Miljöutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar och stöd för anskaffning av eldrivna personbilar samt stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar och stöd för anskaffning av eldrivna personbilar samt stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift (RP 156/2017 rd): Ärendet har remitterats till miljöutskottet för utlåtande till kommunikationsutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- överinspektör Eleonoora Eilittä, kommunikationsministeriet
- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- gruppchef Ari Nissinen, Finlands miljöcentral
- verkställande direktör Jussi Palola, Liikennevirta Oy
- specialforskare Hanna Kalenoja, Finlands Bilåtervinning Ab
- verksamhetsledare Matti Koistinen, Cykelförbundet rf
- skyddsexpert Otto Bruun, Finlands naturskyddsförbund rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- Terra Gas Finland Oy.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Trafikrelaterade klimat- och utsläppsmål

Trafiksektorn har en stor betydelse för uppnåendet av Finlands nationella klimatmål och EU:s åtagande om utsläppsminskning. I Finland står transporter för cirka 40 procent av Finlands utsläpp av växthusgaser inom den sektor som omfattas av ansvarsfördelningen. Cirka 90 procent av de utsläpp som härstammar från inrikestrafiken uppstår inom vägtrafiken. Av dem härstammar cirka 58 procent från personbilstrafiken, 37 procent från paket- och lastbilstrafiken och resten

från busstrafiken, motorcyklar och andra fordon. Järnvägstrafikens andel av utsläppen utgör cirka en procent, flygtrafikens andel cirka 2 procent, och sjötrafikens andel cirka 4 procent.

I den nationella energi- och klimatstrategin (SRR 7/2016 rd) 6 granskades potentialen för utsläppsminskning för olika sektorer och ställdes upp sektorsvisa mål för utsläppsminskningen. I strategin fastställs det att växthusgasutsläppen från trafiken ska minskas med hälften före 2030 jämfört med 2005. På lång sikt ska hela trafik- och transportsektorn göras ytterst utsläppssnål. Det snabbaste sättet att minska växthusgasutsläppen inom trafiksektorn är att ersätta de nuvarande drivmedlen med förnybara bränslen eller med sådana bränslen eller drivkrafter som generar utsläpp i mindre omfattning.

Miljöutskottet har i sitt utlåtande om den nationella energi- och klimatstrategin (MiUU 1/2017 rd) ansett att ökningen av den fysiska andelen av biodrivmedlens energiinnehåll visserligen är ett sätt att lättare uppnå målen för 2030, men efter det bör den strukturella omställningen till eldrivna personbilar redan ha skett. Då måste utsläppsminskningarna åstadkommas på annat sätt. Störst kommer behovet av biodrivmedel och biogaser för transport under de närmaste årtiondena att vara inom den svårligen elektrifierade tunga trafiken, särskilt de långväga godstransporterna. Flyg- och tågtrafiken kommer sannolikt att behöva biodrivmedel länge efter det att man övergått till eldrivna persontransporter. Satsningarna på hållbar produktion av biodrivmedel och den finländska kompetensen på området kan således visa sig vara mycket lukrativa lång tid framöver till följd av den globala efterfrågan. I framtiden kan utsläppsneutrala flytande bränslen framställas också ur koldioxiden i luften och vatten med hjälp av solenergi.

Vidare tar utskottet i utlåtandet fram att den snabba strukturella förändring som är att vänta kräver att vi också här skyndar på möjligheterna att använda alternativa drivmedel snabbare än vad som föreslagits. I synnerhet bör vi satsa mer på utbyggnad av laddningsinfrastrukturen för att påskynda ett genombrott i fråga om sådana alternativ som eldrivna transporter och gasbilar. På det sättet kan en strukturomvandling genomföras. En förtätad bebyggelse i kombination med bättre kollektivtrafik gör trafiksystemet mer effektivt och minskar utsläppen.

I den aktuella propositionen föreslås det att det stiftas en ny temporär lag om skrotningspremie för personbilar för år 2018, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift 2018—2021. De föreslagna stöden har också samband med Statsrådets redogörelse om en klimatpolitisk plan på medellång sikt (SRR 7/2017 rd) som är under behandling i riksdagen och där de presenteras på allmän nivå. Utskottet konstaterar att effekterna av de föreslagna stödformerna på utsläppsminskningarna särskilt i fråga om skrotningspremien kan bli rätt små. Ändå anser utskottet att de behövs eftersom de kan påverka konsumenternas beteende och på så sätt främja förändringen av drivkraften och elektrifieringen för transporter på önskat sätt.

