

11.10.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Ari-Pekka Manninen, ari-pekka.manninen@lvm.fi

Eleonoora Eilittä, eleonoora.eilitta@lvm.fi

kirjaamo@lvm.fi

Viite: Lausuntopyyntö**Lausunto hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tuesta**

Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry ja Suomen Autokierätyt Oy kiittävät mahdollisuudesta tutustua hallituksen esitysluonnokseen, joka koskee romutuspalkkiota sekä täyssähköautojen hankintatukea ja henkilöautojen kaasu- ja etanolikonversioiden tukea. Kokonaisuutena hallituksen esitys on erinomainen avaus autokannan uudistamiseksi ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen houkuttelevuuden lisäämiseksi autokannassa. Olemme koonneet lausuntoomme autokaupan ja autojen kierrätysverkoston näkökulmia lakiluonnoksesta sekä joitakin kehittämisehdotuksia lain sisältöihin.

Romutuspalkkio

Romutuspalkkion uusiminen on tärkeä autokantaa uudistava toimenpide, jota kokeiltiin Suomessa ensimmäistä kertaa vuonna 2015. Kokeilu onnistui erinomaisesti, sillä noin 60 prosenttia kokeilussa uuden auton ostaneista ei olisi ilman palkkiota romuttanut vanhaa autoaan ja hankkinut tilalle uutta vähäpäästöisempää autoa. Palkkio oli houkutteleva juuri niille 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 keskimäärin suurempi.

Päästörajan määrittely (25)

Romutuspalkkiossa uudelle autolle ehdotettu päästöraja on 110 g/km, jos auton käyttövoima ei ole osittain tai kokonaan sähkö, kaasu tai etanoli. 1 000 euron romutuspalkkion valtionosuuden merkitys on hintajoustolla laskien suurin alle 25 000 euron hintaisissa autoissa. Jotta kysyntää voitaisiin ohjata lataushybridien ja kaasuautojen hankintaan, romutuspalkkion valtion osuutta on ollut perusteltua vaihtoehtoisilla käyttövoimilla nostaa 2 000 euroon.

110 gramman päästöraja on perusteltu, koska se ohjaa kysyntää energiatehokkaimpaan kolmanneksen tarjolla olevista automalleista. Erityisesti edulliset pienikokoiset bensiinautot 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 päästöraja olisi 110 g/km. Liian kunnianhimoinen päästöraja rajaisi palkkion ulkopuolelle

edullisia, mutta autokannan ja ensirekisteröintien hiilidioksidipäästöjen kannalta vähäpäästöisiä autoja. Vuonna 2017 ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat olleet 120 g/km, joten päästörajalta 110 g/km kysyntää kohdennettaisiin selvästi energiatehokkaimpaan mallitarjontaan.

Tyyppihyväksyntää ja käyttöönottoa koskeva henkilö- ja pakettiautojen pakokaasupäästöjen ja kulutuksen mittaustapa muuttuu EU:ssa vaiheittain syyskuusta 2017 alkaen. Tyyppihyväksynnässä sovelletaan jatkossa WLTP-mittausta, joka on aiempaa NEDC-mittaustapaa monimutkaisempi ja pidempi mittaus ja kuvaa paremmin kulutusta ja päästöjä todellisessa liikenteessä. Vuoden 2018 syyskuusta lähtien ensirekisteröitävien autojen on oltava uuden mittaustavan mukaisesti hyväksytyjä ns. häntälupapoikkeuksia lukuun ottamatta. Vuoden 2018 aikana ensirekisteröidään näin ollen autoja, joissa voi olla NEDC- tai WLTP-mittauksen mukaisia arvoja. Uuden mittaustavan mukaiset arvot ovat 20–30 prosenttia vanhoja NEDC-mittaustavalla saatuja arvoja suurempia. Jotta myös uusimpia automalleja mahtuisi romutuspalkkion piiriin, ehdotamme, että lain päästöraja kirjattaisiin mittaustapa huomioon ottaen seuraavasti: *”Hankittavan auton CO₂-päästöt (NEDC) ovat enintään 110 g/km määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka on säädetty ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olevassa unionilainsäädännössä”*.

Romutuspalkkiolain voimassaolo (11 §)

Lakiluonnoksessa on määritelty, että romutuspalkkiota koskeva laki tulee voimaan 1.1.2018 ja lakia sovelletaan 31.12.2018 asti. Takarajana maahantuojille valtionavustuksen hakemiselle on 31.1.2018, mikä tässä tarkoittanee kuitenkin tammikuuta 2019. Romutuspalkkion ehtoja koskevassa 2 §:ssä on lisäksi määritelty, että tilaus- ja kauppasopimus uudesta autosta tulee tehdä 31.7.2018 mennessä – samoin romutettavan auton romutustodistus on oltava päivätty tammi-heinäkuulle. Lain perusteluissa on lisäksi mainittu, että romutuspalkkio olisi käytössä 31.8.2018 asti.

