



19.10.2020

Liikenne- ja viestintäministeriö

VN/21732/2020

Lausuntopyyntö: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset romutuspalkkion saamiseksi. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä tai joukkoliikennelipulla. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikennelipun ja sähköavusteisen polkupyörään hankkimisesta enintään 1 000 euroa. Romutuspalkkiota myönnettäisiin 1.12.2020-31.8.2021.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.12.2020 ja olemaan voimassa 31.12.2021.

Valtiovarainministeriön lausunto

Tuki esitetään myönnettäväksi kokonaisuudessaan vuoden 2020 seitsemännessä lisätalousarviossa, joka astuisi voimaan 1.12.2020. Vuoden 2020 osalta tukea voitaisiin myöntää yhdeltä kuukaudelta ja vuoden 2021 osalta kahdeksalta kuukaudelta. Budjetointiperiaatteiden mukaisesti tuki tulisi budjetoida pääosin vuoden 2021 talousarvioon.

Esityksessä tulisi arvioida sitä, kuinka tehokas keino uusien autojen myynnin edistäminen on talouden elvyttämisessä. Romutuspalkkio ei kohdistu yksinomaan suomalaisten kuluttajien tai suomalaisen autokaupan tukemiseen vaan merkittävä osa tuesta kanavoituisi ulkomaiselle autoteollisuudelle. Yhden tuontituotteen myynnin tukeminen tuskin on tehokas tapa elvyttää Suomen kansantaloutta.

Esityksessä ei ole arvioitu vaikutuksia työllisyyden näkökulmasta, vaikka nämä olisivat olennaisia arvioitaessa toimenpiteen tarkoituksenmukaisuutta. Tuen kohdistaminen työvoimavaltaisemmille aloille saisi todennäköisesti aikaan kansantaloutta tehokkaammin hyödyttäviä vaikutuksia.

Uusien henkilöautojen kauppa väheni voimakkaasti viime kevään aikana covid-19 –epidemian seurauksena. Tämän jälkeen uusien autojen myynti kuitenkin kääntyi nopeasti kasvuun ja saavutti heinäkuun ja syyskuun aikana vuoden 2019 tason. Uusien henkilöautojen myyntimääräksi ennustetaan tänä vuonna 97 000, mikä tarkoittasi noin 11 % laskua vuoteen 2019 verrattuna. Vuonna 2021 uusien henkilöautojen myynnin ennustetaan nousevan 110 000 autoon.

Tällöin uusien autojen myynti ylittäisi jo lievästi vuoden 2019 tason. Uusien henkilöautojen myynnin ennustetaan kasvavan myös ensi vuoden jälkeen.

Käytettyjen autojen kauppa on vilkastunut ja koko vuoden 2020 myyntimäärät todennäköisesti ylittävät viimevuoden tason. Vaikka uusien autojen myynnin osalta vuosi 2020 jää edellistä vuotta vähäisemmäksi, on käytettyjen autojen kasvanut kauppa tasoittanut covid19- epidemian vaikutusta autoalan yritysten talouteen ja työllisyyteen. Monilla muilla toimialoilla ei ole ollut vastaavaa ta-soittavaa efektiä epidemian aikana.

Esityksen mukaan romutuspalkkiota myönnettäisiin aikavälillä 1.12.2020 – 31.8.2021. Koska autokauppa on ennusteen mukaan samanaikaisesti toipu-massa nopeasti epidemian aiheuttamasta myynnin pudotuksesta, tulee elvyt-tävä toimenpide liian myöhään ja sen tarpeellisuus on toimialalle hyvin ky-seenalainen.

Romutuspalkkion vaikutuksia uusien autojen myyntiin, päästöihin, verotuot-toon ja tulonjakoon on kuvattu esitysluonnoksessa asianmukaisesti, ottaen huomioon tähän liittyvät huomattavat epävarmuudet. Romutuspalkkiolla ai-kaansaatava päästövähennys vaikuttaa hyvin vähäiseltä ja toimenpiteen kus-tannustehokkuus on tältä osin heikko.

Koska romutuspalkkio on yleensä yksityisautoilua suosiva tukitoimenpide, on myönteistä, että tähän esitykseen sisältyy mahdollisuus käyttää palkkiota vaih-toehtoisesti joukkoliikennelipun tai sähköpyörän hankintaan uuden henkilöau-ton sijasta. Päästötavoitteiden näkökulmasta olisi kuitenkin ollut johdonmu-kaista mahdollistaa myös tavallisten polkupyörien hankinta tuen avulla.

Romutuspalkkion määräksi esitetään 2000 euroa täyssähköön, kaasuauton taikka sellaisen lataushybridin hankintaa varten, jonka CO₂-päästöt ovat enin-tään 95 g/km. Muiden uusien autojen hankintaan tuki olisi 1000 euroa, jos au-ton päästö on enintään 95 g/ km. Samoin joukkoliikennelipun tai sähköpyörän hankintaa varten tuki olisi 1000 euroa.

