**Valiokunnan lausunto YmVL 26/2017 vp─ HE 156/2017 vp**

# Ympäristövaliokunta

**Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta**

**Liikenne- ja viestintävaliokunnalle**

## JOHDANTO

### *Vireilletulo*

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (HE 156/2017 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan lausunnon antamista varten. Lausunto on annettava liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

### *Asiantuntijat*

Valiokunta on kuullut:
- ylitarkastaja Eleonoora Eilittä, liikenne- ja viestintäministeriö
- ympäristöneuvos Magnus Cederlöf, ympäristöministeriö
- ryhmäpäällikkö Ari Nissinen, Suomen ympäristökeskus
- toimitusjohtaja Jussi Palola, Liikennevirta Oy
- erikoistutkija Hanna Kalenoja, Suomen Autokierrätys Oy
- toiminnanjohtaja Matti Koistinen, Pyöräliitto
- suojeluasiantuntija Otto Bruun, Suomen luonnonsuojeluliitto ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:
- Terra Gas Finland Oy

## VALIOKUNNAN PERUSTELUT

*Liikenteeseen liittyvät ilmasto- ja päästövähennystavoitteet*

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja EU:n päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Näistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottoripyöristä sekä muista kulkuneuvoista. Rautatielii-

kenteen osuus päästöistä on noin yksi, lentoliikenteen noin kaksi ja vesiliikenteen noin neljä prosenttia.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (VNS 7/2016 vp) on tarkasteltu eri sektoreiden päästövähennyspotentiaalia sekä linjattu sektorikohtaisia päästövähennystavoitteita. Strategiassa on linjattu, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on leikattava puolet vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Pitkällä aikavälillä koko liikennesektorista on tehtävä erittäin vähäpäästöinen. Nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmillä polttoaineilla tai käyttövoimilla.

Ympäristövaliokunta on kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta antamassaan lausunnossa (YmVL 1/2017 vp) katsonut, että biopolttoaineiden fyysisen osuuden kasvattamisella voidaan edistää vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamista, mutta sen jälkeen tulisi rakennemuutoksen sähkökäyttöisiin henkilöautoihin olla jo tapahtunut. Päästövähennykset on tällöin saatava muualta. Liikenteen biopolttoaineiden ja -kaasujen tarve tulee lähivuosikymmeninä olemaan suurin vaikeasti sähköistettävässä raskaassa liikenteessä, erityisesti pitkän matkan rahtiliikenteessä. Lento- ja laivaliikenne tarvinnevat biopolttoaineita vielä pitkään silloinkin, kun henkilöliikenne on jo sähköistetty. Panostus kestävään biopolttoainetuotantoon ja suomalainen osaaminen tällä alalla voi siten globaalinkin kysynnän johdosta olla hyvin kannattavaa vielä pitkään. Tulevaisuudessa päästöneutraaleja polttonesteitä voidaan valmistaa myös ilman hiilidioksidista ja vedestä aurinkoenergian avulla.

Lisäksi valiokunta on mainitussa lausunnossaan tuonut esiin, että odotettavissa olevan nopean rakennemuutoksen vuoksi vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttömahdollisuuksia tulisi edistää myös Suomessa esitettyä nopeammin. Erityisesti latausinfran rakentamiseen tulee panostaa nykyistä enemmän vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten sähköisen liikenteen ja kaasuautojen, läpimurron nopeuttamiseksi ja rakennemuutoksen aikaansaamiseksi. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen yhdistettynä julkisen liikenteen kehittämiseen lisää liikennejärjestelmän tehokkuutta ja vähentää päästöjä.

Käsiteltävänä olevassa hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöauton romutuspalkkiosta vuodelle 2018 ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta vuosille 2018—2021. Ehdotetut tuet liittyvät myös eduskunnan käsittelyssä olevaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaan (VNS 7/2017 vp), jossa ne on esitetty yleisellä tasolla. Valiokunta toteaa, että ehdotettujen tukimuotojen vaikutukset päästövähennyksiin saattavat etenkin romutuspalkkion osalta jäädä melko pieniksi. Valiokunta pitää niitä tästä huolimatta tarpeellisina, sillä niiden avulla voidaan osaltaan vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen ja näin ollen edistää liikenteen käyttövoimamurrosta ja sähköistymistä toivotulla tavalla.

