

Lausunto

02.07.2025

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VERONMAKSAJAIN KESKUSLIITTO RY

LAUSUNTO

Kalevankatu 4

00100 HELSINKI

2.7.2025

LAUSUNTO LUONNOKSESTA HALLITUKSEN ESITYKSEKSI EDUSKUNNALLE LAIKSI MÄÄRÄAIKAISESTA HENKILÖAUTOJEN ROMUTUSPALKKIOSTA VUOSILLE 2026-2027

Esitysluonnoksessa ehdotetaan määräaikaista romutuspalkkiota kannustamaan käytettyjen henkilöautojen romuttamista ja uuden vähäpäästöisen auton hankintaa.

Autokannan uudistumisesta arvioidut mahdolliset seuraukset – liikenteen päästöjen väheneminen ja liikenneturvallisuuden paraneminen – ovat myönteisiä asioita. Kampanjan reunaehtojen tulisi kuitenkin tukea näitä päämääriä ja autokannan keski-ian alentamista tehokkaammin.

Sekä romutettavien että hankittavien autojen kriteerejä tulisi tarkistaa kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Myös romutuspalkkion käyttökohteita tulisi lisätä esitysluonnoksessa ehdotetuista.

Romutettavalle autolle on asetettava CO₂-vähimmäispäästöraja 160 g/km

Jotta palkkio todella kohdistuisi suuripäästöisten ajoneuvojen poistamiseen autokannasta ja edistäisi päästötavoitteita, romutettavalta autolta tulee edellyttää vähintään 160 g/km CO₂-päästöjä (NEDC).

Kampanjan ei tulisi mahdollistaa tilanteita, joissa autokannan keskipäästöt kasvavat pienipäästöisen auton romutuksen seurauksena. Palkkioon oikeuttava romutettava auto voisi olla esitysluonnoksessa esitettyjen ehtojen puitteissa jopa nollapäästöinen.

Tällöin palkkioon tulisi myös kelpuuttaa henkilöautot, joille ei ole saatavilla standardoituja päästöarvoja. Erityisesti vanhat, lähellä 2000-luvun taitetta rekisteröidyt autot eivät välttämättä ole päästömitattuja NEDC- tai WLTP-päästömittaustavalla.

Uuden hankittavan auton CO₂-päästörajaa tulee alentaa

Esitysluonnoksessa ehdotetaan, että romutuspalkkion voi saada uuden henkilöauton hankintaan, jos uuden hankittavan auton CO₂-päästöt ovat enintään 140 g/km (WLTP-mittaustapa).

Nykyinen Suomessa ensirekisteröitävien henkilöautojen CO₂-keskipäästö onkin huomattavasti rajaa matalampi (68,8 g/km v. 2024, WLTP). Raja on hyvin korkea myös EU:n uusien autojen CO₂-keskipäästötavoitteeseen (93,6 g/km kaudella 2025–2029, WLTP) verrattuna. Nykyisen liikennekäytössä olevan henkilöautokannan keskipäästö oli 136,3 g/km v. 2024 (NEDC).

Palkkioon oikeuttavan hankittavan auton CO₂-päästöraja tulisikin olla huomattavasti esitysluonnoksessa ehdotettua matalampi. Parempi lähtökohta olisi, että päästön yläraja olisi esimerkiksi yhtä korkea kuin Suomessa ensirekisteröityjen autojen keskipäästö vuonna 2024. Ehdotettu kampanja ei sulje pois tilanteita, joissa uusi hankittava auto tuottaisi jopa enemmän päästöjä kuin romutettava auto.

Palkkio on ylipäätään suhteellisesti antelias polttomoottoriautoille: Verohallinnon tilastojen mukaan ensirekisteröityjen bensiinikäyttöisten henkilöautojen verotusarvon mediaani Suomessa vuonna 2024 oli 31 604 euroa, jolloin 2 000 euron palkkio vastaisi 6,3 prosenttia mediaaniarvosta. Vastaavasti ensirekisteröityjen täyssähköautojen verotusarvon mediaani oli 53 822 euroa, jolloin 2 500 euron palkkio vastaa noin 4,6 prosenttia mediaaniarvosta. Palkkion porrastuksen tulisi olla ehdotettua selvemmin olla nollapäästöisiä autoja suosivampi.

