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

Ympäristövaliokunta 22.11.2017

Toimitusjohtaja Arto Silvennoinen, Suomen Autokierrätys Oy

Suomen Autokierrätys

Romutuspalkkion merkitys on autojen kierrätykselle suuri

- autojen maahantuojat ovat Suomessa tuottajavastuuperiaatteen mukaisesti vastuussa elinkaarensa loppupään auton kierrätyksestä
- tehokas materiaalikierrätys pienentää huomattavasti valmistusvaiheen elinkaarivaikutusta vähentämällä uusioraaka-aineiden tarvetta
- autojen tuottajavastuukäytännön periaatteella toimivaan kierrätysverkostoon kuuluu Suomessa 275 vastaanottopistettä
- romuautojen materiaalivirrat hyödynnetään Suomessa tehokkaasti
- romuauton keskimääräinen materiaalisisältö on 75-prosenttisesti metallia, kuten terästä, valurautaa, alumiinia ja kuparia
- modernien kierrätysmenetelmien avulla metalliosista saadaan hyödynnettyä lähes 100 prosenttia uusiksi raaka-aineiksi

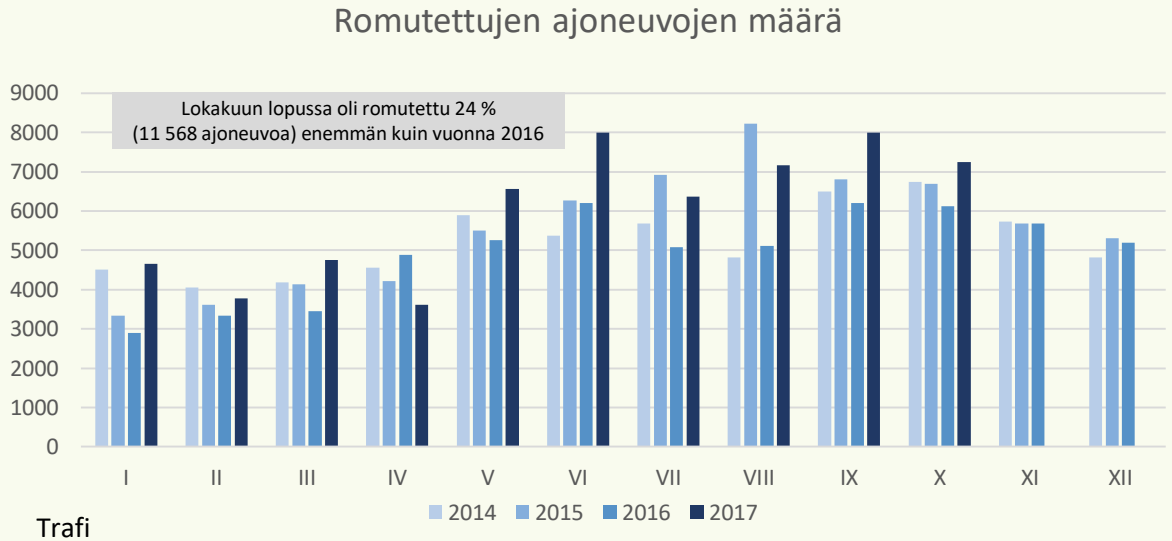
Suomen Autokierrätys

Vuoden 2015 kokeilussa romutusmäärät kasvoivat 7 %

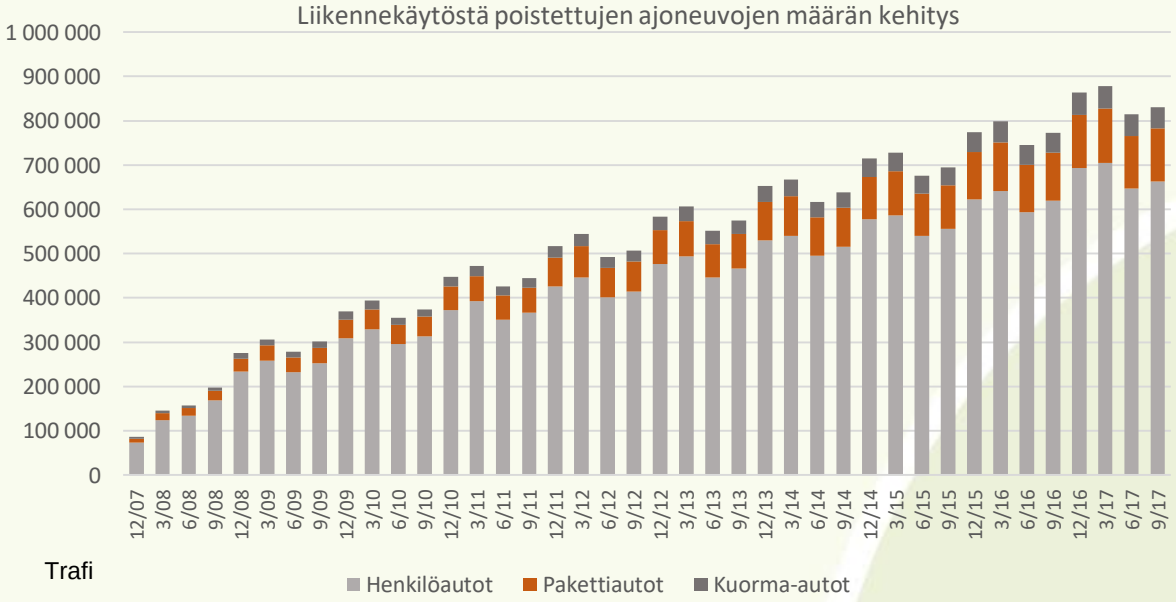
- romutettujen autojen määrä kasvoi kokeilun aikana noin 7 prosenttia edelliseen vuoteen nähden, vaikka metallin maailmanmarkkinahintojen viitoittama trendi olisi ollut vuodelle 2015 aleneva
- kokeilu onnistui kierrätysverkoston kannalta hyvin, sillä suurin osa kokeilussa uuden auton ostaneista ei olisi ilman palkkiota romuttanut vanhaa autoaan
- kierrätettäväksi saatiin keskimäärin hieman uudempia vanhoja autoja, joiden keski-ikä oli 18,6 vuotta – noin kaksi vuotta vähemmän kuin romutettavilla autoilla keskimäärin
- autoista saatiin varaosina talteen keskimäärin enemmän hyväkuntoisia purkuosia uudelleen käytettäviä materiaaleja
- vaikka tällä hetkellä metallien maailmanmarkkinahinnat ovat kasvussa ja romutusten määrä tulee vuonna 2017 kasvamaan kaikkien aikojen ennätykseensä, romutuspalkkiota tarvitaan kierrätyksen tehostamiseksi
- suuri osa kuluttajista ei vielä tunne elinkaaren loppupään kierrätysverkostoa ja on arvioitu, että lähes puolet autoista romutetaan ohi virallisen kierrätysverkoston
- romualalla on paljon ns. harmaita toimijoita, jotka eivät poista romutettua ajo-neuvoa romutuspoistona ajoneuvoliikennerekisteristä

