AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO

20.11.2017

Lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry kiittävät mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitykseen romutuspalkkiosta sekä täyssähköautojen hankintatuesta ja henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta. Laki on näkemyksemme mukaan erinomainen avaus autokannan uudistamiseksi ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen houkuttelevuuden lisäämiseksi. Olemme koonneet lausuntoomme autoalan yhteisiä näkökulmia lakiluonnoksesta sekä muutamia käytännön toteutuksen kannalta olennaisen tärkeitä kehittämisehdotuksia lain sisältöihin.

Romutuspalkkio

Romutuspalkkion uusiminen on tärkeä autokantaa uudistava toimenpide, jota kokeiltiin Suomessa ensimmäistä kertaa vuonna 2015. Kokeilu onnistui erinomaisesti – noin 60 prosenttia kokeilussa uuden auton ostaneista ei olisi ilman palkkiota romuttanut vanhaa autoaan ja hankkinut tilalle uutta vähäpäästöisempää autoa. Palkkio oli houkutteleva vanhalla autolla ajaville, jotka muuten olisivat vaihtaneet autonsa käytettyyn autoon tai jatkaneet ajamista elinkaarensa lopussa olevalla autolla. Palkkion hyödyntäneiden poikkeuksellisuutta korostaa se, että lähes 40 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä osti kokeilun yhteydessä ensimmäistä kertaa elämässään uuden auton. Romutuspalkkiolla uuden auton hankkineet poikkesivat selvästi muista uuden auton ostajista, sillä he olivat keskimäärin muita auton ostajia nuorempia ja pienituloisempia, lisäksi naisten osuus auton ostajista oli keskivertoa suurempi. Seurantatutkimuksen mukaan kuluttajat, autokierrätyksen vastaanottopisteet, autoala ja kokeilua hallinnoineet viranomaiset olivat tyytyväisiä sen toteutukseen ja kokeilu voitiin toteuttaa varsin pienin hallinnollisin kuluin.

Päästörajana 110 g/km ohjaa hyvin autokannan energiatehokkuuden paranemista

Romutuspalkkiossa uudelle autolle ehdotettu hiilidioksidipäästöjä koskeva raja on 110 g/km, jos auton käyttövoima ei ole osittain tai kokonaan sähkö, kaasu tai etanoli. Päästörajaa on joissakin eduskunnan puheenvuoroissa ja asiantuntijalausunnoissa kuvattu liian korkeaksi. Automallivalikoima ja alle 100 g/km -päästötason autojen hintataso huomioon ottaen päästöraja on varsin kunnianhimoinen. Kokeilun aikana päästöraja oli 120 g/km, ja siinä hankittujen uusien autojen päästöt olivat keskimäärin 107 g/km. Päästörajalla 110 g/km kampanjassa hankittavien uusien autojen keskipäästön on arvioitu laskevan noin 98 grammaan/km, joka on selvästi ensi vuodelle ennakoitua keskimääräistä uusien autojen päästötasoa (117 g/km) alempi.

Päästöraja on perusteltua pitää 110 grammassa, jotta kokeilun piiriin saataisiin riittävästi edullisia autoja. 1 000 euron romutuspalkkion valtionosuuden merkitys on hintajoustolla laskien suurin alle 25 000 euron hintaisissa autoissa. Erityisesti edulliset pienikokoiset bensiiniautot jäisivät palkkiojärjestelmän ulkopuolelle, jos päästöraja olisi tätä alempi. Jotta myös vuoden 2018 romutuspalkkiokampanja kohdentuisi ryhmään, joka ei muuten ostaisi uutta autoa, romutuspalkkion piiriin tulisi saada edullisia pieniä ja keskikokoisia autoja, joihin myös alemman tulotason kuluttajilla on varaa. Noin 90

prosenttia edullisimmista alle 15 000 euron hintaisista automalleista mahtuu romutuspalkkioon, jos päästörajana on 110 g/km. Liian kunnianhimoinen päästöraja rajaisi palkkion ulkopuolelle edullisia, mutta autokannan ja uusien autojen hiilidioksidipäästöjen näkökulmasta vähäpäästöisiä autoja.