On perusteltua arvioida, että vuonna 2027 käynnistytävä fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa ohjaa jossakin määrin autojen hankintaa vähäpäästöisempiin autoihin, kuten esitysluonnoksessa todetaan. Tämän ohella myös vuosikymmenen lopulla voimakkaasti nykyisin mukaan nousevat jakeluvuorot saattavat nostaa liikennepolttoaineiden hintoja selvästi yhdessä päästökaupan kanssa, mikä vähentää polttomootoriauton houkuttelevuutta entisestään. On kuitenkin aiheellista epäillä, ettei kuluttajien käsitys kyseisistä muutoksista ja niiden vaikutuksista autoilun kohoaviin käyttökustannuksiin ole keskimäärin järin perusteellinen ennen kuin muutokset ovat tulleet voimaan. Tällaisessa tilanteessa on paradoksaalista houkutella kuluttajia romutuspalkkion avulla ratkaisuun suhteellisen korkeapäästöisen (eli tyyppillisesti korkeakulutteen) uuden auton hankintaan, kun yhtä aikaa tiedostetaan kyseisten autojen käyttöön hyvinkin läheisessä tulevaisuudessa realisoituvat kustannuspaineet, jotka vielä perustuvat poliittisiin päätöksiin.

Romutettavan auton vähimmäisikä on nostettava vähintään 15 vuoteen

Esityksen mukainen romutettavan auton 10 vuoden alaikäraja on perusteettoman matala. Esityksestä ei käy ilmi, millä tavoin esimerkiksi vuonna 2015 rekisteröidyt autot olisivat turvallisuusnäkökulmasta puutteellisia.

Autot ovat teknisesti käyttökelpoisia usein selvästi yli 10 vuotta, mistä kielii suomalaisen liikennekäytössä olevan henkilöautokannan huomattavasti korkeampi keski-ikä (13,6 v. 2024) ja keskimääräinen romutusikä (22,8 v. 2024). Terveydelle ja ympäristölle haitallisia pienhiukkas- ym. päästöjä koskevat Euro-päästöstandardit ovat olleet merkittävästi korkeammat ennen vuotta 2011 kuin sen jälkeen.

Lisää valinnanvaraa palkkion käyttökohteisiin

Ehdotettu romutuspalkkiokampanjan rajaaminen uuden henkilöauton hankintaan sulkee kampanjan ulkopuolelle monia kotitalouksia, joilla ei ole mahdollisuutta uuden auton hankkimiseen tai joille se ei olisi muutenkaan järkevää, vaikka ne omistaisivat tuen ehdot täyttävän romutettavan auton.

Palkkion käyttökohteita tulisi harkita laajennettavaksi esimerkiksi:

- sähköauton kotilatauspisteen hankintaan ja asennukseen
- sähköauton akun korjaamiseen tai vaihtoon
- polkupyörän, tavarapyörän, perhepyörän tai sähköavusteisen polkupyörän; tai joukkoliikenteen kausilipun hankintaan

Laajennukset parantaisivat romutuspalkkiokampanjan sosiaalista oikeudenmukaisuutta, ilmastovaikutusta ja kannustaisi arkiliikuntaan. Lisäksi hallitus on ilmoittanut poistavansa työsuhdepyöriä koskevan veroedun vuodesta 2026 alkaen, joten romutuspalkkion myöntäminen polkupyörien hankintaan olisi kompensoiva toimenpide yllättävästä työsuhdepyörien veroedun poistamisesta vaikeuksiin joutuneen pyöräilytoimialan tukemiseksi. Myös joukkoliikennettä koskeva arvonnisäverotus on kiristynyt hallituskauden aikana.

Vaikutukset verotuottoihin ja julkiseen talouteen

Esitysluonnoksessa mainitaan, että romutuspalkkio kasvattaisi autoverotuottoja. On kuitenkin huomioitava, että autoveron nykyisen päästöporrastuksen tavoite on kannustaa vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan.

Kampanjan aiheuttamat lisäiset autoverotuotot eivät siis ole myönteinen asia ilmastotavoitteiden näkökulmasta, koska se syntyy korkeamman päästötason autojen hankinnan myötä. Nollapäästöisten uusien autojen autoverokanta on 0,0 %: ainoastaan nollapäästöisistä ensirekisteröitävistä autoista ei siis makseta autoveroa.

Ilmastonäkökulmasta on ongelmallista vauhdittaa uusien polttomoottoriautojen hankintaa juuri nyt, kun sähköautojen valikoima laajenee, latausverkosto paranee ja hinnat laskevat vuosi vuodelta. Todennäköisesti juuri nyt hankitaan keskimäärin korkeapäästöisempiä autoja kuin vaikkapa viiden vuoden kuluttua.

