Kuuleminen ympäristövaliokunnassa 22.11.2017
Ympäristöneuvos Magnus Cederlöf/Ympäristöministeriö

Hallituksen 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 olisi syytä harkita hankintatuen laajentamista edistämään liikenteen sähköistämistä myös muilta kuin henkilöautojen osalta 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, ellei kyseessä ole sähkö-, kaasu- tai etanoliauto. 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. Näiden päästörajojen ongelmana tulevina vuosina tulee olemaan se, että siirtyminen uuteen päästömittausmenetelmään voi aiheuttaa hämmennystä mistä menetelmästä on kulloinkin kyse.

Komissio on marraskuun alussa julkaissut uudet ehdotukset autojen CO2-rajoista vuoteen 2030. Niiden mukaan päästörajat tippuisivat edelleen tuntuvasti. Komission ehdotus on sinänsä varsin hyvin linjassa sen kanssa mitä autojen energiatehokkuuden parantamisesta on linjattu keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa. Komission ehdotus perustuu myös välitavoitteeseen vuonna 2025 mikä on hyvä ehdotuksen kokonaisvaikutuksen kannalta.

Hankintatuen tavoitteena on edistää liikenteen sähköistämistä erityisesti henkilöautojen osalta. Tuen avulla ei ole mahdollista vaikuttaa kovin dramaattisesti autokantaan mutta se on kuitenkin tärkeä signaali jolla voidaan vauhdittaa sähköistämistä laajemmin. Myös muuntotuella on mahdollista lisätä vaihtoehtoisten käyttövoimien hyödyntämistä henkilöautoliikenteessä.

Romutuspalkkion osalta on esitetty Trafin arvioima päästövähennysvaikutus, joka on varsin vaatimaton. Myös hankintatuen vaikutus jää varsin pieneksi. Kiinnostava kysymys on mitä käyttäytymismuutoksia voidaan nyt esitetyillä tuilla saada aikaan ja kuinka pitkäaikaisista vaikutuksista voisi olla kyse. Suhteellisen pienillä tuilla saattaa olla mahdollista nopeuttaa liikenteen käyttövoimamurrosta enemmän kuin itse tukisummat antaisivat ymmärtää.

Nyt esitetyt tuet auttavat joka tapauksessa edistämään vaihtoehtoisia käyttövoimia siitä huolimatta että päästövähennysvaikutukset jäisivät pieniksi. Tämä avaa mahdollisuuksia saada aikaan radikaalimpia muutoksia hieman pitemmällä aikavälillä. Yksittäisen auton tasolla päästövähennysvaikutus on kuitenkin huomattava kun siirrytään sähköön, kaasuun tai etanoliin.

Ympäristöministeriö nostaa lisäksi esiin kysymyksen esitetyistä tukitasoista. Esityksessä ei juurikaan perustella nyt esitettyjä tukitasoja. Lähtökohtana lienee se, että tukitasot ovat riittäviä toivotun käyttäytymismuutoksen aikaansaamiseksi. Kiinnostava kysymys on tietenkin se syntyisikö sama käyttäytymisvaikutus pienemmällä tukimäärällä.