PYÖRÄLIITTO
CYKELFÖRBUNDET FINNISH CYCLISTS' FEDERATION

HE 156/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

ASIANTUNTIJALAUSUNTO 20.11.2017

YLEISTÄ

Hallituksen esitys henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikäyttöiseksi muuttamisen tuesta sisältää hyviä toimenpiteitä liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mutta toisaalta myös todella kalliita ja tehottomia keinoja. Laki ei edistä kaikki sille asetettuja tavoitteita.
Keinoista tehottomin on romutuspalkkio, jota myönnetään polttomoottoriauton ostamiseksi. Vastaavat romutuspalkkiot on todettu muissa maissa tehottomaksi ja kalliiksi päästövähennystoimenpiteiksi. Romutuspalkkioon käytettävät eurot vaikuttaisivat paljon tehokkaammin pyöräilyn, kävelyn ja joukkoliikenteen edistämisessä tai sähköajoneuvojen ostotukina.
Esimerkiksi Belgiassa Brysselin ja Gentin kaupungit ovat tarjonneet autosta luopuville tukea pyörän, joukkoliikenteen tai yhteiskäyttöautopalveluiden hankintaan. Näin saadaan yksityisautoja pois liikenteestä ja korvattua ne tehokkaammilla liikennemuodoilla.
Romutuspalkkio sen sijaan lisää moottoriajoneuvoliikennettä ja sitoo kansalaisen liikkumisvalinnan vuosikymmeneksi. Tästä hyötyvät lähinnä rahoituslaitokset ja autokauppa.
Hallituksen energia- ja ilmastopolitiikan tavoitteena on ollut vähentää autoilua erityisesti suurissa kaupungeissa. Romutuspalkkio haittaa tämän tavoitteen toteutumista.

VUODEN 2015 KOKEILUN TULOKSET OVAT RISTIRIITAISET

Trafin vuoden 2015 romutuspalkkiosta tekemästä seurantatutkimuksesta vähälle huomiolle on jäänyt yksi merkittävä seikka: liikennesuorite. Uudella autolla ajetaan selvityksen mukaan huomattavasti enemmän, mutta tätä ei ole huomioitu päästöjä tai liikenneturvallisuutta koskevissa laskelmissa.
Trafin tutkimuksesta paljastuu, että kolmasosa romutetuista autoista ei ollut liikennekäytössä ollenkaan, eli ne olivat täysin päästöttömiä. Lisäksi uudella autolla - oli se vähäpäästöinen tai ei - ajetaan huomattavasti enemmän kuin vanhalla: vanhan auton omistaja lähtee lomamatkalle ennemmin junalla kuin epäluotettavalla autolla. Uuden auton omistaja käyttää autoaan.
Vaikka romutuspalkkiolla ostettujen autojen kilometrikohtaiset päästöt ovatkin 40 % pienemmät, niin kokonaispäästöt ovat vain 19 % pienemmät johtuen suuremmasta ajosuoritteesta.

	Romutetut autot keskimäärin	Romutus palkkiolla ostetut uudet autot
Ajosuorite / v	12800	17700
Päästöt g / km	182	107
Päästöt g / vuosi	2329600	1893900

Lähde: Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimus, Trafi 2016, s. 29-31.

Sama ongelma koskee selvityksessä tehtyjä oletuksia liikenneturvallisuuden paranemisesta: Ajosuoritteen lisääntymistä ei huomioitu liikenneturvallisuutta heikentävänä elementtinä. Sen merkitys on hyvin olennainen.

EU OHJAA JO VÄHÄPÄÄSTÖISIIN AUTOIHIN

EU:n asettama 95 g /km päästöraja uusille autoille 2020 ohjaa jokatapauksessa vähäpäästöisempiin autoihin Suomessa. Senkin vuoksi romutuspalkkio on turha tuki.

+358 44 279 5588 | matti.koistinen@pyoraliitto.fi | www.pyoraliitto.fi

PYÖRÄLIITTO
CYKELFÖRBUNDET FINNISH CYCLISTS' FEDERATION

TALOUDELLISET HYÖDYT OVAT KYSEENALAISET

Yksi romutuspalkkion peruste on ollut sen aiheuttamat ALV-tulot. Mutta koska vähäpäästöisempien ajoneuvojen verotulot ovat alhaisemmat ja niiden ansiosta valtio saa vähemmän polttoaineverotuloja, voi käydäkin niin, että palkkio ei ole taloudellisesta kannattava. VM toteaakin lausunnossaan toteaa, niin *"kokonaisvaikutuksen vuoden 2018 verotuottoihin Valtiovarainministeriö arvioi olevan -10 milj. euron ja +4 milj. euron välillä."*
Taloudelliset hyödyt olisikin pitänyt laskea myös sille vaihtoehdolle, että tuki suunnattaisiin liikkumispalveluihin ja polkupyöriin.

TUKI LIIKKUMISPALVELUILLE JA POLKUPYÖRIEN OSTOLLE

Romutuspalkkiossa tulisi ehdottomasti mahdollistaa siirtyminen autosta liikkumispalveluiden ja polkupyörän käyttäjäksi: Auton ostotuen sijaan tulisi auton romuttajalle antaa ostoseteli julkiseen liikenteeseen, auton vuokrauspalveluihin, takseihin ja polkupyöriin käytettäväksi. Toissijaisesti tuen voisi kohdistaa vaihtoehtoisille sähkö-, kaasu- ja etanoliautoille.
Tämä olisi lain tavoitteiden näkökulmasta paljon tehokkaampaa rahankäyttöä: päästöt vähenisivät enemmän ja pitkäkestoisemmin, tuki kohdistuisi selkeämmin puhtaan ja uuden teknologian lisääntymistä liikennealalla ja parantaisi vielä kansanterveyttäkin liikunnan lisääntyessä ja pienhiukkaspäästöjen vähentyessä.
Sähköavusteinen pyörä on päästötön, energiatehokas, turvallinen, kuntoa kohottava ja nopea ajoneuvo. Vuonna 2015 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.

TUET KÄVELYLLE JA PYÖRÄILYLLE PUUTTUVAT EDELLEEN

Koska valtion kassa ei ole pohjaton tulisi erilaiset tuet käyttää mahdollisimman tehokkaasti. Liikenteessä näin ei nähtävästi aiota toimia. Kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelman toteuttamiselle ei ole vieläkään varattu euroakaan vuodelle 2018. Vaikka hyvin tiedetään kävelyn ja pyöräilyn hyödyt päästövähennysten, kansanterveyden, ilmanlaadun, kaupunkiympäristön ja kansalaisten hyvinvoinnin näkökulmasta merkittäviksi.
8 miljoonaa euroa olisi mahdollistanut monta toimenpidettä, jolla aktiivisten liikennemuotojen osuutta olisi voitu lisätä. Jälleen kerran valtio jättää kunnat yksin järjestöjen kanssa kehittämään kävelyä ja pyöräilyä. Viime aikoina moni kunta kuten Mäntsälä, Joensuu ja Kangasala ovat päätyneet rakentamaan valtiolle kuuluvia pyöräteitä, kun valtiolla ei kuulemma ole niihin rahaa. Tilanne näyttää hyvin irvokkaalta samalla kun autokauppaa tuetaan ja moottoriteitä rakennetaan.

LISÄTIEDOT

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja
matti.koistinen@pyoraliitto.fi
044-2795588