Skrotningspremie

Staten betalar enligt förslaget en skrotningspremie på 2 000 eller 1 000 euro beroende på bilens drivkraft till den som köper en ny utsläppssnål personbil om han eller hon samtidigt lämnar in en egen minst tio år gammal bil till en laglig återvinningsstation för skrotning.

Skrotningspremien syftar till att främja en förnyelse av bilbeståndet. Samtidigt minskar den utsläppen från trafiken och förbättrar trafiksäkerheten. Miljöutskottet ställer sig bakom de här målen. Gränsen för nya personbilar som säljs föreslås bli satt vid ett gränsvärde för koldioxid på högst 110 g/km. Stödet kan utnyttjas vid köp av nya gasdrivna bilar, elbilar eller laddningsbara hybridbilar. För dessa bilar föreslås ingen utsläppsgräns.

Skrotningspremien bedöms ha positiva konsekvenser för miljön. Det uppskattas att 7 400 nya personbilar säljs till följd av skrotningspremien. Av dessa är 3 300 bilar sådana som inte skulle ha köpts utan skrotningspremien, utan gamla bilar med höga utsläpp hade använts i stället. Av sålda bilar beräknas cirka 30 procent ha lägre utsläpp än de som skulle ha köpts utan stöd eftersom gränsvärdet för koldioxid väntas styra anskaffningen mot utsläppssnålare bilar.

Försöket med skrotningspremie 2015 ökade enligt erhållen utredning antalet bilar som lämnades till återvinning. Utsläppsvärdena för koldioxid hos de bilar som såldes under försöket var enligt erhållen utredning i genomsnitt 107 g/km. EU:s gränsvärde för utsläpp för biltillverkare 2020 är 95 g/km. Inom nära framtid planeras detta gränsvärde bli åtstramat. Miljöutskottet anser att det nu föreslagna gränsvärdet är relativt högt särskilt då man beaktar att den genomsnittliga utsläppsnivån för nya bilar redan 2017 har varit under 120 g/km. Dessutom bör det beaktas att det ständigt kommer fler bilar med lägre utsläpp än tidigare ut på marknaden. För att de ambitiösa klimatmålen ska nås bör gränsvärdena i fortsättningen vara betydligt lägre.

Vid utskottets utfrågning av sakkunniga har det hänvisats till Trafiksäkerhetsverket Trafis utredning 2015 om försöket med skrotningspremie. Enligt utredningen har körprestationerna för privatbilar under försöket ökat, vilket minskar fördelen av utsläppsminskningarna per enskild bil. Det kan inte anses vara ett önskvärt slutresultat av genomförandet av målen för utsläppsminskning. Av de bilar som skrotades under försöket hade cirka 70 procent under det sista året varit i trafik, vilket tyder på att anskaffning av en ny bil inte har inverkat på utsläppen i fråga om alla skrotade bilar.

Förutsättningar för beviljande av skrotningspremie är att den personbil som skrotas har använts i trafik under det senaste kalenderåret före skrotningen. Detta villkor ingick inte i 2015 års försök. Utskottet anser att förutsättningarna i detta avseende bör vara desamma som i det nämnda försöket. Bland annat därför bör särskild uppmärksamhet ägnas informationen om de föreslagna ändringarna. Utskottet konstaterar att skrotningspremien framöver bör kunna användas också för anskaffning av begagnade bilar som uppfyller de föreslagna utsläppsgränserna.

Anskaffningsstöd för elbilar

Målet för den nationella energi- och klimatstrategin är att det före utgången av 2030 ska finnas minst 250 000 elbilar i trafiken. Ökningen av elbilar påverkas främst av möjligheterna till laddning, den tekniska utvecklingen av batterierna och anskaffningspriset. Enligt förslaget ska det betalas 2 000 euro i anskaffningsstöd till personer som åren 2018—2021 köper eller förbinder sig att i minst tre år för eget bruk hyra en ny eldriven personbil vars totalpris är högst 50 000 euro.

