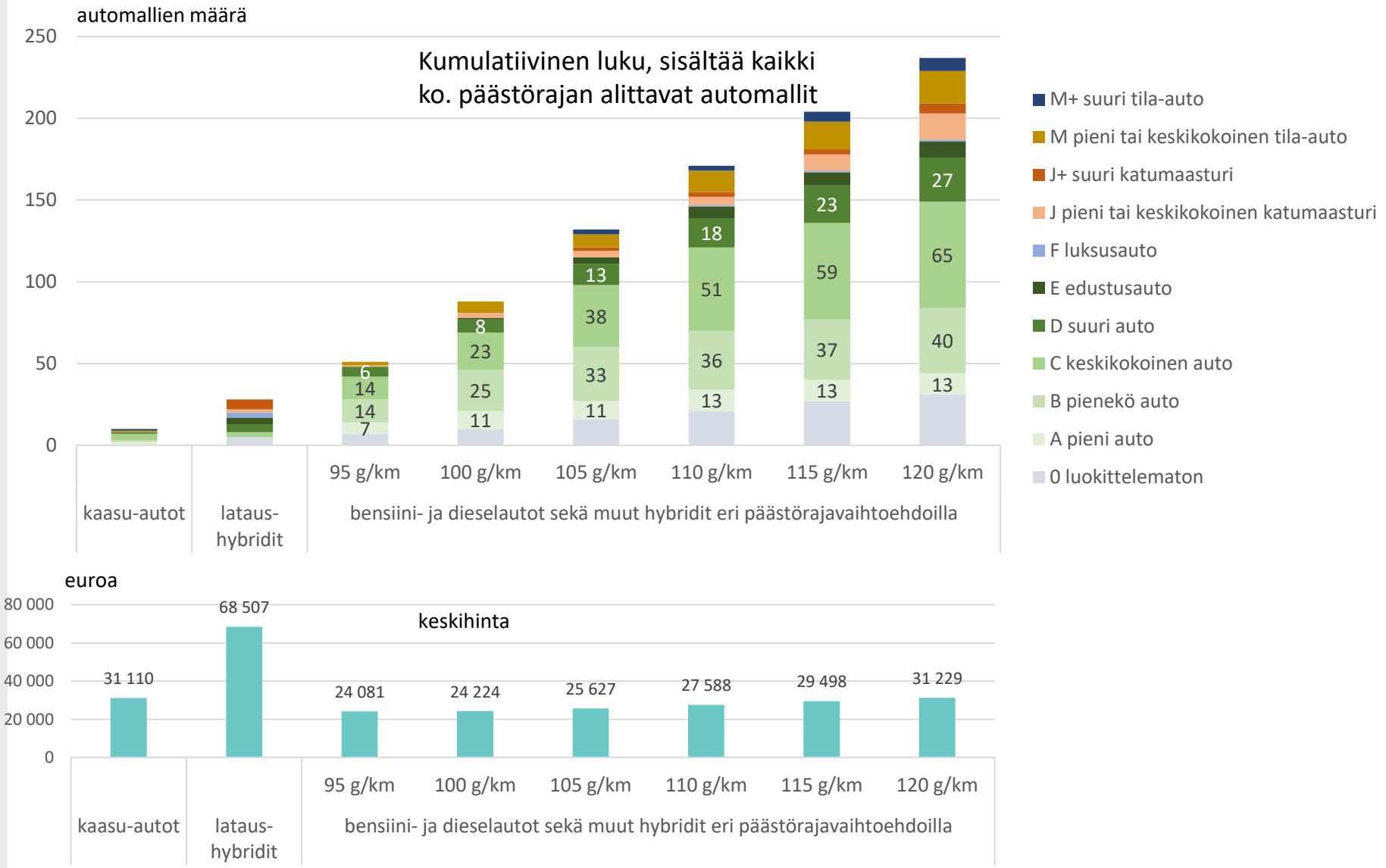
Tieliikenteen Tietokeskus

AUTOTUOJAT
JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

Segmenttijakauma päästöluokittain ja käyttövoimittain

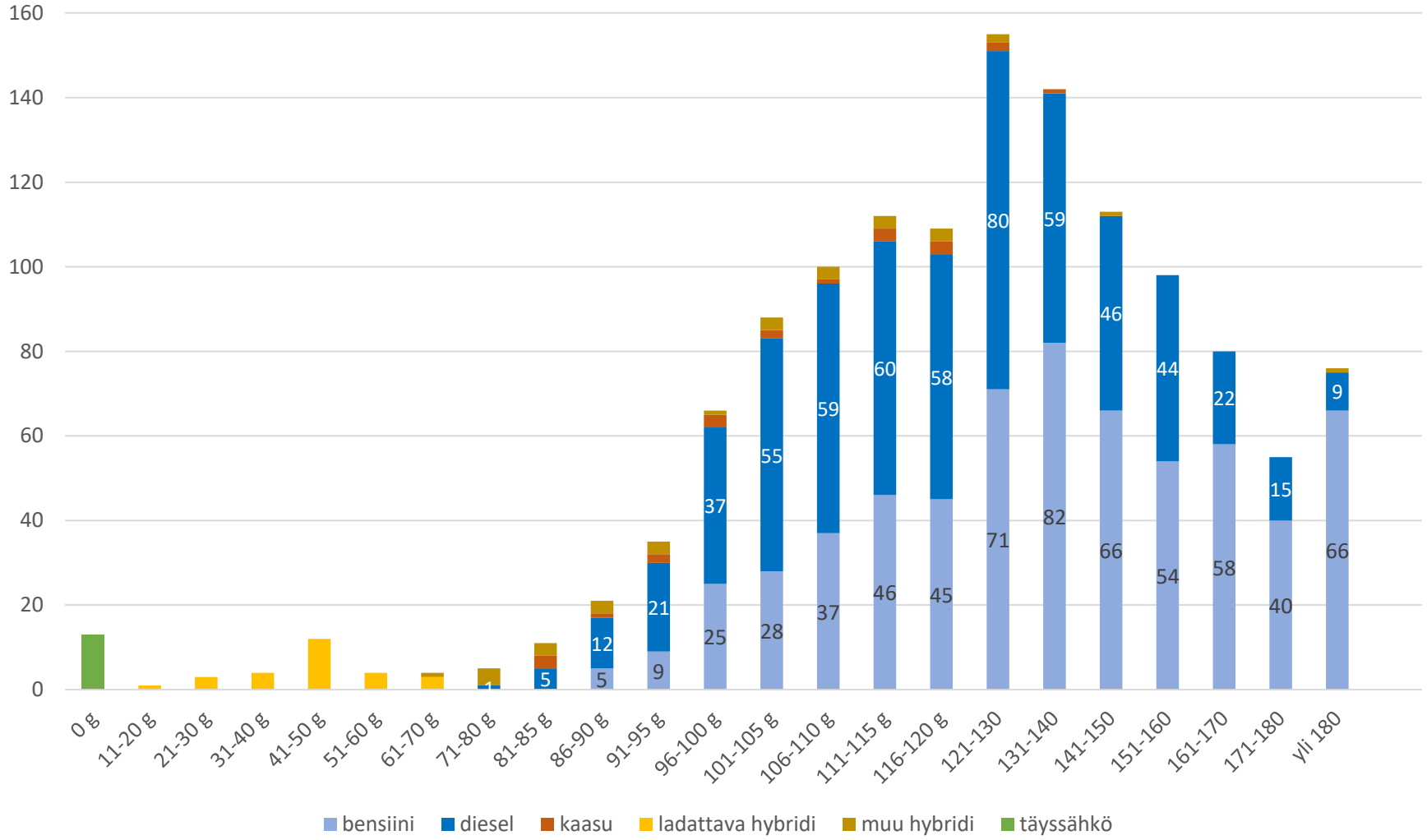
- A- ja B-segmentin osuus on suhteellisesti suurin 80-100 g/km ajoneuvojen tarjonnassa
- lataushybridit kuuluvat pääosin keskikokoiseen segmenttiin C tai suuriin autoihin D
- päästörajalla 95 g/km valittavana olisi vain noin 50 automallia, joista lähes puolet on A- tai B-segmentin autoja
- päästörajalla 110 g/km valikoima laajenee selvästi ja valittavana on jo noin 170 automallia - tarjolla on monipuolinen valikoima eri segmentin autoja, myös esimerkiksi lapsiperheille soveltuvia C-segmentin autoja
- lähes 90 % kaikkein edullisimmista alle 15 000 euron hintaisista automalleista alittaa 110 g/km päästörajan



