VALTIOVARAINMINISTERIÖ

Asiantuntijalausunto

16.11.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijakuuleminen 17.11.2017, HE 156/2017

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muutamisen tuesta

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuodelle 2018 ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta vuosille 2018-2021. Esitys liittyy valtion vuoden 2018 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Kevään 2017 kehyspäätöksessä kohdennettiin yhteensä 100 miljoonan euron lisämääräraha vuosille 2018—2021 (25 milj. euroa/vuosi) kansallista ilmasto- ja energiastrategiaa toteuttaviin toimenpiteisiin. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä esitti määräaikaista rahoitusta sähköautojen hankintatuelle sekä kaasu- ja flex fuel -autojen konvertoinille yhteensä 6 milj. euroa vuosittain ajalle 2018–2021. Kesän 2017 budjettiriihessä hallitus päätti panostaa parlamentaarisen työryhmän esittämän tuen lisäksi lisärahoitusta liikenteen päästövähennystoimiin, jonka johdosta varattiin rahoitus myös romutuspalkkiolle. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen osoitettiin 8 milj. euroa vuoden 2018 talousarvioesitykseen.

Ehdotetulla lailla pyritään saavuttamaan päästövähennyksiä liikennesektorilla. Valtio maksaisi romutuspalkkiota auton käyttövoimasta riippuen 2 000 tai 1 000 euroa kustakin laissa säädettävät edellytykset täyttävästä autosta. Lisäksi tarkoitus on, että autoala osallistuisi vapaaehtoisesti romutuspalkkion maksamiseen. Romutuspalkkion maksamisen edellytyksenä olisi se, että uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja veisi samalla vähintään 10 vuotta vanhan omistuksessaan olevan auton romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen. Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea maksettaisiin 2 000 euroa vuosina 2018-2021 kustakin laissa säädettävät edellytykset täyttävästä autosta. Hankintatuen maksamisen edellytyksenä olisi, että ostettavan tai vähintään kolmeksi vuodeksi pitkäaikaisvuokrattavan henkilöauton hankintahinta olisi korkeintaan 50 000 euroa ja käyttövoimana

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto

Puh 09 160 01 tai 09 578 11 (vaihde)
Faksi 09 160 33123

valtiovarainministerio@vm.fi



olisi ainoastaan sähkö. Muuntotukea myönnettäisiin 1 000 euroa henkilöauton muuttamiseksi kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa muuttamiseksi etanolikäyttöiseksi.

Päästövähennykset

Romutuspalkkion myötä arvioidaan myytävän 7 400 uutta henkilöautoa. Hallituksen esityksessä luetelluilla oletuksilla Liikenteen turvallisuusvirasto arvioi, että romutuspalkkio vaikuttaisi noin -0,09 % henkilöautoliikenteen vuosittaisiin CO2-päästöihin ja noin -0,05 % tieliikenteen vuosittaisiin CO2-päästöihin.

Esityksessä arvioidaan, että vuosina 2018–2021 sähköautojen hankintatuen avulla saataisiin liikenteeseen yhteensä noin 1 875 uutta täyssähköautoa. Tässä täytyy muistaa, että osa täyssähköautoista hankittaisiin ilman tukeakin, joten tuen vaikutus ei ole täysi 1875 autoa. Arvion mukaan hankintatuella olisi vähäinen vaikutus liikenteen päästöihin.

Kummankin tukimuodon päästöjä vähentävä vaikutus on vähäinen ja kustannus varsin korkea verrattuna muihin tapoihin vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä.

Verotuottoarviot

Romutuspalkkiojärjestelmän autojen kysyntää ja siten autoveron tuottoa lisäävää vaikutusta on vaikea arvioida. Vuoden 2015 romutuspalkkiojärjestelmän kysyntää lisäävän vaikutuksen erittely muusta autojen myyntiin samanaikaisesti vaikuttaneista seikoista edellyttäisi empiiristä analyysiä, eikä uusien autojen rekisteröintimääriä vertailemalla voida eritellä romutuspalkkion vaikutusta. Liikenteen turvallisuusviraston selvitys, joka oli tehty romutuspalkkion hyödyntäjille suunnatun kyselyn perusteella, sisälsi virheitä ja Liikenteen turvallisuusviraston julkaisemat arviot verotuottovaikutuksista perustuvat merkittäviltä osin vääriin ja puutteellisiin olettamiin.

