

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Vaikka esityksen tavoitteet ovat kannatettavia, uusien autojen kaupan vauhdittaminen on romutuspalkkiokampanjan ainoa kiistaton vaikutus. Esitetty henkilöautojen romutuspalkkiokampanja ei edistä välttämättä liikenneturvallisuutta eikä se eteenkään edistä liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähenemistä, päinvastoin.

Autokannan uudistuminen ei ole itseisarvo, vaan uudistumisen vaikutukset riippuvat uusien autojen ominaisuuksista suhteessa romutettavaan autoon. Esityksen mukaan romutettava auto voi olla suhteellisen uusi ja siten modernit turvajärjestelmät sisältävä, vaikka kaikki nykyään pakolliset turvajärjestelmät eivät vielä 10 vuotta sitten olleet pakollisia. Turvajärjestelmien merkitys liikenneturvallisuuden edistämisessä on myös suhteellisesti pieni verrattuna ylinopeuksiin, huumaavien aineiden vaikutuksen alaisena ajamiseen ja turvavyön käyttämättömyyteen.

Romutettava auto voi myös olla jopa vähäpäästöisempi kuin romutuspalkkiolla hankittava auto. Esityksessä on liian korkea päästöraja romutuspalkkion tukemana hankittaville muille kuin nollapäästöisille henkilöautoille, 140 g/km. Vuosien 2020–2021 kampanjassa vastaava päästöraja oli 120 g/km. Mikäli päästöjä haluttaisiin vähentää, tulisi romutuspalkkiolla hankittavan auton olla päästötön ja palkkiolla tulisi edellisten palkkioiden tapaan olla mahdollista hankkia myös polkupyörä tai joukkoliikennelippu. Nykyesityksessä palkkiota ei ole mahdollista käyttää sähköavusteisen pyörän hankintaan, joka oli todella suosittu edellisellä kierroksella. Vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjassa 71 % käytti palkkion sähköavusteiseen pyörään, 3 % hankki palkkion tuella joukkoliikenteen palveluita, 8 % täyssähköauton, 5 % ladattavan hybridin, 3 % kaasauton ja 10 % bensiini- tai dieselauton (1).

Romutuspalkkion hyödyllisyys yhteiskuntatalouden tai valtiontalouden kannalta on kyseenalainen. Romutuspalkkion logiikka perustune ajatukseen, että palkkio on pieni suhteessa uuden auton hankinnasta saataviin autovero- ja arvonlisäverotuloihin. Lyhytnäköisessä laskennassa näin onkin, mutta pidemmällä aikavälillä tulee ottaa huomioon autoilun ulkoiskustannukset. Romutuspalkkiolla hankittava 140 g/km päästävä auto tuottaa elinkaarensa aikana vähintään 30 t hiilidioksidipäästöjä. Pelkästään hiilidioksidipäästöjen yhteiskunnallinen kustannus on Väyläviraston yksikköpäästöarvoja (2) (185–900 €/tCO₂, 2025–2050) käyttäen vähintään noin 9 000 €, eli hankinnan auto- ja arvonlisäveron verran.

Tieliikenne muodosti vuonna 2023 noin 35 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä ja oli suurin yksittäinen päästölähde. Näin ollen liikenteen päästökehityksellä on suuri vaikutus Suomelle sovittujen EU:n taakanjakosektorin velvoitteiden toteutumiseen. Mikäli Suomi ei tule täyttämään EU:n taakanjakosektorin veloitetta, voi Suomi joutua maksamaan romutuspalkkiolla hankitun auton päästöistä myös suoraan muilta mailta hankittavien päästöyksiköiden muodossa. Myös tämä suora kustannus voi olla 30 tonnin päästöistä tuhansia euroja.

Liikenteen päästövähennysten osalta on lisäksi otettava huomioon, että tavoite liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä (Fossiilittoman tieliikenteen tiekartta, valtioneuvoston periaatepäätös (05/2021)) on viety osaksi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRP). Esitetty romutuspalkkioesitys aivan liian suurine CO₂-päästörajoineen vaikeuttaa omalta osaltaan tavoitteen toteutumista. Tavoitteen savuttaminen on muutekin jo olemassa olevilla ja uuden Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (ns. KAISU 3) toimilla hyvin epävarmaa. Mikäli liikenteen päästöt eivät vuonna 2030 puolitu, on olemassa riski, että Euroopan komissio tulkitsee fossiilittoman liikenteen tiekartta -uudistuksen perutuksi. Jos uudistus katsottaisiin kokonaan perutuksi, voi siitä VM:n arvion mukaan seurata Suomelle jopa noin 80 M€ tulonmenetyksellä RRF-rahoituksessa.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tulee ensisijaisesti tehdä määrätietoista työtä kustannustehokkaiden ja kansanterveyttä parantavien kulkutapojen, eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, edistämiseksi. Toinen kustannustehokas päästövähennyskeino on autokannan sähköistäminen. Sähköautoon siirtyminen pienentää kotitalouden liikennekustannuksia verrattuna tilanteeseen, jossa hankitaan vastaavan ikäinen polttomoottoriauto. Tämän ja sähköautoilusta aiheutuvien muiden kuin päästöihin liittyvien yhteiskunnallisten kustannusten vuoksi auton hankintaa ei tarvitse ylipäättään tukea. Ehdotetun mukainen suuripäästöisten polttomoottoriautojen hankinnan tukeminen ei edistä liikenteen päästövähennyksiä eikä kansanterveyden kannalta hyödyllisten kulkutapojen yleistymistä, eikä sitä tule toteuttaa. Mikäli romutuspalkkio halutaan välttämättä toteuttaa, tulee palkkion kohdentaminen rajata sähkö- ja vetyautoihin sekä myös polkupyörien ja joukkoliikennelippujen hankintaan, jolloin palkkiolla olisi aidosti positiivisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, kansanterveyteen ja liikenteen päästöihin.

Todettakoon, että romutuspalkkion kohdentaminen kaasuautoihin, jonka käyttövoimana olisi käytännössä biokaasu, ei tule kysymykseen. Näin koska biokaasu on sisällytetty jakeluvuorotteeseen,

minkä seurauksena tieliikenteessä käytetyn biokaasun energiasisällön verran jää biodieseliä sekoittamatta dieseliin. Tällöin liikenteen kasvihuonekaasupäästöt eivät vähene.

(1) Hytti A. ym. 2023. Romutuspalkkiokampanja vuosina 2020–2021, Seurantatutkimus. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 09/2023.

(2) Väylävirasto, Liikenneväylien hankearviointi. <https://vayla.fi/suunnittelu/hankkeiden-suunnittelu/vaikutusten-arviointi/liikennevaylat>

Vulli Aliisa

Suomen ilmastopaneeli - Heikki Liimatainen, Jyri Seppälä, sihteeristö Marja Salo, Aliisa Vulli