Käyttövoimajakauma päästöluokittain

- alle 95 g/km päästötason henkilöautot ovat pääosin pienikokoisia B-segmentin dieselautoja tai ladattavia hybridiautoja
- päästötasolla 81–90 g/km tarjolla on niukasti autoja ja niihin kohdistuu hyvin vähän kysyntää mm. hinnan tai pienen koon vuoksi – tarjolla olevat mallit ovat pääosin pienikokoisia dieselautoja ja hybridibensiiniautoja, joissa ei ole latausmahdollisuutta
- erityisesti edulliset pienikokoiset bensiiniautot jäävät palkkiojärjestelmän ulkopuolelle, jos päästöraja lasketaan alle 110 grammaan/km

automallien määrä päästöluokittain



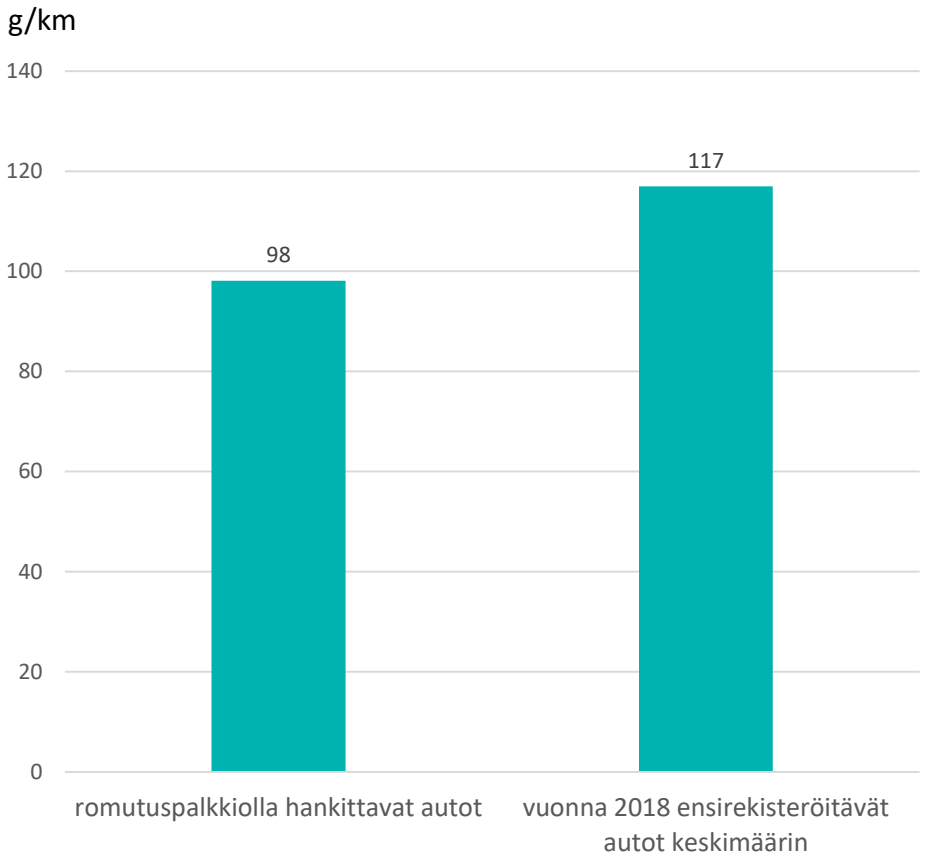
Tarjolla olevien automallien määrä eri päästötasoilla syyskuussa 2017 (tehdastilattavat mallit, automallien N=319, sama automalli voi esiintyä eri variaationa eri päästöluokissa).

(Autotietokanta, Autotuojat- ja teollisuus ry)

Vaikutukset hiilidioksidipäästöihin

- romutuspalkkiolla hankittujen autojen hiilidioksidipäästöt olisivat tällä toteutusmallilla keskimäärin 98 g/km, kun kaikkien uusien henkilöautojen päästöjen on vuonna 2018 arvioitu olevan noin 117 g/km
- romutuspalkkion päästövaikutusta lisää se, että jokainen romutuspalkkiolla hankittu auto poistaa autokannasta suuripäästöisen auton
- 2015 kokeilussa romutettujen autojen keskimääräinen ajosuorite oli edellisenä vuonna ollut noin 12 800 km
- vaihtamalla keskimääräinen romutusikäinen auto (noin 20-vuotias, hiilidioksidipäästöt 200 g/km) uuteen esimerkiksi 105 g/km päästävään autoon, on keskimääräinen päästöalenema suurempi, kuin jos uusi bensiini- tai dieselauto korvautuisi pistokehybridillä - säänneltyjen päästöjen väheneminen on vielä tätäkin suurempi
- päästörajalla 95 g/km ja 100 g/km palkkion kysyntä jäisi tarjolla olevien automallien vähyyden ja suhteellisen korkean hinnan takia alle budjetoidun määrärahan (8 milj. euroa)

