

Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaista henkilöautojen romutuspalkkiosta

Suomen Autokierrätys Oy kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee henkilöautojen määräaikaista romutuspalkkiota. Lausuntoon on koottu autojen kierrätysverkoston näkökulmia hallituksen esityksestä romutuspalkkiosta.

Romutuspalkkio on autojen kierrätyksen kannalta tärkeä toimi

Autojen maahantuojat ovat Suomessa tuottajavastuuperiaatteen mukaisesti vastuussa elinkaarensa loppupään auton kierrätyksestä. Kierrätysjärjestelmän kautta kierrätettävien romuautojen kierrätysaste on korkea. Kiertotalous ja tehokas kierrätykseen palautuvien materiaalien uudelleen käyttö ja kierrätys pienentävät huomattavasti valmistusvaiheen elinkaarivaikutusta vähentämällä uusioraaka-aineiden tarvetta. Autojen tuottajavastuukäytännön periaatteella toimivaan kierrätysverkostoon kuuluu Suomessa noin 280 vastaanottopistettä. Auton kierrättäminen on Suomessa maksutonta.

Romuautojen materiaalivirrat hyödynnetään Suomessa tehokkaasti. Romuauton keskimääräinen materiaalisisältö on 75-prosenttisesti metallia, kuten terästä, valurautaa, alumiinia ja kuparia. Nykyisten kierrätysmenetelmien avulla metalliosat voidaan hyödyntää lähes 100-prosenttisesti uusioraaka-aineeksi.

Vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkiot lisäsivät selvästi kierrätykseen palautuneiden autojen määrää. Romutettujen autojen määrä kasvoi edellisissä romutuspalkkiokampanjoissa 7–8 prosentilla edelliseen vuoteen nähden. Romutuspalkkiot ovat kierrätysverkoston kannalta onnistuneet hyvin, sillä suurin osa romutuspalkkiolla uuden auton ostaneista ei olisi ilman palkkiota romuttanut vanhaa autoaan ja kierrätettäväksi saatiin keskimäärin hieman uudempi vanhoja autoja, joiden keski-ikä oli 17–18 vuotta. Näin ollen autoista saatiin varaosina talteen keskimäärin enemmän hyväkuntoisia purkuosia uudelleen käytettäväksi.

Myös kierrätykseen palautuneiden autojen määrä on vähentynyt koronatilanteen seurauksena. Henkilöautoja on palautunut kierrätykseen tammi-syyskuussa noin 6 prosenttia vähemmän kuin vastaavaan aikaan viime vuonna. Romutuspalkkiolla onkin tämän takia suuri merkitys myös kierrätysalaa elvyttävänä toimenpiteenä.

Romutuspalkkiolla on kierrätysalalle myös tärkeä viestinnällinen merkitys. Suuri osa auton omistajista ei vielä tunne autojen kierrätysverkostoa ja on arvioitu, että lähes kolmannes autoista romutetaan ohi virallisen kierrätysverkoston. Romualalla on paljon ns. harmaita toimijoita, jotka eivät poista romutettua ajoneuvoa liikenneasioiden rekisteristä. Pitkäaikaisesti liikennekäytöstä poistettuja autoja on Traficomien liikenneasioiden rekisterissä jo noin 800 000 ja määrä kasvaa noin 50 000 henkilöauton vuosivauhdilla. Ajoneuvo jää tällöin rekisteriin liikenteestä poistettuna, vaikka se todellisuudessa olisikin romutettu. Harmaan talouden verkosto ei kierrätä materiaaleja asianmukaisesti eikä hoida ympäristövelvoitteitaan ja taloudellisia velvoitteitaan. Romutuspalkkiokampanjan tapaiset laajat kuluttajaviestintäkampanjat ovat yksi parhaista tavoista viestiä kuluttajille autojen kierrätysverkostosta. Romutuspalkkiokampanjojen vaikutus on kokemusten mukaan näkynyt selvästi kuluttajien kiinnostuksen kasvuna auton kierrättämiseen.