*Romutuspalkkio*

Valtio maksaa ehdotuksen mukaan uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostajalle auton käyttövoimasta riippuen 2 000 tai 1 000 euron romutuspalkkion, jos tämä vie samalla vähintään 10 vuotta vanhan omistamansa auton romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen.

Romutuspalkkion tavoitteena on edistää autokannan uudistumista ja samalla vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Ympäristövaliokunta pitää näitä tavoitteita kannatettavina. Uusille myytäville henkilöautoille asetetaan ehdotuksessa hiilidioksidiraja-arvoksi enintään 110 g/km. Tukea voidaan hyödyntää myös uuden kaasuauton, sähköauton tai ladattavan hybridiauton ostoa varten. Näille autoille ei ole esitetty päästörajaa.

Romutuspalkkiolla arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia ympäristön kannalta. Romutuspalkkion myötä arvioidaan myytävän 7 400 uutta henkilöautoa, joista 3 300 olisi autoja, joita ei olisi ostettu ilman romutuspalkkiota vaan niiden sijaan liikennöitäisiin vanhoilla suuripäästöisillä autoilla. Myydyistä autoista noin 30 prosenttia arvioidaan olevan vähäpäästöisempiä kuin muutoin ilman tukea olisi ostettu, koska hiilidioksidiraja-arvon odotetaan ohjaavan hankkimaan nykyistä vähäpäästöisemmän auton.

Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilu lisäsi saadun selvityksen mukaan kierrätykseen palautuneiden autojen määrää. Kokeilun aikana myytyjen uusien autojen hiilidioksidipäästöarvot olivat saadun selvityksen mukaan keskimäärin 107 g/km. EU:n autonvalmistajille kohdistuva päästörajaarvo vuodelle 2020 on 95 g/km. Tätä raja-arvoa suunnitellaan lähitulevaisuudessa tiukennettavaksi. Ympäristövaliokunta pitää nyt ehdotettua raja-arvoa varsin korkeana varsinkin, kun otetaan huomioon, että uusien autojen keskimääräinen päästötaso on jo vuonna 2017 ollut alle 120 g/km. Lisäksi on otettava huomioon, että markkinoille tulee jatkuvasti lisää aiempaa vähäpäästöisempiä autoja. Jotta kunnianhimoiset ilmastotavoitteet saavutetaan, raja-arvojen tulee jatkossa olla huomattavasti pienemmät.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on viitattu Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilusta tekemään selvitykseen, jonka mukaan yksityisautoilun ajosuoritteet ovat kokeilun aikana lisääntyneet, mikä vähentää autokohtaisista päästövähennyksistä saatavia hyötyjä. Tätä ei voida pitää päästövähennystavoitteiden toteutumisen kannalta toivottavana lopputuloksena. Kokeilun aikana romutetuista autoista noin 70 prosenttia oli ollut viimeisen vuoden kuluessa liikennekäytössä, mikä viittaa siihen, ettei kaikkien romutettujen autojen osalta uuden auton hankinnalla ole ollut vaikutuksia päästöihin.

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on, että romutettava henkilöauto on ollut liikennekäytössä viimeisen kalenterivuoden ajan ennen romutusta. Mainittu edellytys ei sisältynyt vuoden 2015 kokeiluun. Valiokunnan mielestä edellytysten tulisi tältä osin olla samat kuin mainitussa kokeilussa. Muun muassa tästä syystä ehdotetuista muutoksista tiedottamiseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota. Valiokunta toteaa, että romutuspalkkiota tulee voida jatkossa käyttää myös käytettyjen ehdotetut päästörajat täyttävien autojen hankintaan.

*Sähköautojen hankintatuki*

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteena on, että liikenteessä on vuoteen 2030 mennessä vähintään 250 000 sähköautoa. Sähköautojen yleistymiseen vaikuttavat eniten latausmahdollisuus, akkuteknologian kehittyminen ja hankintahinta. Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea ehdotetaan maksettavaksi 2 000 euroa henkilölle, joka vuosina 2018—2021 ostaa tai sitoutuu vuokraamaan omaan käyttöönsä vähintään kolmeksi vuodeksi uuden enintään 50 000 euroa maksavan sähkökäyttöisen henkilöauton.