Romutuspalkkiokampanja vähentäisi liikenteen hiilidioksidipäästöjä



Jokainen romutuspalkkiolla hankittu auto vähentäisi autokannan hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 400 kg vuodessa.

-400 kg vuodessa

Liikennekäytössäolon edellytyksen kohtuullisuus

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä hallituksen esityksessä on, että romutuspalkkion hyödyntävän tulee toimittaa omistamansa **vähintään 10 vuotta** ja **viimeisen kalenterivuoden** ennen romutusta liikennekäytössä ollut henkilöautonsa romutettavaksi

-

Tämä olisi lain toteutuksen kannalta hyvin raskas edellytys

- romutuspalkkion edellytysten tulisi olla mahdollisimman yksiselitteiset ja ymmärrettävät ilman että auton omistajan tulisi tehdä pitkällisiä selvityksiä autonsa romutuspalkkiokelpoisuudesta
- liikennekäytössä olon edellytys kokonaiselta edeltävältä vuodelta on auton omistajan kannalta kohtuuton vaatimus, sillä vanhat autot käyvät usein hetkellisesti pois liikennekäytöstä, vaikka ne olisivatkin pääsääntöisesti liikennekäytössä
- edellytys rajaisi romutuspalkkion piiristä pois mm. käytettynä maahantuodut autot, joiden historiasta ei ole käytettävissä liikennekäytössä olon tietoja ulkomailla
- ennen vuotta 2007 liikennekäytössä oloa ei laissa tunnettu samana käsitteenä kuin nykyisin, joten tietoa liikennekäytössä olosta on ylipäänsä käytettävissä vasta vuodesta 2007 alkaen
- ehtojen toteutumisen tarkistaminen ja kuluttajille viestintä kuormittaisi kohtuuttomasti Trafin lisäksi romuautojen vastaanottopisteitä ja autoliikkeitä, jotka ovat romutuspalkkiokampanjassa kuluttajalle tärkeitä tietolähteitä palkkion hyödyntämistä ja ehtoja koskevissa kysymyksissä
- edellytys johtaisi tilanteisiin, jossa kuluttajalla tai automyyjällä ei olisi tarkkaa tietoa siitä, onko romutettava auto romutuspalkkioon oikeuttava
- jos liikennekäytössä olon edellytys jäisi hallituksen esityksen mukaiseksi, on ilmeistä, että osa kuluttajista romuttaisi sellaisia liikennekäytössä olevia autoja, jotka eivät täytäkään lain ehtoja ja jäisivät ilman romutuspalkkiota - tällöin jouduttaisiin hankaliin ristiriitatilanteisiin selvitettäessä sitä, kuka vastaa kuluttajalle aiheutuneista kustannuksista ja vanhan auton käyttöarvon menetyksestä

Ehdotukset liikennekäytössäolon kirjaamiseksi lakiin

Liikennekäytössä olo

1. romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista noin 70 % oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka laki ei edellyttänyt liikennekäytössä oloa – tällä kerralla edellytys voitaisiin jättää kirjaamatta lakiin
2. mikäli liikennekäyttöä koskeva rajaus haluttaisiin sisällyttää lakiin, ehdotamme, että laissa edellytettäisiin auton olevan **romutushetkellä liikennekäytössä**

Auton ikä

1. auton ikää tai käyttöönottovuotta koskevat rajoitukset ovat laissa käytännössä tarpeettomia, sillä autoa ei ole taloudellisesti kannattavaa romuttaa, jos sen arvo on romutuspalkkiota suurempi
2. jos lakiin jäisi ikää koskeva rajaus, se tulisi kirjata lakiin **käyttöönottovuotta koskevana rajauksena** eikä sitoa ikää liikennekäytössä oloon