

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Edellisessä romutuspalkkiokampanjassa sähköpyörä oli selkeästi suosituin hankintavaihtoehto, jonka valitsi Traficomien selvityksen mukaan 71 % palkkiota hyödyntäneistä. Joukkoliikennelipun tai liikkumispalvelun valitsi puolestaan 3 %. Ympäristö-, terveys- ja kansantaloudellisista näkökulmista onkin valitettavaa, ettei sähköpyöriä ja joukkoliikennepalveluita ehdoteta sisällytettäväksi 2026–2027 kampanjaan. Traficomien selvityksen mukaan etenkin sähköpyörävaihtoehto koettiin kannusteena ympäristöystävällisempään ja terveellisempään liikkumiseen, ja lähes kaksi kolmasosaa sähköpyörän hankkineesta ei olisi tehnyt hankintaa ilman romutuspalkkiota. Palkkion joukkoliikennepalveluihin hyödyntäneet toivoivat puolestaan edullisempia joukkoliikennematkoja.

Valittu raja uusille vähäpäästöisille henkilöautoille (140 gCO₂/km) on korkeampi kuin edellisissä kampanjoissa (120 gCO₂/km vuosina 2015 ja 2020–2021, 110 gCO₂/km vuonna 2018). Raja-arvo ei ole riittävän kunnianhimoinen myöskään huomioiden ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset WLTP-päästöt, jotka olivat Traficomien tilastojen mukaan alle 69 gCO₂/km vuonna 2024. Uusien bensa-autojen keskimääräiset päästöt olivat noin 121 gCO₂/km. NEDC-arvo kaikille liikennekäytössä oleville henkilöautoille oli puolestaan noin 136 gCO₂/km. Ajoneuvokannan hiilidioksidipäästöjen näkökulmasta olisikin tarpeen kohdentaa kampanja erityisen vähäpäästöisiin ajoneuvoihin (etenkin täyssähköautot ja lataushybridit). Ero ehdotetun romutuspalkkion suuruudessa täyssähköautoille ja muille kriteerit täyttävälle henkilöautoille on vain 500 euroa – tämä ei todennäköisesti ole tarpeeksi tehokas kannuste täyssähköautojen hankintaan.

Hallituksen esityksen lyhyt valmistelu-aika ei sallinut lisätarkastelua käytettyjen autojen sisällyttämisestä kampanjaan tai romutuspalkkion porrastamisesta tulotason mukaan. Tämä on valitettavaa, sillä nämä muutokset voisivat osaltaan laajemmin ohjata ajoneuvokantaa vähäpäästöisempään suuntaan, mahdollistaa oikeudenmukaisuusnäkökulmien paremman huomioinnin ja laajentaa kampanjan väestöpohjaa pienituloisempien suuntaan.

Ehdotuksessa viitataan useassa kohtaa ”nollapäästöisiin” henkilöautoihin – tämän harhaanjohtavan termin käyttöä tulisi välttää, sillä kaikista ajoneuvoista syntyy elinkaarisia päästöjä. Ehdotuksessa viitataan useassa kohtaa myös teknologianeutraaliuuteen – teknologianeutraalin kulkutavan valinnan alle kuuluvat henkilöautojen lisäksi kevyet liikkumisvälineet, kuten sähköpyörät, sekä joukkoliikennepalvelut.

Romutuspalkkion määräytymisessä voitaisiin paremmin hyödyntää tarkempia tietoja romutettavasta henkilöautosta niin, että se vahvemmin ohjaisi autokannan uusiutumista vähäpäästöisemmäksi. Esimerkiksi NEDC- ja WLTP-mittauksia voitaisiin käyttää ikärajan sijasta tai sen lisäksi romutettavan auton kriteereinä.

Romutuspalkkiota olisi syytä tarkastella osana kokonaisuutta, joilla pyritään ajosuoritteiden pienemiseen ja siirtymään kestävämpiin kulkutapoihin (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) ja autokannan tarkemmin kohdistettuun uudistamiseen. Traficomien selvityksen mukaan noin kolmannes edellisen romutuspalkkiokampanjan hyödyntäjistä olisi hankkinut saman auton ilman romutuspalkkiotakin. Huolestuttavasti, uuden auton hankkineista lähes neljännes lisäsi autoilua hankinnan jälkeen, mikä osaltaan vesittää päästövähennystavoitteita.

Suomalainen Emilia
Suomen ympäristäkeskus