Sähköautojen hankintatuen tavoitteena on edistää liikenteen sähköistymistä ja samalla vähentää liikenteen päästöjä. Vuosina 2018—2021 tuen avulla saataisiin liikenteeseen yhteensä arviolta 1 875 uutta täyssähköautoa. Hankintatukeen sisältyvä valtionavustus on tarkoitus toteuttaa ostettavan sähköauton kauppahinnan tai pitkäaikaisvuokratun sähköauton kuukausimaksun alennuksena.

Hankintatuen suuruudella sekä asetetulla hintakatolla on suora vaikutus myytyjen autojen määrään sekä mahdolliseen myönteiseen ympäristövaikutukseen. Täyssähköauto on laskennallisesti hiilidioksidipäästötön liikenteen päästöjä laskettaessa. Arvion mukaan hankintatuella olisi vähäinen vaikutus liikenteen päästöihin. Hankintatuella kuitenkin edesautetaan sähköisen liikenteen markkinan murrosta siten, että sähköautot yleistyvät katukuvassa ja latausinfran kysyntä kasvaa. Hankintatuella arvioidaan olevan positiivista vaikutusta energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman liikenteen sähköistymisen edistämiseen liittyvien päästövähennystoimenpiteiden toteutumiseen.

Valiokunta pitää liikenteen sähköistymisen lisääntymisen kannalta olennaisena, että sähköautojen latausverkosto on riittävän kattava ja kuluttajalle käyttäjäystävällinen.

*Henkilöautojen muuntaminen kaasu- ja etanolikäyttöisiksi*

Henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuttavalle maksetaan muuntotukea 1 000 euroa auton muuttamisesta kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa muuttamisesta etanolikäyttöiseksi.

Kaasumuunnoksilla pyritään edistämään henkilöajoneuvokannan muuttamista vähäpäästöisemmäksi siten, että entistä suurempi osa myös nykyisestä ajoneuvokannasta voi hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia. Tämä on valiokunnan käsityksen mukaan päästötavoitteiden toteutumisen näkökulmasta vertailukelpoista uuden ajoneuvon hankintaan nähden. Päästövähennystoimenpiteenä muuntotuella on hallituksen esityksen perustelujen mukaan vähäinen merkitys. Muuntotuki saattaa myös osaltaan hidastaa autokannan uudistumista.

Kaasumuunnosten määräksi arvioidaan yhteensä 250 kappaletta tukikauden aikana ja etanolimuunnosten määräksi noin 4 000 kappaletta. Valiokunnan asiantuntijakuulemisen perusteella kaasumuunnosten määrä tulee olemaan arvioitua suurempi. Ehdotetulla tuella on saadun selvityksen mukaan myönteistä vaikutusta ainakin kaasuautojen asennus- ja huoltoverkostoon.

*Muiden liikennemuotojen tukeminen*

Ehdotettujen valtion avustusten tarkoituksena on pyrkiä vaikuttamaan kuluttajien käyttäytymiseen tavalla, joka nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Ympäristövaliokunta on aiemmin todennut (YmVL 1/2017 vp), että valtion tulisi varautua myös tukemaan kuntien kävelyä ja pyöräilyä tukevia investointeja, sillä ilman toimivaa ja turvallista infrastruktuuria ja tiivistä yhdyskuntarakennetta pyöräilyn osuus ei kasva toivotusti. Valiokunta toteaa, että esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn toimenpideohjelmalle ei ole kuitenkaan suunnattu rahoitusta vuoden 2018 talousarviossa.

Erilaisia kannustimia kestäviin liikennetapoihin tulisi myös selvittää. Ympäristövaliokunta ehdottaa, että romutuspalkkio suunnataan jatkossa myös henkilöautosta luopuvien liikkumispalvelujen, kuten julkisen liikenteen matkalippujen, yhteiskäyttöautopalvelujen ja sähköavusteisten polkupyörien hankintaan. Tästä on saadun selvityksen mukaan myönteistä kokemusta esimerkiksi Belgian kaupungeissa.

## VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Ympäristövaliokunta esittää,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon*.

Helsingissä 24.11.2017

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Satu Hassi vihr
varapuheenjohtaja Silvia Modig vas
jäsen Petri Honkonen kesk
jäsen Susanna Huovinen sd
jäsen Olli Immonen ps
jäsen Pauli Kiuru kok
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Rami Lehto ps
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Sari Multala kok
jäsen Riitta Myller sd
jäsen Martti Mölsä sin
jäsen Veera Ruoho kok
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

istuntoasiainneuvos Henri Helo