Erittäin vähäpäästöisten (alle 50 g/km) autojen kysyntä ja mallivalikoima on selvästi viime vuosina kasvanut. Näiden autojen keskihinta on kuitenkin vielä lähes 65 000 euroa, joten ne pääosin eivät ole romutusikäisellä autolla ajavan kuluttajan hankittavissa. Romutuspalkkio tulisikin päästörajaltaan ja toteutukseltaan erottaa sähköautojen hankintatuesta, jonka vaikutusmekanismi on erilainen. Hyvin toteutunut romutuspalkkiokampanja nuorentaa autokannan ikää kahdella tavalla – tuomalla autokantaan uusia aiempaa vähäpäästöisempiä autoja ja poistamalla kannasta aiempaa suuripäästöisempiä elinkaarensa päässä olevia autoja. Erittäin vähäpäästöisten hankintatuki sen sijaan kohdistuu eri ryhmään, koska sen tavoitteena on alentaa vielä toistaiseksi kalliimpien sähkökäyttöisten autojen hinnaneroa polttomoottoriautoihin nähden. Varsinkin tilanteessa, jossa täyssähköautoille on tarjolla erillinen hankintatuki, romutuskampanjan päästörajan alle tulisi mahtua edullisia automalleja. Vielä päästörajalla 110 g/km hankittu auto on vähäpäästöinen autokannan keskipäästöihin (romutetut autot vuonna 2015 keskimäärin 182 g/km) nähden.

Jos romutuspalkkion päästöraja asetettaisiin hyvin kunnianhimoiseksi, palkkion piiriin mahtuisivat pääosin vain hybridiautot sekä pienikokoisimmat markkinoilla olevat dieselmallit. Päästörajalla 110 g/km palkkion piiriin mahtuu selvästi enemmän edullisia ja monipuolisemman kokoluokan valikoiman automalleja kuin esimerkiksi päästörajalla 100 g/km. Myös valikoimassa olevien autojen keskihinta nousisi selvästi, jos päästörajaa laskettaisiin. Esimerkiksi päästörajan 90 g/km alittavien automallien keskihinta on noin 40 000 euroa, mikä rajaisi palkkion selvemmin sellaisiin auton ostajiin, joilla on ilman valtion osuuttakin mahdollista hankkia uusi auto. Tämä heikentäisi romutuspalkkion tehoa autokannan uudistamisessa, koska yhä useampi hyödyntäisi palkkion vain ylimääräisenä alennuksena ollessaan muutenkin hankkimassa uutta vähäpäästöistä autoa. Romutuspalkkiokampanja ei tällöin kohdistuisi ensisijaisesti niille kotitalouksille, jotka ajavat aidosti romutusikäisellä autollaan eivätkä ilman palkkiota vaihtaisi vähäpäästöisempään autoon.

Jotta kysyntää voitaisiin ohjata hankintahinnaltaan kalliimpien lataushybridien ja jälleenmyyntiarvoltaan riskialttiimpien kaasuautojen hankintaan, romutuspalkkion valtion osuutta on ollut perusteltua vaihtoehtoisilla käyttövoimilla nostaa 2 000 euroon. Näiden autojen korkeampi palkkio perustelee osaltaan 110 gramman päästörajaa polttomoottorikäyttöisille autoille, koska se lisää kohdennetusti erittäin vähäpäästöisten autojen kysyntää kaventamalla näiden hintaeroa perinteiseen teknologiaan nähden.

Romutuspalkkiossa romutettavan auton liikennekäytössä olo (2 §)

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä hallituksen esityksessä on, että romutuspalkkion hyödyntävän tulee toimittaa omistamansa vähintään 10 vuotta ja viimeisen kalenterivuoden ennen romutusta liikennekäytössä ollut henkilöautonsa romutettavaksi.

Liikennekäytössä olon edellytys on sinänsä ymmärrettävä, sillä poistamalla autokannasta vielä aktiivisessa liikennekäytössä olevia autoja palkkiosta saadaan mahdollisimman suuri hyöty päästöjen vähentämisen ja liikennekäytössä olevan autokannan nuorentamisen kannalta. Hallitukseen esitykseen kirjatussa muodossa liikennekäytössä olon edellytyksestä on kuitenkin muodostumassa lain soveltamista olennaisesti vaikeuttava ehto. Romutuspalkkion edellytysten tulisi olla mahdollisimman yksiselitteiset ja ymmärrettävät ilman että auton omistajan tulisi tehdä pitkällisiä selvityksiä autonsa romutuspalkkiokelpoisuudesta. Jo pelkästään liikennekäytössä olon käsite on kuluttajien keskuudessa huonosti tunnettu ja se sekoittuu helposti esimerkiksi tieliikennekelpoisuuteen.