Suomen Autokierrätys

Romutuspoistojen määrän kehitys



Trafi



Trafi

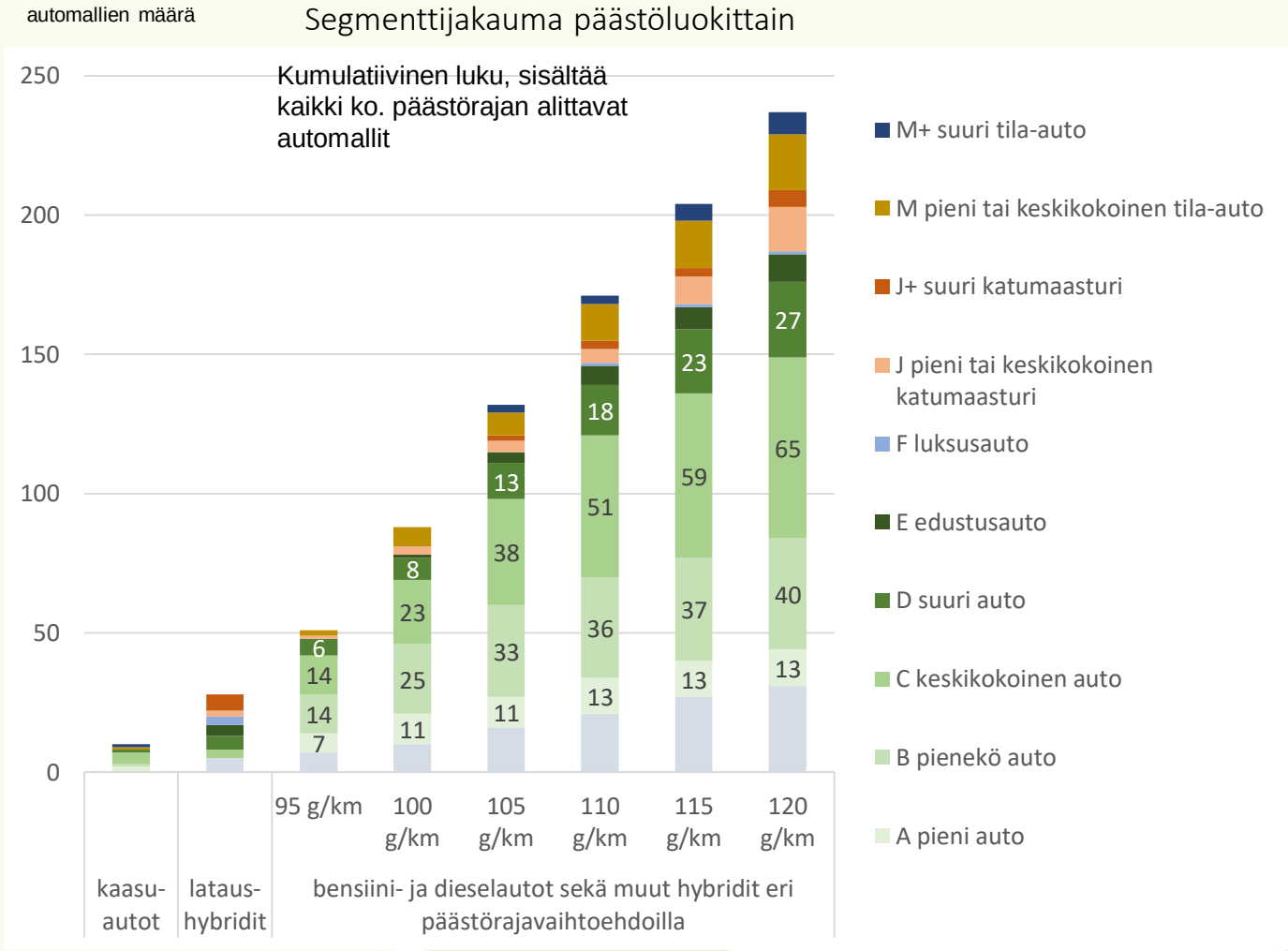
- romutuspoistojen määrä on ollut vuosina 2013-2014 vähenevä
- vuonna 2015 romutuspalkkiokokeilu lisäsi selvästi romutusten määrää
- vuonna 2017 romutusten määrä kääntyi metallin maailmanmarkkinahintojen nousun myötä kasvuun
- tammi-lokakuussa kierrätysjärjestelmään päätyi 24 % enemmän ajoneuvoja kuin vastaavaan aikaan viime vuonna

- liikennekäytöstä poistettuja henkilöautoja oli syyskuun lopussa noin 663 000
- määrä on kasvanut vuodessa noin 44 000 autolla