Ehdotamme, että laki olisi 31.12.2018 asti ja maahantuojilla olisi 31.1.2019 asti aikaa laskuttaa valtionavustukset, vaikka tilaus- ja kauppasopimusta ja romuttamista koskeva takaraja onkin 31.7.2018. Tällöin myös tehdastilatut autot ehdittäisiin ensirekisteröimään lain voimassaolon aikana, eikä kuluttajille syntyisi epävarmuutta siitä, ehtiikö uusi auto saapua ennen lain päättymistä.

Romutuspalkkiossa romutettavan auton liikennekäytössä olo (2 §)

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on mainittu, että romutuspalkkion hyödyntävän tulee toimittaa omistamansa vähintään 10 vuotta ja viimeisen kalenterivuoden ennen romutusta liikennekäytössä ollut henkilöautonsa romutettavaksi. Liikennekäytössä olon edellytys on ymmärrettävää, sillä poistamalla autokannasta erityisesti vielä aktiivisessa liikennekäytössä olevia autoja palkkiosta saadaan mahdollisimman suuri hyöty päästöjen vähentämisen ja autokannan nuorentamisen kannalta. Liikennekäytössä olon määritelmä on kuitenkin nykyisessä muodossaan tulkinnallisesti hankala, sillä siitä ei yksiselitteisesti selviä, onko auton oltava ollut koko vuoden ajan liikennekäytössä. Romutettava auto on saattanut olla edellisen kalenterivuoden aikana hetkellisesti pois liikennekäytöstä esimerkiksi sen takia, että sillä ei ole kausiluonteisesti ajettu, se on ollut autoliikkeen myyntivarastossa tai esimerkiksi sen takia, että se on jäänyt katsastuksessa hylkäämisen takia odottamaan korjaustoimia, ja on poistettu sen takia väliaikaisesti liikennekäytöstä. Jos vanha auto on hankittu käyttöön vaikkapa kesällä 2017, auton ostaja ei välttämättä edes ennalta tiedä, onko auto ollut koko kalenterivuoden ajan liikennekäytössä. Mikäli laissa edellytettäisiin, että auto on ollut koko kalenterivuoden ajan liikennekäytössä, liikennekäytössä olon ehtojen täyttymisen seuranta olisi autoliikkeissä ja romuautojen vastaanottopisteissä työlästä ja voisi johtaa tilanteisiin, jossa kuluttajalla ei olisi tarkkaa tietoa siitä, onko romutettava auto romutuspalkkioon oikeuttava.

Katsastuksessa hylkääminen on vanhoilla autoilla tärkein syy viedä auto romutettavaksi, koska useimmiten hylkäämiseen johtaneet viat osoittautuvat niin suuriksi, että autoa ei ole enää taloudellista korjata. Nämä autot olisi tärkeää saada mukaan romutuspalkkion piiriin, vaikka auto olisikin ehditty lyhytaikaisesti poistaa liikennekäytöstä, koska ne saattavat vielä päätyä uudelle omistajalle ja uudelleen liikenteeseen, jos uusi omistaja löytää edullisia vaihtoehtoja korjata auto tieliikennekelpoiseksi.

Jotta romutettavan auton liikennekäytössä olon tulkinta ei olisi liian jyrkkä kotitalouksien kannalta, ehdottaisimme siihen muotoilua, jossa edellytettäisiin, että auto on ollut *pääosin liikennekäytössä*. Romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista varsin korkea osuus, noin 70 %, oli romutushetkellä liikennekäytössä ja on hyvin todennäköistä, että myös vuoden 2018 kampanjassa osuus olisi ilman liikennekäyttöä koskevaa rajaustakin korkea.

Lisäksi lakiluonnoksessa mainittu ”viimeinen kalenterivuosi” on tulkinnanvarainen, sillä esimerkiksi toukokuussa 2018 se edellyttäisi sitä, että auto on romutushetkellä liikennekäytössä ja ollut liikennekäytössä myös koko vuoden 2017. Sen sijaan esimerkiksi 1.1.2018 romutettavalle autolle sama sääntö näyttäytyy lievempänä, koska auton on oltava ollut liikennekäytössä vain edelliset 12 kuukautta. Kalenterivuosi-käsitteen sijasta ehdottaisimme tilalle yksiselitteisempää ja tasapuolisempaa käsitettä ”12 kuukauden ajan ennen romutusta”.