Esitysluonnoksessa mainitaan autokaupasta kertyvät arvonnisäverotuotot. Kotitaloudet eivät voi pitkällä aikavälillä kuluttaa varallisuuttaan/säästöjään enemmän kuin sitä on kulutettavissa, vaan uuden auton hankinta on pois muusta arvonnisäverollisesta kulutuksesta.

Käytännössä tämä tarkoittaa, että romutuspalkkion autokauppaa vauhdittavan vaikutuksen keskeisin seuraus on tulevien arvonnisäverotuottojen aikaistuminen. On perusteltua arvioida, että kampanjan arvonnisäverotuottoja lisäävä vaikutus on rajallinen pitkällä aikavälillä.

Uuden auton hankinta (yleisellä arvonnisäverokannalla) voi kuitenkin syrjäyttää yleisen arvonnisäverokannan piiriin kuulumatonta kulutusta, minkä vuoksi arvonnisäverokertymä voi potentiaalisesti kasvaa kokonaisuudessaan jossain määrin autokaupan vauhdittumisesta. Hallituksen esityksen tulisi täsmentää arvonnisäverotuottoja koskevia mainintoja ja esittää tarkempia vaikutusarvioita, mikäli kampanjalla voitaisiin osoittaa olevan pitkällä aikavälillä kohottavia vaikutuksia arvonnisäverotuottoihin.

Romutuspalkkiokampanjaan on budjetoitu 20 miljoonan euron määräraha ja se tulisi käyttää mahdollisimman kustannustehokkaasti. Tämä vaatimus on ehdoton, sillä määräraha rahoitetaan viime kädessä veronmaksajien varoista. Vaatimusta alleviivaa erityisesti julkisen talouden vaikea tilanne ja nopea velkaantuminen. Verorahojen käytöltä tulee toki edellyttää kustannustehokkuutta siinäkin tapauksessa, että julkisen talouden tilanne olisi hyvä.

Lisäksi, mikäli Suomi ei saavuta EU:n taakanjakosektorille asetettuja päästövähennystavoitteitaan, Suomelle voi koitua velvoite ostaa päästövähennysyksiköitä muista jäsenmaista. Tavoitteen laiminlyönti ja kampanjan aiheuttamat vältettävissä olevat lisäiset päästöt voivat aiheuttaa taloudellisen rasitteen tulevaisuudessa. Tästä syystä päästötavoitteiden saavuttamisella on suora valtiontaloudellinen ulottuvuus. Tämän vuoksi olisi ongelmallista, jos valtio ohjaa määrärahojaan tavalla, joka aiheuttaa lisävelkaantumista ja siitä aiheutuvien korkokulujen ohella mahdollisesti myös muita lisäkustannuksia.

Muutokset lakitekstiin

Esitysluonnoksessa ehdotettua lakitekstiä tulisi täsmentää 4 §:n osalta siten, että korkeampi palkkio myönnettäisiin hankittavilta autoilta, joiden mitattu CO₂-päästö on 0 g/km. Pykälän maininta sähkökäyttövoimasta tulisi poistaa selvyyden vuoksi, sillä ladattavien hybridien käyttövoima on myös sähkö ja toisaalta esityksessä ehdotetaan myös vetikäyttöisten autojen rajaamisesta 2 500 euron palkkion piiriin. Matalamman palkkion alarajaksi tulisi asettaa laissa hankittava auto, jonka mitattu CO₂-päästö on vähintään 1 g/km.

Veronmaksajain Keskusliitto ehdottaa, että esitysluonnoksessa romutuspalkkiokampanjamalliin tehdään seuraavia muutoksia:

- Romutettavalle autolle vähimmäispäästöraja (vähintään 160 g/km NEDC)
 - poikkeus vanhoille autoille, joita ei päästömitattu
- Hankittavan auton päästörajan selvä tiukennus
- Romutettavan auton vähimmäisiän nosto vähintään 15 vuoteen
- Palkkion käyttömahdollisuuksien laajentaminen:
 - Sähköauton kotilatauspisteen hankinta ja asennus
 - Sähköauton akun korjaaminen/vaihto

- Polkupyörien ja joukkoliikennelipun hankinta
- Tarkennukset verovaikutusten arviointiin ja lakitekstiin

Muutoksilla varmistetaan, että romutuspalkkiokampanja tukee paremmin päästötavoitteita, kohdentuu tehokkaammin, ja kampanjan ehdot täyttäviä romutettavia autoja omistavat kotitaloudet voisivat hyödyntää sitä laajemmin.

Teemu Lehtinen	Janne Kalluinen
toimitusjohtaja	ekonomisti

Kalluinen Janne
Veronmaksajain Keskusliitto ry