- liikennekäytöstä poistettujen ajoneuvojen määrä on kasvanut viime vuosina hieman alle 10 % vuodessa

Suomen Autokierrätys

Päästörajana 110 g/km on kunnianhimoinen, mutta antaa tilaa myös edullisemmille automalleille

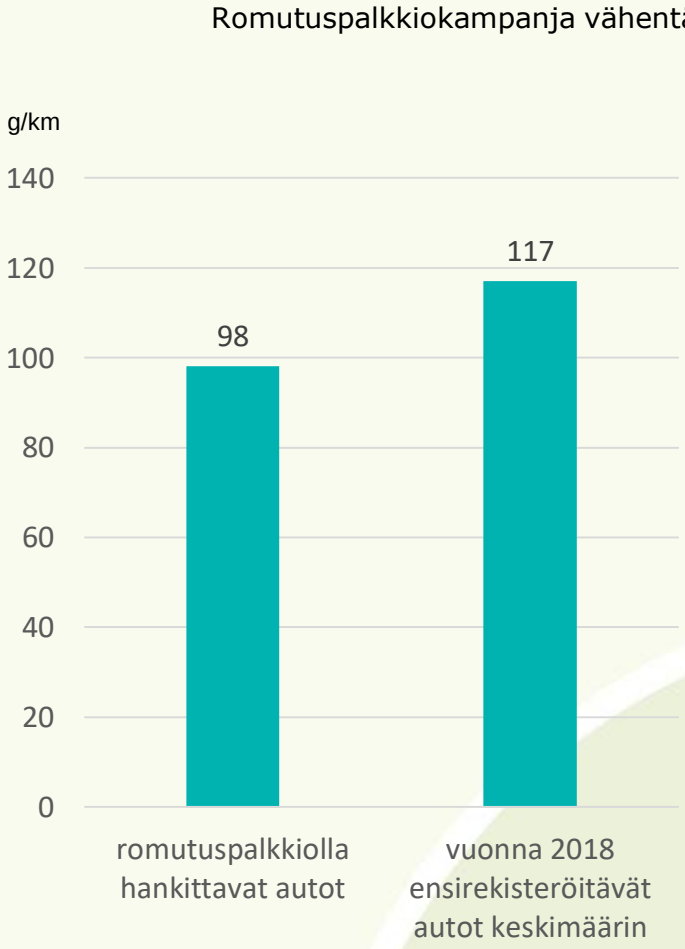
- A- ja B-segmentin osuus on suhteellisesti suurin 80-100 g/km ajoneuvojen tarjonnassa
- lataushybridit kuuluvat pääosin keskikokoiseen segmenttiin C tai suuriin autoihin D
- päästörajalla 95 g/km valittavana olisi vain noin 50 automallia, joista lähes puolet on A- tai B-segmentin autoja
- päästörajalla 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