Päästötavoitteiden edistämiseksi tukisummien jakautuminen vaikuttaa epätar-koituksenmukaiselta. Henkilöautojen kohdalla tuen tulisi painottua selvästi täyssähköautoihin. Lataushybridien edullisen verotuskohtelun takia autojen hinnat ovat jo varsin kilpailukykyisiä suhteessa vastaaviin polttomoottoriautoi-hin. Lataushybridillä saavutettava päästövähennys riippuu kuitenkin pitkälti auton käyttötavasta. Kansainvälisen selvityksen mukaan lataushybridien käy-tönmukaiset päästöt muodostuvat selvästi valmistajien ilmoittamia päästöjä korkeammiksi. On myös huomattava, että lataushybrideille asetettu 95 gram-man päästöraja mahdollistaa tuen sellaisillekin lataushybrideille, joiden ener-giatehokkuus on heikko ja sähköajon osuus jää vähäiseksi. Jos lataushybridi-en tuki katsottaisiin tarpeelliseksi sen takia, että romutuspalkkiolla hankitta-vien ajoneuvojen valikoima olisi laajempi, tulisi päästöjen raja-arvo kuitenkin asettaa selvästi alemmaksi, esimerkiksi 50 grammaan kilometriltä (WLTP). Myös kaasuautojen tukemista koskevat pääsoin samat näkökohdat kuin la-taushybridejä. Kaasuautojen hinnat ovat kilpailukykyisiä polttomoottoriautoihin nähden ja päästöt riippuvat siitä käytetäänkö kaasuautoissa polttoaineena bio-kaasua, fossiillista maakaasua vai bensiiniä. Samoin kaasuautojen kohdalla tulisi harkita päästörajan asettamista. Esityksen päästövähennystavoitteiden kannalta erikoista on myös se, että vähäpäästöisempien liikkumismuotojen tuki jäisi pienemmäksi kuin yksityisautoilun tuki.

Koronapandemiaan liittyvien negatiivisten vaikutusten pienentämiseksi hallitus on päättänyt useista erilaisista tukitoimista:

Yritysten selviytymistä koronapandemian aiheuttaman kysynnän laskun yli tuetaan valtion toimesta usealla tavalla. Finnveran Oyj:n kotimaan rahoitusvaltuuksia on nostettu 12 miljardiin euroon. Aiemmin enimmäisvaltuus oli 4,2 miljardia euroa ja rahoitusta oli myönnetty yhteensä noin 2 miljardin euron arvosta, eli kyseessä oli 10 miljardin euron lisärahoitus yrityksille. Lisäksi on nostettu valtion Finnveralle maksama luotto- ja takaustappioiden korvausosuus 50 prosentista 80 prosenttiin, mikä mahdollistaa epävarman tilanteen vaatiman riskinoton.

Business Finland avasi kaksi uutta rahoituspalvelua koronavirustilanteen vuoksi. Ne osoitettiin Suomessa toimiville pk-yrityksille, jotka työllistävät 6-250 henkeä, ja midcap-yrityksille, joissa voi olla yli 250 henkeä töissä mutta joiden liikevaihto on alle 300 miljoonaa euroa vuodessa. Niihin varattiin tämän vuoden lisätalousarvioissa 980 milj. euron valtuus. Rahoituspalvelut suunnattiin seuraaville aloille: matkailu, matkailun oheispalvelut, luovat ja esittävät alat sekä kaikki toimialat, joiden tuotantoketjujen toimivuuteen koronavirustilanne on vaikuttanut tai vaikuttamassa. Nämä koronatukihaut suljettiin 8.6.

Lisäksi yrityssectorille myönnettiin kustannustukea huhti-toukokuun vähentyneen liikevaihdon perusteella. Tukea maksettiin niillä toimialoilla, joilla liikevaihto on vähentynyt kattavasti. Tavoitteena on ollut pienentää konkurssiin ajautuvien yritysten määrää turvaamalla yritysten maksuvalmiutta. Tuella on edistetty yritystoiminnan jatkuvuutta ja ylläpidetty taloudellista tuotantokapasiteettia. Konkurssien ehkäisemisellä pyritään siihen, että työllisyystilanne voisi parantua nopeammin kriisin jälkeen. Kustannustuen uusi hakukierros on suunnitteilla.

Yritykset saavat liikkumavaraa talouteensa myös kaikkien verojen sekä työeläkemaksujen maksun lykkäämisellä sekä työeläkemaksun 2,6 prosentin alennuksella vuoden loppuun asti. Lisäksi veroista perittävää viivästyskorkoa alennetaan.

Taloudellisen aktiviteetin heikkenemisellä ja vuoden 2020 lisätalousarvioihin sisältyneillä elvyttävillä toimenpiteillä on merkittävä vaikutus julkisen ja valtion-talouden rahoitusasemaan. Erilaisia tukitoimenpiteitä on tarpeen tarkastella osana sitä kokonaisuutta, jonka hallituksen tähänastiset linjaukset ja toimet muodostavat. Tavoitteena tulee olla se, että julkisen sektorin voimavarat tulevat kohdennetuksi siten, että niiden vaikuttavuus muodostuu mahdollisimman suureksi.

Edellä esitettyjen näkökohtien johdosta valtiovarainministeriö ei pidä romutus-palkkiota tarkoituksenmukaisena toimenpiteenä.

budjettipäällikkö,
osastopäällikkö

Sami Yläoutinen

budjettineuvos

Kati Jussila

Tiedoksi

VM/VO, Teräväinen
LVM, Eilittä

