

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Lausuntopalvelu

Asianumero VN/21732/2020

## **Autotuoajat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliiton yhteinen lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta. Nyt esitetty lakiehdotus on erittäin toivottu elvytystoimenpide automarkkinaa, joka on koronatilanteen takia jäämässä noin viidenneksen normaalitasostaan. Uusien autojen rekisteröinnit ovat tänä vuonna jäämässä finanssikriisin aikaiselle vuoden 2009 tasolle. Kysyntä on tilauskannan hiipumisen takia jäämässä myös ensi vuonna selvästi normaalia alemmas. Romutuspalkkio on autokantaa uudistavana toimenpiteenä nykyisessä markkinatilanteessa erittäin tärkeä kysyntää elvyttävä toimenpide.

Ehdotamme lakiluonnokseen muutamia muutoksia, jotka liittyvät lain voimassaoloon, uuden auton päästörajaan sekä romutettavan auton liikennekäytössäolon vaatimukseen.

### **Lain voimassaoloa tulisi pidentää**

Laki on ehdotettu olemaan voimassa 1.12.2020–31.12.2021. Tukea olisi ehdotuksen mukaan haettava viimeistään 31.8.2021. Ehdotamme, että tuen hakuaikaa pidennettäisiin marraskuun 2021 loppuun asti, sillä romutettavalle autolle asetettujen kriteerien takia romutuspalkkion potentiaalisten hyödyntäjien määrä on melko rajallinen. Koska talouden taantuma on hidastanut automarkkinaa, on ennakoitavissa, että uusien autojen kysyntä on vielä ensi vuonna normaalia tasoa alempi. Mikäli romutuspalkkiota voisi hakea 12 kuukauden ajan, voitaisiin varmistaa, että koko budjetti ehditään käyttää.

Lain voimassaoloa tulisi pidentää huhtikuun 2022 loppuun asti, jotta romutuspalkkiolla voitaisiin hankkia myös sellaisia autoja, joiden toimitusaika on pitkä. Koronatilanteen takia autojen tuotannon ei vielä ensi vuoden aikana ole arvioitu palaavan normaalitasolleen, vaan odotettavissa on toimitusviiveitä ja osalla mallistosta toimitusajat voivat venyä pitkiksi. Erityisesti ladattavilla autoilla toimitusajat voivat olla jopa vuoden mittaisia. Näin ollen olisi tärkeää, että romutuspalkkiolla tilatun auton luovutus ja ensirekisteröintipäivä voisi olla myös keväällä 2022, vaikka auto olisikin tilattu ja romutuspalkkiota haettu laissa ilmoitetun hakuajan sisällä.

### **Romutuspalkkiolla hankittavan auton päästörajaa tulisi nostaa siten, että myös energiatehokkaimmat bensiiniautot mahtuisivat rajan alle**

Luonnoksessa ehdotettu 95 g/km (WLTP) päästöraja on vanhalla NEDC-mittaustavalla ilmaistuna noin 68 g/km, joten sen alle mahtuvat käytännössä vain ladattavat autot. Ladattavien autojen selvästi kalliimman hinnan takia päästörajan asettaminen näin alas rajaisi romutuspalkkion hyödyntäjien ryhmää merkittävästi. Lisäksi on syytä huomata, että EU:n autonvalmistajille asetetuissa raja-arvoissakin tätä

päästörajaa keskitasona edellytetään valmistajilta vasta vuonna 2028. Kuten lain perusteluissa on todettu, romutuspalkkiota ei ole perusteltua rajata yksinomaan sähkö- ja kaasuautoille, koska näin rajattuna romutettavien autojen määrä vähenisi, ja palkkion vaikutus autokannan uudistumiseen pienenis. Myöskään romutuspalkkiokampanjaan varattu budjetti ei todennäköisesti näin rajattuna tulisi käytetyksi.

Alle 95 g/km päästötason automallivalikoiman keskihinta on noin 60 000 euroa. Romutuspalkkiolla hankitut autot ovat aikaisempien kokemusten perusteella selvästi pienikokoisempia ja edullisempia kuin ensirekisteröidyt henkilöautot keskimäärin. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskihinta oli vuosien 2015 ja 2018 kampanjoissa noin 19 000 euroa. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen edullinen hinta ja kokoluokka osoittavat selvästi, että romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat merkittävästi tyyppillisistä uuden auton ostajista. Romutuspalkkion hyödyntäneet olivat muihin uuden auton hankintoihin verrattuna selvästi pienituloisempia. Lisäksi heidän joukossaan oli enemmän naisia kuin uuden auton ostaneiden joukossa keskimäärin.

Koska jatkossakin romutuspalkkion tavoitteena houkutella uuden auton ostajiksi vanhalla autolla ajavia ja ominaisuuksiltaan tyyppillisistä uuden auton ostajista poikkeavia kotitalouksia, edullisen hintaluokan vähäpäästöiset autot on tärkeää pitää romutuspalkkion piirissä. Mikäli raja tulkittaisiin NEDC-arvona 95 g/km:n tasolle – kuten komission autonvalmistajille asettama raja-arvo tälle vuodelle – se tarkoittaisi WLTP-arvona noin 125 g/km. Tämän rajan alle mahtuisi energiatehokkain viidennes tarjolla olevista bensiiniautomalleista. Nostamalla päästörajaa WLTP-tasolle 125 g/km romutuspalkkion piiriin saataisiin edullisia vähäpäästöisiä autoja, ja palkkiolle syntyisi suurempi käyttäjäkunta. Näin mukaan saataisiin aiempien toteutustapojen tapaan juuri niitä auton ostajia, jotka muuten olisivat hankkineet käytetyn suuripäästöisemmän auton.

Päästörajana 125 g/km (WLTP) olisi merkittävästi alempi kuin aikaisemmissa romutuspalkkioissa. Vuonna 2015 päästöraja oli NEDC-tasona 120 g/km ja vuonna 2018 110 g/km – näin vuoden 2021 palkkiossa NEDC-tasolla ilmaistu päästöraja 95 g/km olisi iso harppaus alaspäin.

### **Liikennekäytössä olon vaatimus tulisi muuttaa**

Esitämme lisäksi, että laissa voitaisiin luopua romutettavan auton liikennekäytössä olon vaatimuksesta tai muuttaa vaatimus siten, että se edellyttää liikennekäytössä oloa romutushetkellä. Liikennekäytössäolo nostettiin edellytykseksi vuoden 2018 romutuspalkkiossa. Vaatimus siitä, että auto on aktiivisessa käytössä, on sinänsä perusteltu, koska tavoitteena on aikaistaa elinkaarensa päässä olevien autojen palautumista kierrätykseen. Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilu osoitti, että ilman liikennekäytössä olon vaatimustakin noin 70 prosenttia romutuspalkkiokokeilussa romutetuista autoista oli romutushetkellä liikennekäytössä, vaikka sitä ei vuoden 2015 romutuspalkkiossa erikseen edellytetty.

Pitkäaikaisen liikennekäytössä olon vaatimus karsii potentiaalisia romutuspalkkion hyödyntäjiä. Vanhat elinkaarensa päässä olevat autot ovat usein käytössä satunnaisesti, esimerkiksi kesäautoina. Niille ei näin ollen muodostu yhtäjaksoista liikennekäytössä oloa, joka täyttäisi romutuspalkkion edellytykset. Lisäksi monella kotitaloudella on vikaantunut elinkaarensa päässä oleva auto odottelemassa korjausta tai eteenpäin myyntiä. On tyyppillistä, että esimerkiksi katsastuksessa saadun hylkäyksen jälkeen tulee harkittavaksi, korjataanko autoa vai myydäänkö auto seuraavan omistajan korjattavaksi. Nämä autot poistetaan useimmiten liikennekäytöstä, vaikka auto todennäköisimmin palaakin vielä aktiiviseen käyttöön.

Liikennekäytössä olon vaatimus aiheuttaa lisäksi lukuisia väärinkäsityksiä, koska se tunnetaan käsitteenä huonosti. Vuoden 2018 romutuspalkkiossa satoja kotitalouksia rajautui palkkion ulkopuolelle, koska auton pitkäaikaisen liikennekäytössä olon vaatimus ei täyttnyt. Liikennekäytössä olon vaatimuksen poisto tai keventäminen siten, että se koskisi vain romutushetkeä, keventäisi huomattavasti romutuspalkkion hallintoa, koska romutettavan auton kelpoisuuden selvittäminen edellyttäisi muussa tapauksessa tarkistusta Traficomien liikenneasioiden rekisteristä.

### **Täyssähköautojen hankintatuen yhdistäminen romutuspalkkioon**

Lakiluonnoksen mukaan täyssähköauton hankkiva voi yhdistää romutuspalkkioon myös täyssähköautojen 2 000 euron hankintatuen. Tukien yhdistämismahdollisuus on tärkeä lisäkannuste täyssähköautoa hankkivalle. Ehdotamme tässä yhteydessä, että täyssähköautojen hankintatuessa oleva rajaus alle 50 000 euron hintaisiin autoihin voitaisiin poistaa, jotta tukea voitaisiin hyödyntää laajemmin koko täyssähköautomarkkina. Vielä tällä hetkellä täyssähköautojen keskihinta on noin 55 000 euroa, joten enimmäishinta rajaa tuen ulkopuolelle suuren osan tarjolla olevista täyssähköautomalleista.

Kunnioittavasti,



Tero Kallio  
toimitusjohtaja, Autotuojat ja -teollisuus ry



Pekka Rissa  
toimitusjohtaja, Autoalan Keskusliitto ry