Suomen Autokierrätys

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)



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

-400 kg vuodessa

Suomen Autokierrätys

Liikennekäytössä olon rajauksen ongelmat

- romutuspalkkion myöntämisen edellytykseksi on hallituksen esityksessä linjattu, että romutettavan auton tulee olla ollut 10 vuotta ja viimeisen kalenterivuoden ajan ennen romutusta liikennekäytössä
- liikennekäytössä olon edellytys on tässä muodossaan sekä kuluttajaviestinnän että romuautojen vastaanottopisteiden toiminnan kannalta äärimmäisen hankala
- kymmenen vuoden liikennekäytössäoloa ja yhtäjaksoisen vuoden 2017 liikennekäytössäoloa ei olisi mahdollista romuautojen vastaanottopisteessä yksinkertaisesti todentaa Trafin tietojärjestelmistä, jolloin vastaanottopiste ei voisi antaa kuluttajalle yksiselitteistä vastausta siihen, onko auto romutuspalkkiokelpoinen
- kuluttajat tuntevat huonosti liikennekäytöstä poiston käsitteen
- hankala ja monitulkintainen edellytys johtaisi tilanteeseen, jossa auton omistaja saattaa romuttaa romutuspalkkion takia auton, joka ei esimerkiksi lyhyen liikennekäytöstä poiston takia olisikaan romutuspalkkiokelpoinen - tällaisissa tilanteissa kuluttaja saattaisi palata vastaanottopisteeseen ja vaatia takaisin romutukseen luovuttamansa auton tai edellyttää korvausta romutetusta autostaan
- liikennekäytössä olon edellytys kokonaiselta edeltävältä vuodelta on myös auton omistajan kannalta kohtuuton vaatimus, sillä vanhat autot käyvät tyypillisesti lyhytaikaisesti pois liikennekäytöstä, vaikka ne olisivatkin pääosin liikennekäytössä

Suomen Autokierrätys

Liikennekäytössä olon ratkaisuehdotus

- romutuspalkkiokokeilussa noin 70 % oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka kokeilussa laki ei edellyttänyt liikennekäyttöä - niillä oli edellisen vuoden aikana ajettu keskimäärin lähes 13 000 kilometriä
- myös vuoden 2018 kampanjassa osuus olisi tämän perusteella ilman liikennekäyttöä koskevaa rajaustakin korkea
- autojen kierrätyksen tehostamiseksi myös liikennekäytöstä jo poistetut autot olisi tärkeää saada kierrätykseen, joten materiaalikierrätyksen kannalta liikennekäytössä olon edellytys olisi mielekästä poistaa kokonaan
- mikäli liikennekäyttöä koskeva rajaus halutaan säilyttää laissa, ehdotamme, että se rajattaisiin siten, että auto on oltava **romutushetkellä liikennekäytössä**
- lisäksi ehdotamme kokonaan auton ikää koskevan rajoitteen poistamista laista
  - esimerkiksi kolaritilanteissa, auto olisi luontevinta tuoda romutettavaksi, vaikka auton ikä olisikin alle 10 vuotta
  - näin voitaisiin varmistua, että pahoin vaurioituneet kolariautot eivät siirry ulkomaille harmaan talouden yritysten korjattavaksi ja palaisi markkinoille ilman kolaroinnista kertovaa korjaushistoriaa

Suomen Autokierrätys