Syftet med anskaffningsstödet för elbilar är att främja en elektrifiering av trafiken och att samtidigt minska utsläppen från trafiken. Det beräknas att man med hjälp av stödet får uppskattnings-

vis 1 875 nya renodlade elbilar i trafik år 2018—2021. Det statsunderstöd som ingår i anskaffningsstödet verkställs enligt förslaget i form av en sänkning av köpesumman för elbilen eller som en sänkning av månadsavgiften för en långtidshyrd bil.

Storleken på anskaffningsstödet och det förslagna pristaket har en direkt inverkan på antalet sålda bilar samt på eventuella positiva miljökonsekvenser. En renodlad elbil är kalkylmässigt utsläppsfri när det gäller koldioxidutsläppen från trafiken. Det uppskattas att anskaffningsstödet i ringa grad påverkar trafiksektorns utsläpp. Men det kan bidra till ett genombrott för marknaden för elektrifiering av trafiken, eftersom renodlade elbilar blir vanligare i gatubilden och efterfrågan på laddningstjänster ökar. Anskaffningsstödet väntas få positiva effekter på åtgärderna som syftar till att främja elektrifieringen av trafiken enligt energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt.

Utskottet anser det väsentligt med avseende på att öka eldriften i trafiken att laddningsnätverket är tillräckligt heltäckande och användarvänligt för konsumenterna.

Gas- och etanolkonverteringar

För konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift betalas konverteringsstöd på 1 000 euro för konvertering till gasdrift och 200 euro för konvertering till etanoldrift.

Genom gaskonvertering vill man bidra till att personbilsbeståndet blir utsläppssnålare så att en större del också av det nuvarande bilbeståndet kan utnyttja alternativa drivkrafter. Det är enligt utskottets uppfattning i fråga om utfallet för utsläppsmålen jämförbart med anskaffning av ett nytt fordon. Som åtgärd för att minska utsläppen har konverteringsstödet enligt propositionsmotiven en ringa betydelse. Konverteringsstödet kan också bidra till att fördröja förnyandet av bilparken.

Antalet gaskonverteringar beräknas uppgå till 250 stycken och antalet etanolkonverteringar till cirka 4 000 stycken under stödperioden. På grundval av utskottets utfrågning av sakkunniga kommer antalet gaskonverteringar att bli större än beräknat. Det föreslagna stödet får enligt erhållen utredning positiva effekter åtminstone på installations- och servicenätverket för gasbilar.

Stöd för andra transportslag

Syftet med de föreslagna statliga stöden är att påverka konsumenternas beteende på ett sätt som snabbar upp övergången till en utsläppssnål trafik. Miljöutskottet har tidigare konstaterat (MiUU 1/2017 rd) att staten bör ha beredskap att stödja kommunernas gång- och cykeltrafiksfrämjande investeringar, eftersom cyklingen inte kommer att öka i önskad utsträckning utan en fungerande och säker infrastruktur och en tät bebyggelse. Utskottet konstaterar att exempelvis åtgärdsplanen för gång och cykling ändå inte har tilldelats finansiering i 2018 års budget.

Olika slag av incitament för hållbara transportsätt bör också utredas. Miljöutskottet föreslår att skrotningspremien i fortsättningen riktas också till anskaffning av transporttjänster för dem som avstår från personbil, exempelvis biljetter för kollektivtrafik, bilpoolstjänster och elassisterade cyklar. Det har man enligt erhållen utredning positiva erfarenheter av exempelvis i städer i Belgien.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Miljöutskottet anför

att kommunikationsutskottet bör beakta det som sägs ovan.

Helsingfors 24.11.2017

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Satu Hassi gröna
vice ordförande Silvia Modig vänst
medlem Petri Honkonen cent
medlem Susanna Huovinen sd
medlem Olli Immonen saf
medlem Pauli Kiuru saml
medlem Hanna Kosonen cent
medlem Rami Lehto saf
medlem Eeva-Maria Maijala cent
medlem Sari Multala saml
medlem Riitta Myller sd
medlem Martti Mölsä blå
medlem Veera Ruoho saml
medlem Ari Torniainen cent.

Sekreterare var

plenarråd Henri Helo.