Romutuspalkkiolla ostetut autot voidaan jakaa kolmeen ryhmään riippuen siitä, minkälainen vaikutus romutuspalkkiojärjestelmällä on auton ostopäätökseen: 1) autot, jotka ostetaan romutuspalkkion ansiosta, 2) autot, jotka olisi ostettu samanlaisina muutoinkin ja 3) autot, jotka olisi ostettu muutoin, mutta jotka ostetaan romutuspalkkiojärjestelmän päästörajan takia pienipäästöisempänä kuin ilman romutuspalkkiokampanjaa. Autoilla, jotka olisi ostettu samanlaisina muutoinkin, ei ole vaikutusta verotuottoihin.

Koska romutuspalkkiojärjestelmä on väliaikainen, kuluttajat herkästi siirtävät auton hankintaa voidakseen hyödyntää romutuspalkkiota. Tutkimuskirjallisuudessa on näyttöä siitä, että romutuspalkkiosta seuraava väliaikainen kysynnän kasvu kompensoituu kysynnän laskulla ennen palkkiojärjestelmän voimassaoloaikaa ja sen jälkeen.

Romutuspalkkiotuen voidaan arvioida kohdentuvan hyvin suurella painolla sellaisille autonostajille, jotka olisivat ostaneet auton muutoinkin joko romutuspalkkiojärjestelmän aikana tai sen läheisyydessä.

Romutuspalkkiojärjestelmään sisältyvä CO_2-päästöraja ohjaa kuluttajia valitsemaan päästörajan alittavan auton korkeampipäästöisen auton sijaan. Vaikka tämä ohjausvaikutus on tavoiteltu, merkitsee se autoveron tuoton vähenemistä, sillä vähäpäästöisemmästä autosta kertyy vähemmän autoverotuottoa. Romutuspalkkion vaikutus uusien autojen CO_2-päästöön riippuu siitä, miten läheisiä substituutteja eri päästötason autot ovat kuluttajan kannalta. Jos tällaisia palkkiojärjestelmän takia pienipäästöisempänä ostettuja autoja olisi 2500–3500, vaikutuksen autoverotuoton vähenemiseen arvioidaan olevan 2 milj. euron ja 9 milj. euron välillä. Oletettavaa on, että päästörajan läheisyydessä ohjausvaikutus toteutuu useammin, mutta toisaalta tällöin päästöhyöty on pienempi. Toisaalta taas esimerkiksi saman mallisarjan päästörajan alittava hybridiversio saattaa olla kuluttajan kannalta läheinen substituutti päästörajan ylittävään polttomoottoriversioon nähden. Näissä autoissa hinta on kuitenkin tyypillisesti suurempi ja romutuspalkkio muodostaa suhteellisesti pienemmän hinnanalennuksen.

Yhteensä nyt ehdotetun romutuspalkkion vaikutus autoverotuottoon olisi noin -9 milj. euron ja +5 milj. euron välillä. Lisäksi romutuspalkkiojärjestelmä vähentää ajoneuvo- ja polttoaineveron tuottoa siltä osin, kuin romutuspalkkion takia ostettaisiin vähäpäästöisempiä ja vähemmän veroa kerryttäviä autoja. Vaikutus ajoneuvo- ja polttoaineveron tuottoon olisi yhteensä noin miljoona euroa. Tämä huomioon ottaen romutuspalkkion kokonaisvaikutus vuoden 2018 verotuottoihin olisi -10 milj. euron ja +4 milj. euron välillä. Verovaikutuksia arvioidessa arvonlisäveron tuoton kasvua ei tule mainita lisätuotoksi. Arvonlisävero yleisenä kulutusverona kertyy lähes kaikesta kulutuksesta. Näin ollen se arvonlisävero, jonka on esitetty kertyvän autojen hankinnasta, kertyisi muustakin kulutuksesta, mikäli kuluttajien oletetaan kuluttavan sama määrä rahaa.

Kuten esityksestä käy ilmi, hankintatuki kohdistunee myös lähinnä niille, jotka olisivat ostaneet sähköauton muutoinkin. Hankintatuella ostettujen sähköautojen määrän ennustetaan jäävän pieneksi, jolloin auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveron tuottovaikutukset jäisivät vähäisiksi.

Romutuspalkkion ja hankintatuen odotetaan siirtävän autojen ostoa ja siten autoveron tuottoa vuodelle 2018. Siirtyvän autoverotuoton määräksi arvioidaan noin 15 milj. euroa. Tämä vaikutus on otettu autoveron tuottoennusteessa huomioon vuoden 2017 II lisätalousarvioesityksessä ja vuoden 2018 täydentävässä talousarvioesityksessä.

Budjettineuvos Taina Eckstein