Ehdotuksemme edellytyksestä liikennekäytössä olosta on seuraava: *”Romutuspalkkio voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän on toimittanut omistamansa vähintään 10 vuotta **vanhan** ja viimeisen **12 kuukauden ajan ennen** romutusta **pääosin** liikennekäytössä olleen henkilöauton romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.”*

Romutuspalkkion ulottaminen pakettiautonsa romuttaneille (2 §)

Lakiluonnoksessa edellytetään, että romutettavan auton on oltava henkilöauto. Esitämme vuoden 2015 kokeilun tulosten perusteella, että myös pakettiauton romuttamalla voisi saada oikeutuksen romutuspalkkioon. Kokeilun aikana kuluttajilta tuli paljon kysymyksiä siitä, voiko romutuspalkkion saada romuttamalla kotitalouden vanhan pakettiauton. Pakettiautoja käytetään kotitalouksissa hyvin samaan tapaan kuin henkilöautoja, joten niiden hyväksyminen romutettavaksi ajoneuvoksi romutuspalkkiokampanjassa olisi luontevaa.

Täyssähköautojen hankintatuki

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

Hankintatuen suuruus (5 §)

Täyssähköautojen hankintatuki tulisi kohdentaa siten, että tuki olisi kuluttajille tuntuva, sillä sähköautojen verolliset hankintahinnat ovat vielä noin 1,6-kertaisia vastaavaan polttomoottoriajoneuvon verrattuna. Tällä hetkellä uusien täyssähköautojen keskihinta on noin 62 000 euroa ja tarjolla olevien mallien keskihinta noin 52 000 euroa. Suurin osa täyssähköautoista on työsuhdeautokäytössä tai muulla tavoin yritysten omistuksessa. Edullisimmat täyssähköautot maksavat noin 35 000 euroa.

Sähköautojen hankintahintojen ei ole vielä lähivuosina ennakoitu merkittävästi alenevan, joten hankintatuen tulisi olla tuntuva. Laissa tuen suuruudeksi on luonnoksessa määritelty 2 000 euroa, joka alentaisi keskivertosähköauton hintaa vain 3-4 prosenttia. Lain perusteluissa onkin arvioitu, että hankintatuesta ei muodostuisi kovin suosittua ja koko budjetti ei tukikauden aikana ehtisi kulu. Arviomme mukaan sähköautotuen määrän tulisi vuosina 2018-2019 olla vähintään 3 000–4 000 euroa, jotta se olisi kuluttajille houkutteleva hankintakannuste. Esimerkiksi Ruotsissa vastaavansuuruisen tuen hyödyntäneet ovat olleet lähes yksinomaan yrityksiä. Hankintatuen nostaminen 3 000–4 000 euroon olisi perusteltua myös siksi, että siihen varattu budjetti todennäköisesti riittäisi hie-
man korkeampaan hankintatukeen.

Hankintatuen ulottaminen pakettiautoihin (3 §)

Markkinoilla on tarjolla myös täyssähköpakettiautoja, jotka ovat myös kuluttajille houkutteleva vaihtoehto polttomoottorikäyttöisille henkilö- tai pakettiautoille. Näkemyksemme mukaan luonnollisille henkilöille suunnattuna tuki voitaisiin antaa samansuuruisena luonnollisille henkilöille myös pakettiauton hankintaan, 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 sähkökäyttöisen auton omaan henkilökohtaiseen käyttöönsä. Pidämme rajausta henkilökohtaiseen käyttöön tarpeettomana ja kohtuuttomana, sillä ajoneuvot ovat tyypillisesti kotitalouden kaikkien jäsenten käytettävissä ja ne ovat ensisijaisesti kotitalouskohtaisia hyödykkeitä. Autolla voi olla useita haltijoita, joten henkilökohtaisen käytön määrittely olisi tulkinnallisesti hankalaa. Ehdotammekin, että rajausta henkilökohtaisesta käytöstä poistettaisiin, koska sen todentaminen olisi haastavaa ja se on rajauksena epä johdonmukainen ja tarpeeton.

Voimaantulo (11 §)

Luonnoksessa oleva maininta siitä, että maahantuoja hakisi konversiotukia tulisi muuttaa muotoon *"Auton omistajan tai haltijan on haettava konversiotukena suoritettua valtionavustusta"*, sillä tämä tuki ei kohdennu auton omistajalla autokaupan kautta kuten romutuspalkkio tai hankintatuki.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio, toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry

Pekka Rissa, toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry

Arto Silvennoinen, toimitusjohtaja, Suomen Autokierrätys Oy