

5.11.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

Lausuntopyyntöne 3.11.2020

HE 201/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutus-palkkiosta vuosina 2020 ja 2021

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki henkilöautojen romutus-palkkiosta vuosina 2020 ja 2021. Romutus-palkkio myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä, joukkoliikenteen kausilipulla tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävällä yhdistämispalvelulla. Valtio maksaisi romutus-palkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikenteen kausilipun, joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ja tietyt kriteerit täyttävän sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseksi enintään 1 000 euroa. Tavalliset polkupyörät eivät kuuluisi romutus-palkkion piiriin. Esityksen tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi edistämällä uusien autojen myyntiä sekä liikennesektorin päästövähennyksiä.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto toteaa, että vähentääkseen päästöjä romutettavan ajoneuvon käytön tulisi korvautua vähäpäästöisemmällä liikkumismuodolla. Hankintatueksi kääntyvällä romutus-palkkiolla voidaan nopeuttaa siirtymää vähempipäästöisyteen. Tuen *tehokas* kohdistuminen edellyttäisi kuitenkin sitä, että romutettava ajoneuvo ja tuen kohde olisivat nimenomaan vaihtoehtoisia kulkemistapoja, eikä tuki kohdistuisi sellaisiin kohteisiin, joita laajassa mittakaavassa hankittaisiin myös ilman tukea. Ei myöskään ole syytä tukea tuotteita, joiden hintoja hankintatuki muuttaisi suhteessa kilpaileviin tuotteisiin, joita ei tueta.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että romutettavan auton korvaaminen vähempipäästöisellä autolla täyttää selkeimmin vaihtoehtoisuuden kriteerin. Ihmiset, jotka kulkevat autolla, todennäköisimmin hankkivat vanhan auton tilalle toisen auton. Ilmastoyritystä olisi perusteltua tukea sitä, että hankinta kohdistuisi vähempipäästöiseen autoon ja tapahtuisi luonnollista kiertonopeutta nopeammin.

Muiden esitettyjen tukien käyttökohteiden vaihtoehtoisuuden aste autolla kulkemiseen on sen sijaan epäselvempi. Teoriassa voisi ajatella, että alueilla, joissa on hyvät joukkoliikennedytykset, romutettavan auton käyttö saattaisi korvautua joukkoliikenteen käytöllä ilman, että autoa enää hankittaisiin lainkaan. Käytännössä kuitenkin joukkoliikenteen ja oman auton käytön hintaero ei yleensä liene ratkaiseva tekijä valintoihin näiden kahden kulkemistavan välillä, vaan ratkaisevaan asemaan nousee erityisesti joukkoliikennedytyksien laatu. Vanhojen autojen käyttäjät luopuvat autoilusta joukkoliikenteen hyväksi vain, jos joukkoliikennedytykset ovat riittävän hyvät. Vaikka joukkoliikennedytyshankkeen tarjoaminen ei ehkä johda suureen siirtymään yksityisautoilun ja joukkoliikenteen välillä, vaihtoehtoon tarjoaminen ei kuitenkaan liene myöskään vahingollista, koska joukkoliikennetuki joillekin joukkoliiken-

5.11.2020

teen käyttäjille ei nosta tämän matkustustavan hintaa, eikä tukea voi siirtää kenellekään toiselle. Vuotovaikutuksen piiriin jäisivät silloin vain ne, jotka siirtyisivät joka tapauksessa auton käytöstä joukkoliikenteen käyttäjiksi ilman tukea.

Sen sijaan sähköavusteisille polkupyörille tuen tarjoaminen voi johtaa paitsi tuen valumiseen tuotteisiin, joita muutenkin hankittaisiin, myös siihen, että tuki vääristää kilpailutilannetta markkinoilla. Ollakseen tehokas päästövähennyskeino sähköpolkupyörän pitäisi olla aito vaihtoehto vanhalle autolle. Näin lienee suhteellisen rajatulle joukolle. Onkin todennäköisempää, että sähköpolkupyörä ja tavallinen polkupyörä ovat vaihtoehtoina lähempänä toisiaan kuin sähköpolkupyörä ja vanha auto. Hankintatuki, jota voi saada sähköpolkupyörään, voi siirtyä jossakin määrin näiden pyörien hintoihin ja muuttaa sähköpolkupyörien ja tavallisten polkupyörien suhteellisia hintoja sähköpolkupyörien eduksi. Ilmastosyistä ei kuitenkaan ole syytä muuttaa hintoja tavalla, joka tukee lähinnä sähköpolkupyörien valmistajia suhteessa muiden polkupyörien valmistajiin. Sähköpolkupyörä myös eroaa yllä mainitusta joukkoliikennetuesta sillä perusteella, että se on myytävissä eteenpäin.

Kirsi Leivo
pääjohtaja

Jussi Pääkkönen
erityisasiantuntija