Liikennekäytössä olon edellytys kokonaiselta edeltävältä vuodelta on auton omistajan kannalta kohtuuton vaatimus, sillä vanhat autot käyvät usein hetkellisesti pois liikennekäytöstä, vaikka ne olisivatkin pääsääntöisesti liikennekäytössä. Lainsäädännöllä ja kuluttajaviestinnällä on nimenomaisesti haluttu helpottaa tilapäistä liikennekäytöstä poistoa, jotta autosta ei tarvitsisi maksaa ajoneuvoveroa ajalta, jolloin se ei ole käytössä. Koko vuoden liikennekäytön edellytys on kuluttajan kannalta kohtuutonta myös siksi että kaikissa tapauksissa omistajalla ei ole tiedossa auton liikennekäytön historiaa koko kalenterivuoden ajalta.

Lyhytaikainen liikennekäytössä poisto on tyypillistä muun muassa seuraavista syistä:

- *Auto on ollut vain kesäkäytössä, ja se on ollut talvikuukausina pois liikennekäytöstä.*
- *Kotitaloudessa on useita kausiluonteisesti käytettäviä autoja, joita ei pidetä samanaikaisesti liikennekäytössä kustannusten vähentämiseksi.*
- *Omistaja on tehnyt pidemmän lomamatkan ja poistanut autonsa liikennekäytöstä matkan ajaksi.*
- *Auto on hankittu edellisen kalenterivuoden aikana ja se on ollut edellisellä omistajalla tai autoliikkeen myyntivarastossa joitakin aikoja liikennekäytössä poistettuna.*
- *Auto on hylätty katsastuksessa vuonna 2017. Omistaja ei ole tehnyt päätöstä sen korjaamisesta ja on poistanut sen kustannuksia säästääkseen liikennekäytöstä, koska auto ei ole tieliikennekelpoinen. Hiljakkoin katsastuksessa hylätyt elinkaarensa loppupään autot olisi tärkeää saada mukaan romutuspalkkioon, koska ne päätyvät tyypillisesti vielä uudelle omistajalle ja uudelleen liikenteeseen, jos uusi omistaja löytää edullisia vaihtoehtoja korjata auto tieliikennekelpoiseksi.*
- *Auto on siirtynyt perikunnan omistukseen ja se on omistajan kuoltua poistettu väliaikaisesti liikennekäytöstä kustannusten säästämiseksi, vaikka auto on sinänsä tieliikennekelpoinen ja aktiivisesti liikennekäyttöön otettavissa.*

Tietojärjestelmien ja romutuspalkkiokelpoisuuden tarkistamisen kannalta ongelmallinen rajaus on myös edellytys 10 vuoden liikennekäytöstä. Trafin arvion mukaan 10 vuoden liikennekäytön tarkistaminen olisi tietojärjestelmäkyselynä erittäin hankala toteuttaa. Se rajaisi romutuspalkkion piiristä pois käytettynä maahantuodut autot, joiden historiasta ei ole käytettävissä liikennekäytössä olon tietoja ulkomailla. Käytettynä maahantuotujen autojen osuus liikennekäytössä olevasta autokannasta on lähes viidennes, joten palkkion piiristä rajautuisi tällöin pois paljon autoja. Kansalaisten kannalta tilanne olisi hankala, sillä moni auton omistaja ei tunne yksiselitteisesti autonsa historiaa eikä käytettynä maahantuonnista jää järjestelmään yksiselitteistä tietoa. Ennen vuotta 2007 liikennekäytössä oloa ei laissa tunnettu samana käsitteenä kuin nykyisin, joten tietoa liikennekäytössä olosta on ylipäänsä käytettävissä vasta vuodesta 2007 alkaen. Auton ikää tai käyttöönottovuotta koskevat rajoitukset ovat laissa käytännössä tarpeettomia, sillä autoa ei ole taloudellisesti kannattavaa romuttaa, jos sen arvo on romutuspalkkiota suurempi. Ikää koskeva rajaus rajaa turhaan romutuspalkkion piiristä kolaroituja autoja, joiden korjauskustannukset kasvavat suuriksi. Jos lakiin jäisi ikää koskeva rajaus, se tulisi kirjata lakiin **käyttöönottovuotta koskevana rajauksena** eikä sitoa ikää liikennekäytössä oloon.

