

AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

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

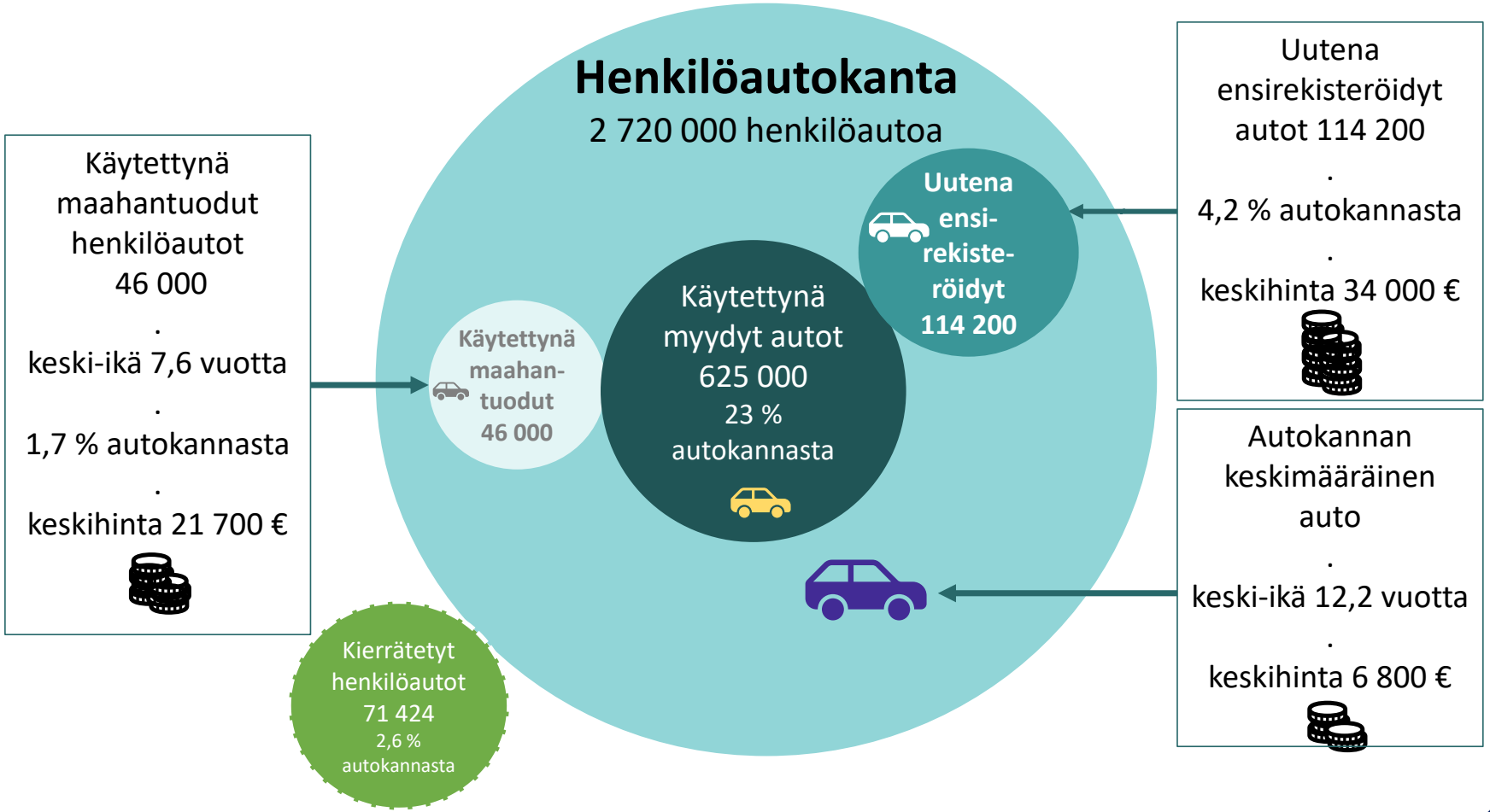
Tero Kallio
Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa
Autoalan Keskusliitto

Liikenne- ja viestintävaliokunta
6.11.2020

Henkilöautokannan muutokset vuonna 2019

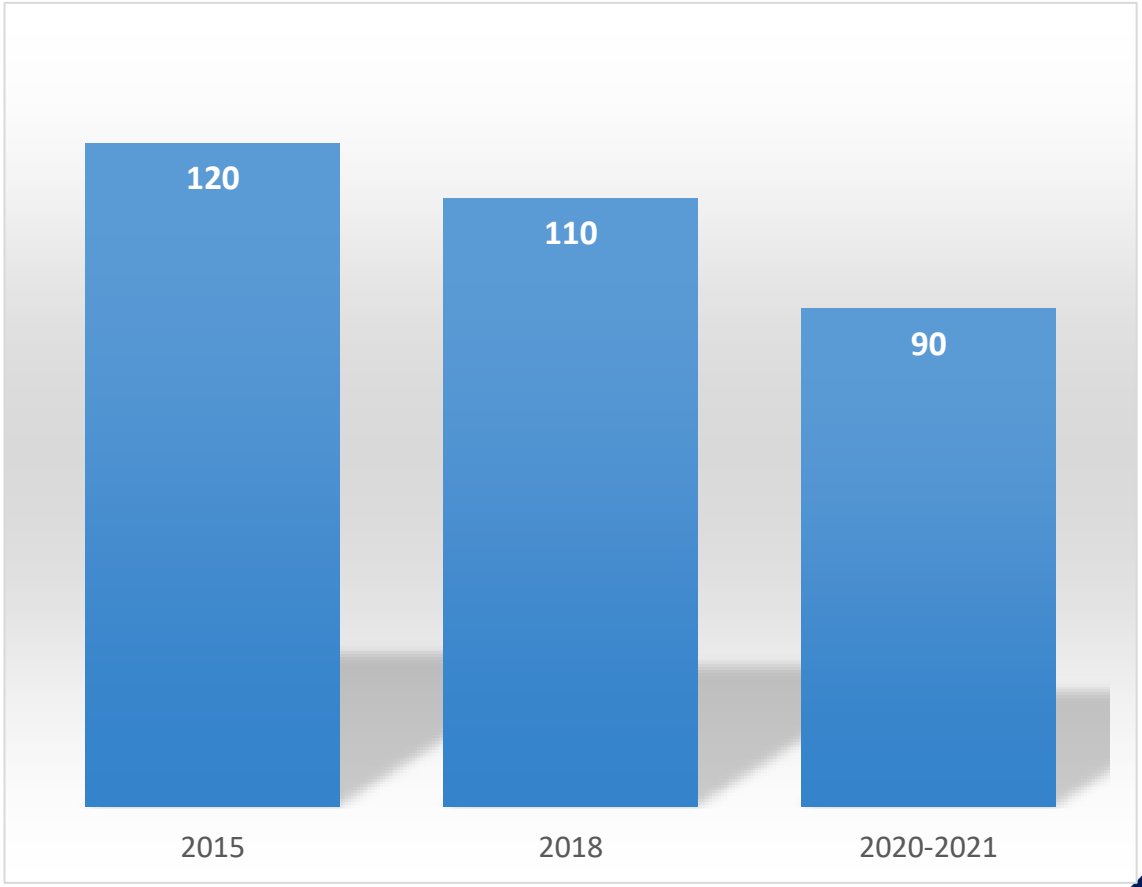
- romutuspalkkio on tärkeä autokantaa uudistava toimi
- uusien autojen kysyntä on jäämässä noin viidenneksen viime vuoden tasosta
- romutuspalkkio lisää kierrätykseen palautuvien henkilöautojen määrää ja uusien autojen kysyntää



Romutuspalkkion päästöraja

- 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
- 120 g/km päästörajalla romutuspalkkion piiriin saadaan myös energiatehokkaimmat bensiiniautot, ja palkkiolle syntyy suurempi ja monipuolisempi käyttäjäkunta
- mukaan saadaan aiempien toteutustapojen tapaan juuri niitä auton ostajia, jotka muuten olisivat hankkineet käytetyn suuripäästöisemmän auton

romutuspalkkiokampanjoiden päästöraja
CO_2, g/km



Romutuspalkkiokampanjan uusimisen hyödyt

- autokannan nopeampi uudistuminen
- vähäpäästöisten autojen suosiminen
- myönteiset liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset vanhojen autojen korvautuessa uusilla
- palkkio edellyttää valtion rahoitusta, mutta se lisää verokertymää - kampanja on monesta muusta toimesta poiketen valtiolle tuottava elvytystoimi
- romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat uuden auton ostajien valtavirrasta – palkkion hyödyntäneet ovat pienempituloisia, nuorempia ja asuivat suhteellisesti useammin alueilla, joissa uusia autoja hankitaan keskimääräistä vähemmän
- vuoden 2015 romutuspalkkiossa lähes 40 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä osti kokeilun yhteydessä ensimmäistä kertaa elämässään uuden auton

Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjan päätuloksia

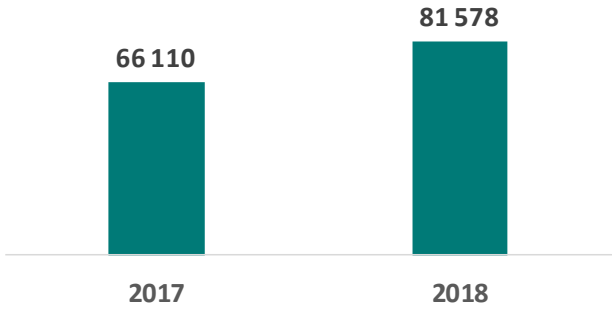
Päästöt ja palkkiot



romutuspalkkiolla kierrätetty keskimääräinen auto - 17,3 vuotta

romutuspalkkiolla hankittu keskimääräinen uusi auto

Romutuspoistot



Verotuotto



autoverotulot

kampanjan nettotuotto valtiolle

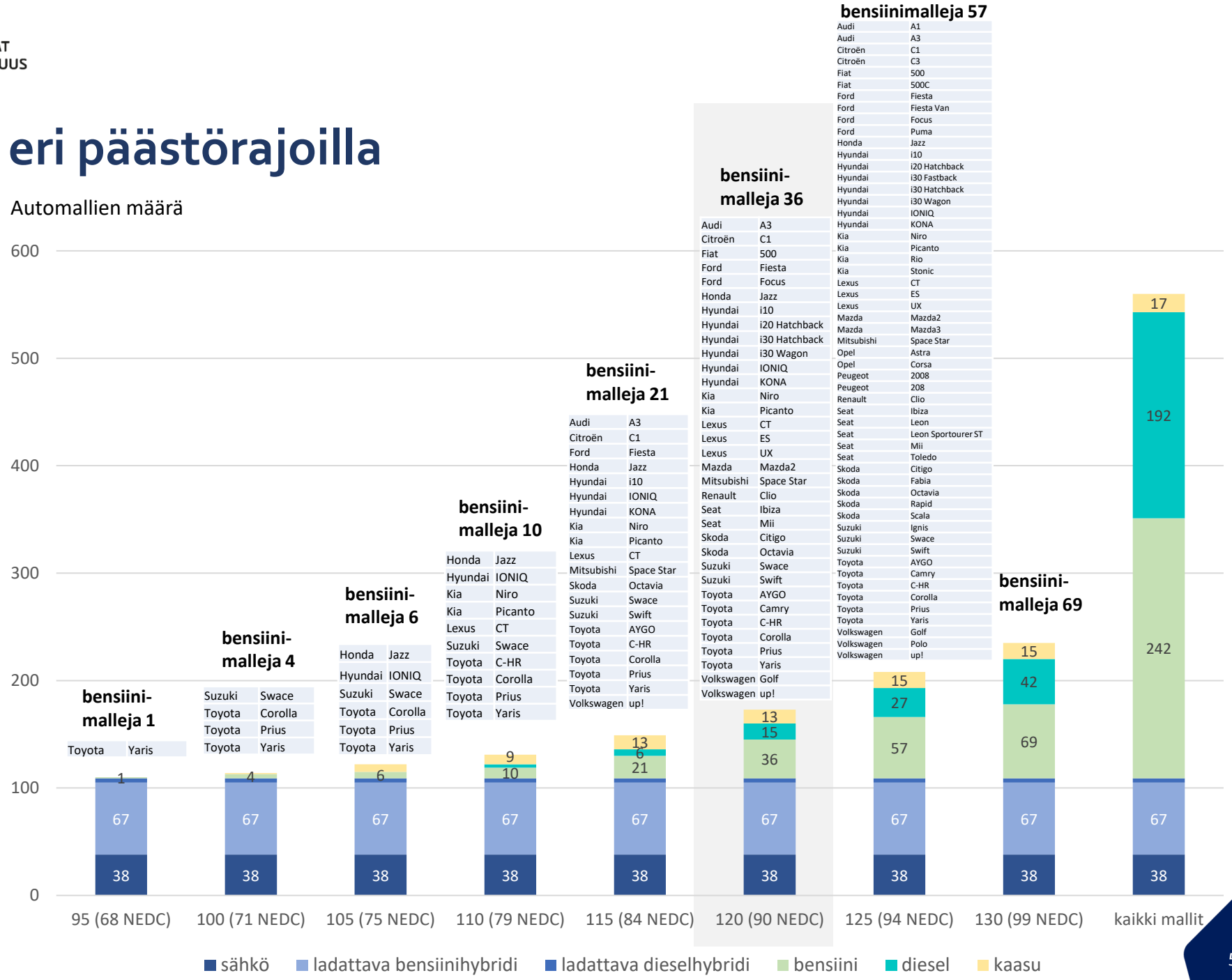
Muokattu lähteestä Traficom

AUTOALAN KESKUSLIITTO

AUTOTUOJAT JA -TEOLLISUUS

Automallien määrä eri päästörajoilla

- päästörajan 95 g/km (NEDC-tasolla 68 g/km) alittaa vain yksi bensiiniautomalli
- päästörajalla 120 g/km bensiiniautomalleja mahtuu mukaan hieman yli 30
- päästöraja 120 g/km WLTP vastaa vastaa 90 g/km NEDC-tasoa



Lähde: Autotietokanta 10/2020, Netwheels ja Autotuojat ja -teollisuus ry

Romutuspalkkiolle 25 prosentin maksimiosuus hankintahinnasta

- sähköpyörille ja joukkoliikenteen lipputuotteille tukea voi saada 1 000 euroa, joka mahdollistaa käytännössä näiden tuotteiden hankinnan siten, että niistä muodostuu kuluttajalle ilmaisia
- palkkiomallissa piilee suuri riski palkkion kohdentumiseen siten, että se ei lisää romutettavien autojen määrää
    - henkilöautoja romutettiin vuonna 2019 noin 71 000 - näistä autoista noin 47 000 täytti romutuspalkkiolain edellyttämät auton iän, vuoden mittaisen omistajuuden ja pitkäaikaisen liikennekäytössäolon kriteerit
    - potentiaalisia romutuspalkkion hyödyntäjiä olisi esimerkiksi viime vuonna ollut jo noin 47 000 autonsa romuttaneiden keskuudessa
- käytännössä lain ehdot täyttävän auton romutustodistuksella voisi lunastaa ilmaiseksi alle 1 000 euron hintaisen sähköpyörän tai joukkoliikenteen kausilipun
- sähköpyörän voisi myydä tai välittää helposti eteenpäin, joten romutustodistuksista voitaisiin palkkion takia tehdä kauppaa
- 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
- maksimiosuus tasoittaisi tilannetta autohankintoihin nähden, sillä romutuspalkkio alentaa uuden auton hintaa edullisimpien automallien hankinnassa keskimäärin 5–12 %

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 avustusten hakemuksista rekisteri, jonka avulla oli mahdollista seurata budjettia ja määrärahaa
- koska romutuspalkkion käyttökohteet laajenevat, budjetin hallinta muodostuu aiempaa haasteellisemmaksi
- uuden auton hankinta on kotitaloudelle suuri investointi, joka edellyttää pitkäaikaista suunnittelua ja ulkoista rahoitusta - näin ollen romutuspalkkion varmistuminen jo kaupantekotilanteessa on olennaisen tärkeää
- uusien autojen hankinnoille on mahdollista luoda aikaisempien romutuspalkkioiden tapainen 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
- muissa käyttökohteissa hankinnan kynnys on edullisemman hankintahinnan takia matalampi, joten budjetti saattaisi ilman käyttökohteisiin suunnattua budjettirajausta kulua nopeasti yksinomaan sähköpyörä- ja kausilippuhankintoihin.
- mikäli 6 miljoonaa euroa romutuspalkkion budjetista varattaisiin autohankintoihin, romutuspalkkiolla hankittujen autojen autoverotuotot olisivat arviolta 11 miljoonaa euroa

Liikennekäytössä olon vaatimus jarruttaa romutuspalkkiota

- vaatimus liikennekäytössä olosta ei ole perusteltu, sillä vuoden 2015 romutuspalkkiossa noin 70 prosenttia romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka sitä ei erikseen edellytetty
- liikennekäytössä olon vaatimus lisää huomattavasti romutuspalkkion hallinnollista taakkaa, sillä se edellyttää, että auton romutuspalkkiokelpoisuus on tarkistettava Traficomin liikenneasioiden rekisteristä
- vaatimus aiheuttaa paljon väärinkäsityksiä ja karsii potentiaalisia romutuspalkkion hyödyntäjiä
- esitämme harkittavaksi, että laissa luovuttaisiin romutettavan auton liikennekäytössä olon vaatimuksesta