Romutuspalkkion päästörajan nostaminen lakuluonnoksessa ehdotetusta 95 g/km tasosta 120 g/km tasolle on ollut perusteltua, sillä ilman päästörajan nostoa tuki olisi kaventunut yksinomaan kaasu- ja sähköautotueksi. Päästörajan nostaminen mahdollistaa sen, että romutuspalkkiolla voi hankkia myös edullisempia uusia autoja, jolloin palkkion hyödyntäjäkunta kasvaa ja palkkio lisää kierrätykseen palautuvien autojen määrää.

Romutuspalkkion ulottaminen pakettiautonsa romuttaneille (2 §)

Lakiluonnoksessa edellytetään, että **romutettavan auton on oltava henkilöauto**. Esitämme aikaisempien vuosien kokemusten perusteella, että **myös pakettiauton romuttamalla voisi saada oikeutuksen romutuspalkkioon**, jos ostettava uusi auto on henkilöauto. Aikaisemmissa romutuspalkkioissa monet kotitaloudet ovat toivoneet, että romutuspalkkion voisi saada myös romuttamalla kotitalouden vanhan pakettiauton. Pakettiautoja käytetään kotitalouksissa usein pääosin henkilökuljetuksiin, joten niiden hyväksyminen romutettavaksi ajoneuvoksi romutuspalkkiokampanjassa olisi luontevaa.

Tuen kohdentuminen (3 §)

Romutuspalkkion on aikaisempina toteutuskertoina voinut saada uuden auton hankintaan. Näkemyksemme mukaan romutuspalkkion laajentaminen sähköpyörien ja joukkoliikenteen kausilippujen hankintoihin ei ole perusteltua, sillä näiden tuotteiden hankintahinta on jo nyt edullinen ja 1 000 euron palkkio on suuri suhteessa sähköpyörien ja kausilippujen hankintahintaan.

Mikäli palkkiota myönnetään myös näiden verrattain edullisten tuotteiden hankintaan, on riskinä, että palkkion vaikutukset kierrätykseen palautuvien autojen määrään jäävät pieneksi. Noin kaksi kolmasosaa tällä hetkellä kierrätykseen palautuvista henkilöautoista täyttää romutuspalkkion kriteerit, joten romutuspalkkion koko budjetti saattaisi kulua muutamassa kuukaudessa esimerkiksi sähköpyörähankintoihin, mikäli kaikki muutenkin autonsa kierrätykseen palautuvat hyödyntäisivät mahdollisuuden saada esimerkiksi 1 000 euron arvoisen sähköpyörän ilmaiseksi saamallaan romutustodistuksella. Keväällä 2018 suunnitteilla olleeseen kiinteähintaiseen sähköpyörätukeen saatiin runsaasti lausuntoja, joissa vaativantapaisen tuen arvioitiin aiheuttavan markkinahäiriöitä sähköpyörämarkkinassa. Lisäksi tuki ohjaisi hankkimaan edullisimman alle 1 000 euron hintaisen pyörän, jossa akun laatu ja pyörän elinkaari eivät välttämättä olisi paras mahdollinen sähköpyöräkannan kehittymisen näkökulmasta.

Palkkion laajentaminen sähköpyöriin ja joukkoliikenteen kausilippuihin vaatisi huolellista valmistelua, jossa näiden tuotteiden tukitasot suhteutettaisiin hankintahintoihin. Lisäksi näiden suhteellisen matalan hankintakynnyksen tuotteiden tuominen romutuspalkkion piiriin aiheuttaa mittavia vaatimuksia romutuspalkkion hallinnolliselle prosessille, jossa budjettia tulisi voida seurata reaaliaikaisesti. Riskinä on, että romutuspalkkio ”ylimerkitään” ja suurin osa romutuspalkkiosta kiinnostuneista kuluttajista jää budjetin ulkopuolelle.

Näistä syistä ehdotamme, että romutuspalkkiota ei kohdennettaisi sähköpyörien ja joukkoliikenteen lipputuotteiden hankintaan, vaan se rajattaisiin yksinomaan uusien autojen hankintaan.

Kunnioittavasti,

Juha Kenraali

Suomen Autokierrätys Oy