Ehtojen toteutumisen tarkistaminen ja kuluttajille viestintä kuormittaisi kohtuuttomasti Trafin lisäksi romuautojen vastaanottopisteitä ja autoliikkeitä, jotka ovat romutuspalkkiokampanjassa kuluttajalle tärkeitä tietolähteitä palkkion hyödyntämistä ja ehtoja koskevissa kysymyksissä. Edellytys johtaisi tilanteisiin, jossa kuluttajalla tai automyyjällä ei olisi tarkkaa tietoa siitä, onko romutettava auto romutuspalkkioon oikeuttava. Trafin arvioiden mukaan tietojärjestelmistä ei ole yksinkertaisella tavalla

poimittavissa tietoa siitä, täyttääkö auto hallituksen esityksessä mainitut ehdot. Tällöin auton omistajan olisi epäselvissä tilanteissa pyydettävä Trafista selvitys romutuspalkkiokelpoisuudesta.

Jos liikennekäytössä olon edellytys jäisi hallituksen esityksen mukaiseksi, on ilmeistä, että osa kuluttajista romuttaisi sellaisia liikennekäytössä olevia autoja, jotka eivät täytäkään lain ehtoja ja jäisivät ilman romutuspalkkiota. Tällöin jouduttaisiin hankaliin ristiriitatilanteisiin selvitettäessä sitä, kuka vastaa kuluttajalle aiheutuneista kustannuksista ja vanhan auton käyttöarvon menetyksestä.

Romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista noin 70 % oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka laki ei edellyttänyt liikennekäytössä oloa. Näin ollen on hyvin todennäköistä, että myös vuoden 2018 kampanjassa osuus olisi ilman liikennekäyttöä koskevaa rajaustakin korkea. Mikäli liikennekäyttöä koskeva rajaus haluttaisiin sisällyttää lakiin, ehdotamme, että se rajattaisiin huomattavasti yksiselitteisemmin siten, että auton on oltava **romutushetkellä liikennekäytössä**.

Täyssähköautojen hankintatuki

Hallituksen linjaama sähköautojen hankintatuki on tärkeä toimenpide, jolla voidaan madaltaa kuluttajan kynnystä ostaa hankintahinnaltaan kalliimpi ja käyttösäteeltään rajatumpi sähkökäyttöinen auto. Hallituksen esitys linjaa hankintatuen luonnollisille henkilöille. Linjauksena tämä on selväpiirteinen, mutta se kaipaisi rinnalleen työsuhdeautojen hankintaan kohdistuvaa tukea. Esimerkiksi erittäin vähäpäästöisten työsuhdeautojen verotusarvon alentaminen tukisi luonnollisella tavalla kuluttajille suunnattua hankintatukea.

Hankintatuen ulottaminen pakettiautoihin (3 §)

Markkinoilla on tarjolla myös täyssähköpakettiautoja, jotka ovat myös kotitalouksille hyvä vaihtoehto polttomoottorikäyttöisille henkilö- tai pakettiautoille. Näkemyksemme mukaan luonnollisille henkilöille suunnattuna tuki voitaisiin antaa samansuuruisena myös pakettiauton hankintaan tai pitkäaikaisvuokraukseen, sillä monessa kotitaloudessa talouden ainoa auto tai yksi kotitalouden autoista voi olla pakettiauto, jota käytetään myös henkilökuljetuksiin.

Avustuksen saajan määrittely (6 §)

Laissa on määritelty, että hankintatukeen on oikeutettu luonnollinen henkilö, joka hankkii tai pitkäaikaisvuokraa sähkökäyttöisen auton yksinomaan käyttöönsä. Autot ovat tyypillisesti kotitalouskohtaisia hyödykkeitä ja siten kotitalouden kaikkien jäsenten käytettävissä. Autolla voi olla useita haltijoita, joten yksinomaisen käytön määrittely olisi tulkinnallisesti hankalaa. Ehdotammekin, että rajaus yksinomaisesta käytöstä poistettaisiin, koska sen todentaminen olisi haastavaa ja se on rajauksena epäjohdonmukainen.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry