AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

5.11.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 201/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021

Autoalan Keskusliiton ja Autotuojat ja -teollisuus ry:n yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta. Romutuspalkkio on erittäin toivottu elvytystoimenpide automarkkinaan, joka on koronatilanteen takia jäämässä noin viidenneksen normaalitasostaan. Uusien autojen rekisteröinnit ovat tänä vuonna jäämässä finanssikriisin aikaiselle vuoden 2009 tasolle ja koko EU:ssa automarkkina on jäämässä jopa kolmanneksen normaalitasoa alemmas. Uusien autojen kysyntä on tilauskannan hiipumisen ja koronakriisin pitkittymisen takia jäämässä myös ensi vuonna normaalia alemmas. Romutuspalkkio on autokantaa uudistavana toimenpiteenä nykyisessä markkinatilanteessa tärkeä elvytystoimi, joka nopeuttaa autokannan hidastunutta kiertoa.

Ehdotamme hallituksen esitykseen muutosta, joka liittyy budjetin jakautumiseen autoihin ja muihin romutuspalkkion käyttökohteisiin. Lisäksi jätämme harkittavaksi ehdotuksen, joka koskee romutettavan auton liikennekäytössäolon vaatimusta.

Romutuspalkkiolla hankittavan auton päästöraja mahdollistaa, että myös energiatehokkaimmat bensiiniautot mahtuvat romutuspalkkioon

Romutuspalkkiolla hankittavan auton päästörajaa nostettiin lakiluonnoksessa ehdotetusta 95 grammasta kilometrille (WLTP) 120 grammaan kilometrille. Päästörajan nostaminen oli perusteltu toimenpide, sillä aiemmin ehdotettu päästöraja on vanhalla NEDC-mittaustavalla ilmaistuna noin 68 g/km. EU:n autonvalmistajille asetetuissa raja-arvoissa tätä päästörajaa keskitasona edellytetään valmistajilta vasta vuonna 2028. Romutuspalkkion piiriin olisi tällä päästörajalla mahtunut käytännössä vain ladattavat autot ja päästörajasta kokonaan vapautetut kaasuautot. Ladattavien autojen selvästi kalliimman hinnan takia päästörajan asettaminen olisi rajannut romutuspalkkion hyödyntäjien ryhmää merkittävästi. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskihinta oli vuosien 2015 ja 2018 kampanjoissa noin 19 000 euroa. Koska jatkossakin romutuspalkkion tavoitteena houkutella uuden auton ostajiksi vanhalla autolla ajavia ja ominaisuuksiltaan tyypillisistä uuden auton ostajista poikkeavia kotitalouksia, edullisen hintaluokan vähäpäästöiset autot on tärkeää pitää romutuspalkkion piirissä. Päästörajan asettaminen WLTP-tasolle 120 g/km vastaa NEDC-mittaustasona noin 90 g/km. Vuoden 2018 palkkiossa vastaava raja oli 110 g/km. Uudella päästörajalla romutuspalkkion piiriin saadaan myös energiatehokkaimmat bensiiniautot, ja palkkiolle syntyy suurempi ja monipuolisempi käyttäjäkunta. Näin mukaan saadaan aiempien toteutustapojen tapaan juuri niitä auton ostajia, jotka muuten olisivat hankkineet käytetyn suuripäästöisemmän auton.

Romutuspalkkiolle olisi tarve määritellä 25 prosentin maksimiosuus hankintahinnasta

Romutuspalkkiota voisi lakiehdotuksen mukaan käyttää myös sähköpyörien ja joukkoliikenteen kausilippujen hankintaan. Ehdotetussa palkkiomallissa piilee suuri riski palkkion kohdentumiseen siten, että se ei lisää romutettavien autojen määrää. Myös sähköpyörille ja joukkoliikenteen lipputuotteille tukea voi saada 1 000 euroa, joka mahdollistaa käytännössä näiden tuotteiden hankinnan siten, että niistä muodostuu kuluttajalle ilmaisia.

Henkilöautoja romutettiin vuonna 2019 noin 71 000. Näistä autoista noin 47 000 täytti romutuspalkkiolain edellyttämät auton iän, vuoden mittaisen omistajuuden ja pitkäaikaisen liikennekäytössäolon kriteerit. Näin ollen potentiaalisia romutuspalkkion hyödyntäjiä olisi esimerkiksi viime vuonna ollut jo noin 47 000 muutenkin autonsa romuttaneiden keskuudessa. Käytännössä lain ehdot täyttävän auton romutustodistuksella voisi lunastaa ilmaiseksi alle 1 000 euron hintaisen sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun. Koska 1 000 euron tukisumma on pyörän ja joukkoliikenteen lipputuotteen hankintahintaan nähden suuri – jopa 100 %, sähköpyörien ja lipputuotteiden kysyntä voisi kasvaa kohtuuttoman suureksi ja tuotteista voisi syntyä edelleen myytävää kauppatavaraa. Koska budjetti on rajallinen ja potentiaalisten ilmaisten tuotteiden hyödyntäjien määrä on suuri jo muutenkin autonsa romuttaneiden keskuudessa, tukisummaa olisi tarpeen rajata maksimiosuudella tuotteen tai palvelun hinnasta.

Jotta kuluttajille ilmaisten tuotteiden kysyntä ei kasvaisi perusteettoman korkeaksi, ehdotamme, että romutuspalkkiolaissa määriteltäisiin palkkiolle maksimiosuus hankittavan tuotteen hinnasta. Romutuspalkkion maksimiosuus voisi olla Ruotsissa käytössä olleen sähköpyörien hankintatuen mukaisesti enimmillään 25 % hankintahinnasta ja maksimissaan 1 000 euroa. Muutos olisi mahdollista tehdä lisäämällä romutuspalkkiolain 3 §:ään maininta siitä, että tuki voi olla maksimissaan 25 prosenttia hankittavan tuotteen tai palvelun kokonaishinnasta.

Maksimissaan 25 prosentin tukiosuus kannustaisi edelleen sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan, mutta osuus ei kasvaisi ylikysyntään ja markkinahäiriötilanteisiin johtavaan 100 prosenttiin. Maksimiosuus tasoittaisi tilannetta autohankintoihin nähden, sillä romutuspalkkio alentaa uuden auton hintaa edullisimpien automallien hankinnassa keskimäärin 5–12 %. Vain rajallinen osa vanhan autonsa romuttavista on valmis uuden auton hankintaa, mutta kynnys ilmaiseen sähköpyörään tai joukkoliikenteen lipputuotteeseen olisi luonnollisesti erittäin matala.

Romutuspalkkion budjetin jakautuminen eri käyttökohteisiin

Koska romutuspalkkiolla on mahdollista hankkia uusien autojen lisäksi myös sähköpyöriä ja joukkoliikenteen lipputuotteita, romutuspalkkion budjetin hallinta on aiempaa haasteellisempaa. Aiemmilla toteutuskerroilla Traficomin oli mahdollista muodostaa romutuspalkkiota koskevista valtion avustushakemuksista rekisteri, jonka avulla oli mahdollista seurata budjettia ja määrärahaa. Koska hyödyntäjien määrä todennäköisesti kasvaa ja romutuspalkkion käyttökohteet laajenevat, budjetin hallinta muodostuu aiempaa haasteellisemmaksi. Näin ollen riskinä on, että kuluttajien ei ole kaikissa tilanteissa mahdollista saada ennalta tietoa, onko romutuspalkkiorahaa käytettävissä.

Koska uuden auton hankinta on kotitaloudelle suuri investointi, joka edellyttää pitkäaikaista suunnittelua ja ulkoista rahoitusta, romutuspalkkion varmistuminen jo kaupantekotilanteessa on olennaisen tärkeää. Uusien autojen hankinnoille on jatkossakin mahdollista luoda aikaisempien romutuspalkkiototeutusten mukainen budjetin tarkan seurannan mahdollistava tietojärjestelmä, jonne romutuspalkkio kirjataan auton tilausvaiheessa.

Jotta budjetin seuranta olisi mahdollista ja tieto romutuspalkkion saatavuudesta autohankintoihin saataisiin auton ostajalle mahdollisimman reaaliaikaisesti, **ehdotamme että tukeen varattu 8 miljoonan euron budjetti kohdennettaisiin siten, että autohankintoihin kohdennettaisiin 6 miljoonan euron osuus budjetista ja muihin käyttökohteisiin maksimissaan 2 miljoona euron osuus budjetista.**

Budjettivaraus on autojen kysynnän elvyttämisen takia erittäin tärkeä rajaus, sillä uuden auton kaupassa romutuspalkkion kysyntä liikkuu edullisempia romutuspalkkion käyttökohteita hitaammin. Esimerkiksi vuoden 2018 romutuspalkkiossa autoja hankittiin tasaisena virtana koko romutuspalkkiolain voimassaolon ajan. Muissa käyttökohteissa hankinnan kynnys on edullisemman hankintahinnan takia matalampi, joten budjetti saattaisi ilman käyttökohteisiin suunnattua budjettirajausta kulua nopeasti yksinomaan pyörä- ja joukkoliikennelippuhankintoihin.

Mikäli 6 miljoonaa euroa romutuspalkkion budjetista varattaisiin autohankintoihin, romutuspalkkiolla hankittujen autojen autoverotuotot olisivat arviolta 11 miljoonaa euroa. Joukkoliikennelipuista ja sähköpolkupyöristä ei kerry valtiolle vastaavia verotuloja, arvonlisäverotuottoa lukuun ottamatta, joka sekin autoista on luonnollisesti moninkertainen.

Liikennekäytössä olon vaatimus tulisi poistaa

Esitämme lisäksi, että laissa luovuttaisiin romutettavan auton liikennekäytössä olon vaatimuksesta. Liikennekäytössäolo nostettiin edellytykseksi vuoden 2018 romutuspalkkiossa. Vaatimus siitä, että auto on aktiivisessa käytössä, on sinänsä perusteltu, koska tavoitteena on aikaistaa elinkaarensa päässä olevien autojen palautumista kierrätykseen. Vaatimus liikennekäytössä olosta ei ole tarpeellinen, sillä vuoden 2015 romutuspalkkiossa noin 70 prosenttia romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka sitä ei erikseen edellytetty.

Pitkäaikaisen liikennekäytössä olon vaatimus karsii potentiaalisia romutuspalkkion hyödyntäjiä. Vanhat elinkaarensa päässä olevat autot ovat usein käytössä satunnaisesti, esimerkiksi kesäautoina. Niille ei näin ollen muodostu yhtäjaksoista liikennekäytössä oloa, joka täyttäisi romutuspalkkion edellytykset. Lisäksi monella kotitaloudella on vikaantunut elinkaarensa päässä oleva auto odottelemassa korjausta tai eteenpäin myyntiä. On tyypillistä, että esimerkiksi katsastuksessa saadun hylkäyksen jälkeen tulee harkittavaksi, korjataanko autoa vai myydäänkö auto seuraavan omistajan korjattavaksi. Nämä autot poistetaan useimmiten liikennekäytöstä, vaikka auto todennäköisimmin palaakin vielä aktiiviseen käyttöön.

Liikennekäytössä olon vaatimus lisää huomattavasti romutuspalkkion hallinnollista taakkaa, sillä se edellyttää, että auton romutuspalkkiokelpoisuus on tarkistettava Traficomin liikenneasioiden rekisteristä. Lisäksi se aiheuttaa paljon väärinkäsityksiä, koska liikennekäytössäolo tunnetaan käsitteenä huonosti.

Mikäli romutuspalkkion budjettia ei kiintiöida esittämällämme tavoin, ei myöskään liikennekäytössäolon vaatimusta ole mielekästä poistaa, sillä se voi osaltaan aavistuksen hillitä keinottelua romuauton ja myyntitarkoituksessa hankitun sähköpolkupyörän osalta.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry