

**Lausunto Hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi
romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta
sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta
LVM048:00/2017**

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi 11.10.2017

Yleistä

Tehty esitys on kannatettava ja tarpeellinen ohjauskeino sekä liikennepäästöjen vähentämiseksi, että liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Meillä on molemmissa asioissa kovasti kireää verrattuna muihin pohjoismaihin sekä moniin Keski-Euroopan maihin.

Ohjausvälineistä; tuki vai vero?

Taloudellinen kuluttajaohjaus on kattava ja tehokas työväline. Esitysluonnoksen kansainvälisessä koostekuvauksessa kuvataan useita jo käytettyjä ja testattuja ohjausmalleja useista eri vertailumaista. Ruotsi on edelläkävijä vähäpäästöiseen autoiluun siirtymisessä, erityisesti biokaasuautojen, kuin myös sähköautojen osalta. Ruotsissa käyttöön otettu autoveron poistomalli on varmasti hankintatukea huomattavasti tehokkaampi tapa pyrkimyksessä vähäpäästöisempään ja teknisesti turvallisempaan henkilöliikenteeseen. Nykyinen esitys sen sijaan käyttää kahta, keskenään vastakkaista työkalua; ensin antaa hankintatukena, sitten ottaa autoveron. Hankintatuki kohdistuu uuden auton ostotilanteeseen, jolloin sen vaikutus on hetkellinen. Jälleenmyydessään autoaan myyjä tuskin siirtää saamansa hintaetua seuraavalle, vaan nauttii edusta uudelleen hinnoitellessaan autonsa hinnan yleisen jälleenmyyntihintatason mukaan. Tällöin kuluttajaohjausvaikutus loppuu, vaikka kyseinen auto sinällään olisi lakiesityksen tavoitteiden mukainen ja muita hintaluokkansa autoja suositeltavampi. Sen sijaan vähäpäästöisen auton veroalennus, eli tässä tapauksessa kuluttajaohjausvaikutus taas säilyy auton vaihtaessa omistajaa.

Määräaikainen palkkio- ja hankintatuki on kannatettava kuluttajaohjaustoimi, mutta todellisia ja pitkäaikaisia vaikutuksia saadaan tukemalla kuluttajakäyttäytymistä vähäpäästöisiin autoihin niiden autoverotusta alentamalla Ruotsin esimerkin mukaisesti.

Romutuspalkkion kohdentaminen

Romutuspalkkio kytkettynä uuden vähäpäästöisen auton hankintaan on varmasti tehokas keino sekä uudistaa autokantaa että ohjata autoilijoita valinnoissaan kestävämpään autoiluun. Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilun perusteella se on myös taloudellisesti hyvin kannattavaa, sillä 8 M€ palkkioinvestointi toi auto- ja arvonalisäveroina valtiolle takaisin lakiesitysluonnoksen mukaan yhteensä 33,5 miljoonaa euroa.

Nyt lakiesityksessä, aiemman romutuspalkkiokokeilun tavoin, palkkio kohdistetaan vain uuden auton ostajille, eli varsin pienelle autonostajajoukolle. Jos tarkastellaan romutuspalkkion ja hankintatuen tarkoitusta vähentää liikennepäästöjä, auton ikä ei silloin ole ratkaiseva tekijä.

Myöskään autojen tekninen turvallisuusvaihtelu nuorten autojen ikäluokan sisällä (1-5 vuotta) on pienempi verrattuna keski-ikäisen (12 vuotta vanhan) tai sitä vanhemman auton turvallisuutta nuoriin autoihin. Koska valtaosa autoilijoista ostaa ja ajaa käytetyllä autolla, olisi sekä päästövähennemän että turvallisuustavoitteen vuoksi kannattavaa kohdistaa autokannan muutos vanhoista autoista uudempiin, mutta päästökriteerit vielä täyttäviin autoihin. Nyt romutuspalkkion rajaaminen vain uusien autojen ostajille vähentää tuen vaikutusta autokannan uudistumiseen ja päästöalenumaan. Tarjoamalla tuki esimerkiksi enintään kolme tai viisi vuotta vanhoihin, päästöraajat tai muut tuen lunastamisen edellyttämät kriteerit täyttäviin autoihin, vaikutus olisi huomattavasti suurempi. Perusteluina tälle on:

A) Ostajilla olisi tarjolla huomattavasti suurempi valikoima. Etenkin muualta Euroopasta olisi tuotavissa useita automalleja, jotka eivät syystä tai toisesta kuulu virallisiin maahantuontiohjelmiin Suomessa. Esimerkiksi kaasuautoista edes uudet Volvo V60 ja V90 –mallit eivät ole Suomen jälleenmyyjän valikoimissa.

B) Ostajakunta olisi laajempi. Kohdentamalla tuki pelkästään uusiin autoihin, kohdennetaan se samalla kaikista varakkaimmalle väestöosalle. Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilussa romutettujen autojen keski-ikä oli 18,6 vuotta. Näin vanhan auton omistaja tuskin vaihtaa suoraan uuteen autoon, edes pienen tukisumman kannustamana. Todennäköisemmin romutuspalkkion lunastaja ostaa markkinoilta halvan käytetyn auton ja hyödyntää romutuspalkkion alennuksena uudemman auton hankinnassa. Kyseisen "romuauton" vuotuinen ajosuorite lienee hyvin pieni. Viime romutuspalkkiokokeilusta on laskettu (lakiesitysluonnoksen s.5), että keskimääräinen ajosuorite olisi edeltävänä vuonna ollut 12 800 km. Tämä lienee laskettu jakamalla lopullinen mittarilukema auton iällä, jolloin keskimääräiseksi lopulliseksi mittarilukemaksi saataisiin 238 100 kilometriä. Todellisuudessa kyseisten ajoneuvojen ajosuorite niiden viimeisinä "elinvuosinaan" lienee ollut hyvin pieni – suurin osa kilometreistä on todennäköisesti kertynyt 10-15 ensimmäisen vuoden aikana.

Edellä mainittuihin perusteisiin vedoten laajennetun tuen vaikutus autokannan uudistumiseen ja päästöalenumaan olisi huomattavasti suurempi, sillä suuremman tarjonnan ja laajemman ostajakunnan ansiosta romutettavaksi päätyviä ajoneuvoja olisi enemmän. Tarvittaessa tukea voitaisiin tehostetusti kohdentaa vaihtoehtoisille käyttövoimille rajaamalla romutuspalkkion kriteeristö niin, että edellä esitetty ikähaarukka (0-3 tai 0-5 vuotta) olisi tarjolla vain vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntäville ajoneuvoille (kaasu-, etanoli-, ladattava hybridi- ja sähköautot).

Romutuspalkkio ja hankintatuki tulisi laajentaa koskemaan myös nuoria, päästökriteerit täyttäviä käytettyjä autoja. Toimenpiteen vaikuttavuus tulee arvioida.

Romutuspalkkiomäärärahan suuruus ja kauden kesto

Lakiesityksessä romutuspalkkio rajataan vuoden 2018 kahdelle ensimmäiselle kolmannekselle (1.1.-31.8.2018). Aiemman kokeilun perusteella voidaan ennakoida kysynnän romutuspalkkiota kohtaan olevan vilkasta. Budjettiesityksessä vähäpäästöisen autoilun tukeen on varattu yhteensä 32 M€, mikä jakaantuisi seuraavasti: romutuspalkkiot 8 M€ sekä hankinta- ja konversiotuki yhteensä 24 M€. Vuoden 2015 romutuskokeilun perusteella ja lieneekin oletettavaa, että siihen

varattu 8 M€ määräraha tullaan käyttämään kokonaan. Sen sijaan lakiesitysluonnoksessa arvioidaan, että hankinta- ja konversiotuesta jää käyttämättä tukikauden aikana 2018-2021 jopa 16 M€ (ks. sivu 9). Luonnoksesta ei käy selville, mihin tämä arvio perustuu. Mikäli on kuitenkin perusteltua syytä ennakoita näin tapahtuvan, olisi syytä arvioida, olisiko tätä säästävää summaa järkevä ohjata romutuspalkkioihin, joko laajentamalla romutuspalkkiokohdennusta edellä esitetyllä tavalla myös nuoriin käytettyihin autoihin ja/tai jatkamalla romutuspalkkiokautta.

Romutuspalkkiomäärärahan suuruus, kohdennus sekä kauden kestoaika olisi suunniteltava ja arvioitava perusteellisemmin.

Lain sosio-ekonomisten vaikutusten arviointi ja tasa-arvoinen kohdentuminen

Lakiesitysluonnoksessa (s. 8–11) arvioidaan lain vaikutuksia neljään kohteeseen, joita ovat:

- Taloudelliset vaikutukset
- Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset
- Ympäristövaikutukset
- Yritysvaikutukset.

On todella hämmäntävää, että lain valmistelussa ei ole lainkaan huomioitu sen ydinkohderyhmää, autoilevia ihmisiä; keitä tuella oikeasti tuetaan, kohdentuuko tuki lain tavoitteiden kannalta tarkoituksenmukaisesti ja tasa-arvoisesti?

Romutuspalkkio-hankintatuki kohdistetaan lakiesityksessä uusien autojen ostajille. Vaikka sen tavoitteet periaatteessa ovatkin järkeviä ja perusteltuja, sisältyy toimenpiteeseen vakava perustavanlaatuisen valuvika. Uusia autoja ostavat, niiden korkean hankintahinnan vuoksi, taloudellisesti hyvinvointeentuleva väestönosa. Tukimuoto on myös merkittävä piristysruiske autotaloudelle, erityisesti uusien autojen myyntielinkeinolle. Elinkeinoelämän kannalta automyyntiin piristysruiskeena toimiva tukimuoto kohdistuisi vain merkkiedustusliikkeille, rajaten ulkopuolelleen huomattavan määrän pienempiä toimijoita ja yrittäjiä.

Jos tarkastellaan autoilijoita kokonaisuutena, valtaosalla autoilijoista, keskituloisella tai puhumattakaan pienituloisella autoilijalla, ei koko elämänsä aikana ole varaa hankkia uutta autoa. Kansa ajaa käytetyllä. Mikäli lain vaikutuksen halutaan kohdistuvan todella laajaan autoilijaryhmään, tuki tulisi kohdistaa toisin, esimerkiksi päästökriteerit täyttäviin käytettyihin ja siten edullisempiin autoihin. Voidaan myös melkoisella varmuudella todeta, että suuri osa niistä autoilijoista, joilla on varaa ostaa uusi auto, hyvin todennäköisesti jo omistavat keskimääräistä paljon nuoremman ja hyväkuntoisemman auton. Mikäli tämä päättely pitää paikkansa, johtaa se siihen, että esitysluonnoksessa esitetty laki kohdentuu sen tavoitteen kannalta ainakin merkittävältä osin epätarkoituksenmukaiseen, voitaneen sanoa jopa väärään kohderyhmään. Lisäksi lain esityskuvauksessa todetaan, että laki ei ole ristiriidassa perustuslain kanssa. Tämä seikka lienee syytä varmistaa, jos lakiesitys johtaa tilanteeseen, jossa yhteiskunnan tuki painottuu rajatulle hyvinvointeentulevalle väestönosalle, vaikka se tapahtuisikin tarkoituksettomasti.

Lain valmistelua on täydennettävä tekemällä lain vaikutusarviointi autoilijoiden osalta, erityisesti on arvioitava tuen oikea ja tasa-arvoinen kohdentuminen.

Lopuksi toteamme, että lakiehdotus on erittäin tervetullut, jopa pitkään odotettu toimenpide, jonka pohjalta hyvin valmistellulla lailla tullaan kehittämään autoilua kestäväään suuntaan merkittäväällä tavalla.

Jyväskylässä ja Keravalla 11.10.2017



Tapio Anttonen
Vihtavuori
tapio.anttonen@gmail.com
0504619737



Juho Liimatainen
Järvenpää
juho.liimatainen@hotmail.fi
0503006489