

## **Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027**

### **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki ajoneuvojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027. Laissa säädettäisiin uuden henkilöauton ostajalle maksettavasta romutuspalkkiosta. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan henkilöauton käyttövoimasta riippuen 2000-2500 euroa. Romutuspalkkio maksettaisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Romutuspalkkio voidaan myöntää 1.10.2025-31.12.2027 välisenä aikana uutta hankittua autoa vastaan romutetusta henkilöautosta siten, kun tässä laissa esitetään. Romutuspalkkion edellytyksenä on, että yhtä uutta henkilöautoa vastaan ostaja vie yhden vähintään 10 vuotta vanhan auton, joka on vähintään 12 kuukautta ollut hänen omistuksessaan, tai jonka haltijana hän on ollut, romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen.

Valtion varoista varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026-2027. Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026 kuitenkin siten, että se tulee voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyä vuoden 2026 talousarvion, ja olemaan voimassa 31.12.2028 asti.

---

## SISÄLLYS

HALLITUKSEN ESITYS EDUSKUNNALLE LAIKSI MÄÄRÄAIKAISESTA HENKILÖAUTOJEN ROMUTUSPALKKIESTA VUOSILLE 2026-2027 .....	1
ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Asian tausta .....	3
1.2 Asian valmistelu.....	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet .....	4
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	5
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	5
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	5
4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset ajoneuvohankintoihin .....	5
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset .....	6
4.2.3 Yritysvaikutukset .....	7
4.2.4 Ympäristövaikutukset .....	7
4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin.....	7
4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan.....	8
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	8
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	8
5.2 Euroopan unionin lainsäädäntö .....	9
5.3 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	9
6 Lausuntopalaute.....	10
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	10
8 Voimaantulo .....	13
9 Toimeenpano ja seuranta .....	13
10 Suhde talousarvioesitykseen.....	13
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	13
LAKIEHDOTUS .....	15
henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026-2027 .....	15

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Asian tausta**

Esityksen valmisteluun on johtanut tarve autokannan uudistamiseen teknologianeutraalilla tavalla. Suomen autokanta on keskimäärin vanha useimpiin muihin Euroopan unionin (EU) jäsenvaltioihin verrattuna. Määräaikaisella romutuspalkkiolla edistettäisiin autokannan uudistamista, mikä voisi johtaa hiilidioksidipäästöjen vähentymiseen huomioiden sähköautoille myönnettävä korkeampi avustussumma, sekä liikenneturvallisuuden parantumiseen.

Hallituksen julkisen talouden suunnitelmaa koskevissa puoliväliriihineuvotteluissa päätettiin 20 miljoonan euron varaamisesta romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026-2027. Romutuspalkkiota koskevat tiedot ovat salassa pidettäviä julkisuuslain 24.1 §:n 11 ja 13 kohtien mukaisesti lausuntokierrokseen saakka.

Aiempien vuosien romutuspalkkioista ja muista autokannan uusiutumiseen vaikuttavista toimista huolimatta henkilöautojen keski-ikä on jatkanut nousuaan. Uusien henkilöautojen kauppa on vähentynyt viime vuosina, mikä on yksi syy autokannan vanhentumiselle. Uusien autojen ensirekisteröinti on lähtenyt laskuun vuodesta 2018 alkaen. Ajoneuvojen turvallisuuden ja energiatehokkuuden parantamisessa keskeistä on autokannan uudistumisen vauhdittaminen. Myös tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää kasvattamalla nollapäästöisten autojen osuutta kannasta, myöntämällä nollapäästöisille uusille sähköautoille korkeampi avustussumma. Autokantaa uudistettaessa romutuspalkkiokampanjassa huomioidaan teknologianeutraalius.

#### **1.2 Asian valmistelu**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hallituksen esityksen valmistelussa on hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien laatimia taustaselvityksiä sekä viraston asiantuntijanäkemyksiä. Romutuspalkkiota koskevat tiedot ovat salassa pidettäviä julkisuuslain 24.1 §:n 11 ja 13 kohtien mukaisesti lausuntokierrokseen saakka. Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi -sivustolla avoimella lausuntokierroksella 27.6-5.8.2025. Lausuntokierroksen ajoittuminen on sidottu valtion vuoden 2026 talousarvioesityksen määräaikoihin syyskuussa 2025. Lausuntoja pyydettiin keskeisiltä sidosryhmiltä, kuten eri viranomaisilta ja ajoneuvoalan keskeisiltä järjestöiltä ja toimijoilta sekä palveluntarjoajilta. Lausuntoja annettiin yhteensä **XX kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä.**

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavissa suomeksi osoitteessa:

### **2 Nykytila ja sen arviointi**

Romutuspalkkio ei ole tällä hetkellä käytössä Suomessa. Suomessa on aikaisemmin ollut käytössä romutuspalkkiokampanjat määräaikaisilla laeilla vuosina 2015, 2018 sekä 2020 ja 2021. Romutuspalkkion tavoitteena on aikaisemmin ollut uudistaa Suomen eurooppalaisittain iäkästä autokantaa, elvyttää autokauppaa ja vähentää autoista koituvia ympäristölle haitallisia päästöjä. Autokantaa uudistamalla liikenteessä olevat autot olisivat entistä turvallisempia sekä ympäristöystävällisempiä. Aikaisempien romutuspalkkiokampanjoiden ehtoina ovat olleet muun muassa, että romutettavan auton on oltava vähintään 10 vuotta vanha ja uuden ostettavan auton

hiilidioksidipäästöjen on oltava alle 120g/km CO<sub>2</sub> (WLTP-mittaus). Vuosina 2020 ja 2021 romutuspalkkiota myönnettiin korkeammalla avustussummalla sellaisen uuden henkilöauton hankintaan, jonka käyttövoimana oli joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana oli sähkö, korkeaseosanoli tai metaanista koostuva polttoaine. Tällä haluttiin erityisesti edistää päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Vuoden 2020 ja 2021 romutuskampanjassa romutuspalkkio myönnettiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä, joukkoliikenteen kausilipulla tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävällä yhdistämispalvelulla. Romutuspalkkio myönnettiin yhdestä romutetusta ajoneuvosta yhtä vähäpäästöistä henkilöautoa vastaan luonnolliselle henkilölle. Tukea ei ole voinut myöntää yrityksille.

Aiempien vuosien romutuspalkkioista ja muista autokannan uusiutumiseen vaikuttavista toimista huolimatta henkilöautojen keski-ikä on jatkanut nousuaan. Suomen henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2007 alkaen, ja vuonna 2024 liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli noin 13,6 vuotta, mikä on kaikkien aikojen korkein luku Suomessa. Kaikkien liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä oli noin 14,1 vuotta vuonna 2024. Vanhemmat ajoneuvot aiheuttavat yleensä enemmän ympäristölle haitallisia päästöjä ja niiden turvallisuustaso on usein alhaisempi verrattuna uudempiin ajoneuvoihin.

Uusien henkilöautojen kauppa on vähentynyt viime vuosina, mikä on yksi syy autokannan vanhentumiselle. Uusien autojen ensirekisteröinti on lähtenyt laskuun vuodesta 2018 alkaen. Ensirekisteröityjen henkilöautojen määrä on edelleen laskenut hieman vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Tammi-huhtikuussa 2025 autoja rekisteröitiin noin 6,8 % vähemmän kuin edellisellä vuonna. Uusia autoja on viimeksi vuonna 1994 rekisteröity vähemmän kuin vuonna 2024, eli uusien autojen kauppa on selvästi hidastunut viime vuosina.<sup>1</sup>

Romutuspalkkio on kohdistettu uusiin henkilöautoihin mikä edistää autokannan uusiutumista, minkä seurauksena liikenteessä on myös vähemmän vanhoja korkeapäästöisiä ajoneuvoja. Suomi on sitoutunut EU:n taakanjakoasetuksen mukaan vähentämään päästöjä taakanjakosektorilla, johon liikenne kuuluu, 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt olivat vuoteen 2023 mennessä laskeneet noin 27 % vuoden 2005 tasosta, mutta kääntyivät Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan kasvuun vuonna 2024. Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan siten uusien päästöjen vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä.<sup>2</sup> Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla tai sähköllä sekä liikenteen energiatehokkuuden parantaminen.

### 3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja voi myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä. Romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa romuttamalla yli 10 vuotta vanhoja autoja sekä lisäämään täyssähköautojen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä.

---

<sup>1</sup> Autoalan tiedostuskeskus: Ensirekisteröintien vuosittainen kehitys. Saatavissa: [https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien\\_vuosittainen\\_kehitys](https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys) (viitattu 19.5.2025).

<sup>2</sup> Traficom: Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys. Päivitetty 9.9.2024. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys#62021-1> (viitattu 20.5.2025).

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki romutuspalkkiosta. Romutuspalkkiota varten varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa valtion varoja vuosille 2026-2027. Esityksessä ehdotetaan, että valtio maksaisi romutuspalkkiota auton käyttövoimasta riippuen 2000-2500 euroa. Romutuspalkkion saamisen ehdoksi esitetään, että vanhan romutetun auton tilalle hankitaan uusi nollapäästöinen henkilöauto, jonka käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety, tai alle 140 grammaa kilometriltä (WLTP) hiilidioksidia päästävä henkilöauto. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnollisille henkilöille yhtä ostettua uutta autoa vastaan romutetusta autosta. Romutettavan auton tulee olla vähintään 10 vuotta vanha eli se on ensirekisteröity vuonna 2015 tai sitä aiemmin ja romutuksesta tulee saada jätelain 59 §:n mukainen romutustodistus. Romutustodistuksen ja uuden auton tilaussopimuksen tulisi olla päivätty ajalle 1.10.2025-31.12.2027.

Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia autokauppaan sekä viralliseen kierrätykseen vietävien autojen määrään sen sijasta, että nämä autot pysyisivät edelleen autokannassa. Tällä on suoria vaikutuksia autokannan uudistumiseen ja siten turvallisempien sekä osittain vähäpäästöisempien autojen osuuden kasvamiseen autokannassa.

Romutuspalkkion myöntämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto.

### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

#### **4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset ajoneuvohankintoihin**

Romutuspalkkion voidaan arvioida vaikuttavan ajoneuvohankintoihin pääasiassa kahdella tavalla: Ensinnäkin osa kuluttajista vie ajoneuvonsa romutettavaksi ja hankkii uuden ajoneuvon aiemmin kuin olisi ilman romutuspalkkiota tehnyt. Toiseksi romutuspalkkiona sähköautoille myönnettävä korkeampi avustus voi johtaa siihen, että kampanjan myötä hankitut uudet ajoneuvot ovat vähäpäästöisempiä kuin ne olisivat ilman palkkiota olleet. Osa romutuspalkkion saavista on todennäköisesti sellaisia, jotka olisivat vieneet autonsa romutettavaksi ja hankkineet uuden ilman romutuspalkkiotakin. Romutuspalkkion vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää aiemmista romutuspalkkiokampanjoista saatua tietoa, joskin rajallisesti sillä Suomessa ei ole aikaisemmin ollut yli 120 g/km hiilidioksidia päästörajana. Nyt esitettävässä sääntelyssä muiden kuin nollapäästöisten henkilöautojen päästöraja on 140 g/km hiilidioksidia.

Liikenne- ja viestintävirasto on julkaissut selvitykset aikaisemmista romutuspalkkiokampanjoista vuosilta 2018 sekä 2020-2021. Aikavälillä 1.12.2020-31.12.2021 tapahtuneen romutuspalkkiokokeilun jälkeen suoritettiin kyselytutkimus romutuspalkkion hyödyntäneille henkilöille. Sen tarkoituksena oli selvittää romutuspalkkion vaikutuksia autokantaan sekä liikkumistottumuksiin. Tuolloin kampanjassa olivat autojen lisäksi mukana myös sähköpyörät, sekä julkisen liikenteen liput. Tarkoituksena oli tuolloin arvioida, onko romutuspalkkio edesauttanut liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamista ja miten romutuspalkkion avulla hankittu liikku- misväline on vaikuttanut suomalaisten liikkumiseen. Tutkimuksen tiedonkeruu toteutettiin romutuspalkkiokampanjaa käyttäneille IROResearch OY:n toimesta ja tutkimuksen vastauspro- sentti oli 32% (1401 henkilöä).

Kyselyyn vastanneista suurin osa (72 %) hankki romutuspalkkion avulla sähköavusteisen polkupyörän. Syitä sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseen oli esimerkiksi halvempi hinta, ekologisuus ja terveellisyys. Kyselyyn vastanneista yhteensä 14 % hankki täyssähköauton, hyb-

ridin tai kaasuauton, 11 % hankki polttomoottoriauton ja 4 % joukkoliikennelipun. Joukkoliikennelippuja hankittiin esimerkiksi siksi, että joukkoliikenne on helppo ja toimiva tapa liikkua, sähköautoja muun muassa niiden halpojen käyttökustannusten ja lähipiirin suosittelun vuoksi ja hybridiautoja niiden ekologisuuden ja hinnan vuoksi. Polttomoottoriautoja hankittiin esimerkiksi niiden halvemman hinnan ja latauspaikkojen puutteen vuoksi.

Ennen romutuspalkkiota autojen määrä oli 1,95 autoa/talous ja romutuspalkkion jälkeen 1,58 autoa/talous. 7 %:lla romutuspalkkio lisäsi oman henkilöauton käyttöä, mutta 43 %:lla käyttö väheni. Ilman romutuspalkkiota noin 29 % olisi myynyt autonsa tai luovuttanut sen tuttavalleen, 24 % olisi vienyt autonsa joka tapauksessa romutettavaksi ja 19 % olisi pitänyt auton itsellään vara-autona. 14 % olisi antanut auton vaihdossa toiseen autoon ja 5 % olisi jättänyt auton samaan käyttöön kuin aiemminkin.

Romutuspalkkion avulla auton hankkineista lähes kolmannes olisi ilman romutuspalkkiota hankkinut käytetyn auton ja kolmannes olisi hankkinut saman auton kuin romutuspalkkion avulla. Neljännes ei olisi vaihtanut autoa lainkaan. Noin 59 %:lla vastanneista romutuspalkkio aikaisti uuden auton hankintaa. Romutuspalkkion avulla sähköavusteisen pyörän hankkineista kaksi kolmasosaa ei olisi hankkinut pyörää ilman romutuspalkkiota, ja noin 20 % olisi hankkinut halvemman kulkuneuvon. 67 % on korvannut pyörällä matkoja, joita olisi aiemmin tehnyt autolla. Joukkoliikennelipun hankkineista 59 % on korvannut joukkoliikenteellä aiemmin autolla tehtyjä matkoja.

Nyt esitetyn uuden kampanjan myötä romutettujen autojen määrä olisi suurempi kuin aiemmissa kampanjoissa huomioiden, että kampanjan kesto on kaksi vuotta ja siihen varattavat varat 20 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintävirasto ennakoii aikaisempien romutuspalkkiokampanjoiden pohjalta tekemässään sekä asiantuntija-arvioon perustuvassa vaikutusarviossa, että koko tukisumma tullee käytetyksi. Näin ollen kampanjan myötä romutettaisiin yhteensä reilut 9 100 kpl vähintään kymmenen vuotta vanhaa autoa. Romutettavien henkilöautojen tilalle arvioidaan hankittavan uusia autoja saman verran eli yhteensä noin 9 100 kpl. Näistä arvioidaan sähköautojen osuudeksi noin 38 prosenttia, ladattavien hybridien osuudeksi noin 17 prosenttia, dieselkäyttöisten autojen osuudeksi noin 2 prosenttia ja bensiiniautojen osuudeksi noin 43 prosenttia. Sähköautojen menekkiin voi kannustaa vähäpäästöisille autoille myönnettävä korkeampi tukisumma. Arviossa on kuitenkin kiinnitetty huomio siihen, ettei aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa ole ollut näin korkeaa päästörajaa (140 g/km CO<sub>2</sub> WLTP mittauksella), joten autojen menekkiä on käytännössä vaikea arvioida prosenttiyksikön tarkkuudella. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa päästöraja on ollut korkeintaan 120 grammaa kilometriltä hiilidioksidia. Arviossa ei ole käsitelty erikseen etanoli-, kaasu-, tai vetykäyttöisiä autoja niiden vähäisen tarjonnan vuoksi.

Liikenneturvallisuuden voidaan katsoa parantuvan romutuspalkkion johdosta autokannan uudistuessa. Uusissa ajoneuvoissa on pakollisena liikenneturvallisuutta edistäviä kuljettajaa avustavia järjestelmiä kuten älykäs nopeusavustin tai automaattinen hätäjarrutus. Romutuspalkkion myötä järjestelmät, jotka vähentävät liikenteessä tapahtuvia kuljettajien virheitä, lisääntyvät vanhempien ajoneuvojen korvautuessa uudemmilla ajoneuvoilla.

#### 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

On odotettavissa, että koko romutuspalkkioon varattu määräraha tulee käytetyksi. Tämä tarkoittaisi noin 9100 uutta ostettua henkilöautoa. Huomioiden aikaisempien romutuspalkkiokampanjoiden jälkeen saadut tiedot kampanjasta, romutuspalkkion myötä uusien autojen hankinta todennäköisesti kasvaa verrattuna normaalitilanteeseen, mikä lisää autoverotuottoja. Palkkion suuruuden porrastus sähköautojen kohdalla ohjaa kuluttajia todennäköisemmin valitsemaan

nollapäästöisen auton korkeampipäästöisen auton sijaan. Samaan suuntaan ohjaa myös sähköauton käyttökustannusten edullisuus sekä vuodesta 2027 alkava fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa, jonka odotetaan nostavan fossiilisten polttoaineiden hintoja. Nollapäästöisten autojen osuuden kasvu ensirekisteröinneissä voi vähentää auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveron kertymistä. Vähentymä ei kohdistuisi ainoastaan hankintavuoteen, vaan myös sitä seuraaviin vuosiin niin kauan kun hankitut autot ovat liikennekäytössä. Toisaalta sähköautot ovat hankintahinnaltaan edelleen joiltain osin muita käyttövoimia kalliimpia. Tämän vuoksi niistä maksetaan hankintahetkellä keskimäärin enemmän arvonlisäveroa kuin muista autoista. Uudistus lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollisia kustannuksia jossain määrin. Romutuspalkkio siirtää todennäköisesti autojen myyntiä jonkin verran tulevilta vuosilta kampanjavuosille ja siten myös aikaistaa autoveron kertymistä.

#### 4.2.3 Yritysvaikutukset

Romutuspalkkion voidaan arvioida lisäävän autokaupan liikevaihtoa ja vaikuttavan siten positiivisesti toimialan yrityksiin. Romutuspalkkiojärjestelmän ollessa väliaikainen on mahdollista, että kuluttajat siirtävät herkästi auton hankintaa voidakseen hyödyntää romutuspalkkiota. Tätä vaikutusta lieventää mahdollisuus hakemiseen lain voimaantultua jo 1.10.2025 alkaen uutta vähäpäästöistä autoa vastaan romutetuista autosta. Tilastokeskuksen tietojen mukaan aikaisempi romutuskampanja vuosina 2020 ja 2021 lisäsi romutettavien henkilöautojen määrää. Vuonna 2019 romutustodistuksia annettiin 78 389 kappaletta, kun vuonna 2020 romutustodistuksia annettiin 79775 kappaletta ja vuonna 2021 106 388 kappaletta. Vastaavasti romutuspalkkiokampanjan päätyttyä vuonna 2022 romutettiin 22,3 prosenttia vähemmän (83 760 romutustodistusta) autoja kuin vuonna 2021.

#### 4.2.4 Ympäristövaikutukset

Romutuspalkkiolla arvioidaan olevan pienimuotoisia myönteisiä vaikutuksia ympäristön kannalta. Tavoitteena olisi edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta liikenteessä sekä poistaa korkeampipäästöisiä, vanhoja henkilöautoja liikenteestä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Esitys edistäisi osaltaan julkisen vallan velvoitetta pyrkiä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvion mukaan romutuspalkkiokampanjan avulla arvioidaan saavutettavaksi yhteensä noin 8500 hiilidioksiditonin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. On huomionarvoista, että päästövähennyksiä tapahtuu myös useana vuonna ensimmäisen käyttövuoden jälkeenkin, joskin niiden kesto riippuu käyttötapausten määrästä.

Uudet autot ja erityisesti nollapäästöiset henkilöautot (sähkö ja vety) vähentävät myös muita haitallisia liikenteen päästöjä, kuten typenoksidi-, hiukkas- ja häkäpäästöjä. Täyssähköautoilla voi olla positiivisia vaikutuksia myös ympäristömelun määrään.

#### 4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin

Kotitalouksien näkökulmasta romutuspalkkio lisäisi uuden auton hankintaan käytettävissä olevia varoja. Kampanjan edellytyksenä on uuden auton hankinta. Uuden auton keskimääräinen hankintahinta vuonna 2024 oli 48 000 euroa. Tuen määrä suhteutettuna tämänhetkisen uuden auton keskimääräiseen hintaan on kuitenkin todennäköistä, että tuki kohdentuu suhteellisen hyvätuloisille henkilöille.

#### 4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan toimivaltainen valtionavustusviranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02. Romutuspalkkion käyttöönotto lisää Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää ja edellyttää lisäresursseja. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lisäresurssin tarpeen olevan useampi henkilötyövuosi.

### 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

#### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Romutuspalkkio voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisesti niin, että siihen sisällytettäisiin aikaisemman romutuspalkkiokampanjan tavoin sähköpyörät, julkinen liikenne sekä enenevässä määrin suosiossa olevat pitkäaikaisvuokrattavat eli nk. leasing autot. Laajentamalla soveltamisala sähköpyöriin ja julkiseen liikenteeseen voitaisiin tehostaa päästövähennysvaikutuksia. Laajentamalla soveltamisala pitkäaikaisvuokrattuihin autoihin mahdollistettaisiin tuki laajemmalle joukolle ihmisiä. Suomessa romutetaan kierrätysjärjestelmän kautta vuosittain 60 000–80 000 autoa, joten sellaisten henkilöiden joukko, jotka voisivat potentiaalisesti hyödyntää tukea muulle henkilölle päätyvän sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan, on merkittävä. Laajentamisen seurauksena palkkion vaikutus autokannan uudistumiseen pienenesi. Huomioiden Suomen vuosi vuodelta vanhentunut autokanta, on perusteltua rajata romutuspalkkiokampanja teknologianeutraalilla tavalla vähäpäästöisiin uusiin autoihin, jotta saavutetaan mahdollisimman suuri vaikutus autokannan uudistamiseen, samalla vauhdittaen hidasta uusien autojen kauppaa.

Vaihtoehtoisesti romutuspalkkio voitaisiin myöntää uuden henkilöauton lisäksi myös käytetyn auton hankintaa varten. Palkkio voitaisiin toteuttaa myös siten, ettei myöntäminen olisi laisinkaan sidottu auton hankintaan. Vastikkeettoman romutuspalkkion avulla kannustettaisiin vanhojen henkilöautojen liikenteestä poistamiseen, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Samalla vähentyisivät vanhojen ajoneuvojen aiheuttamat negatiiviset ympäristövaikutukset. Vastikkeeton romutuspalkkio on aikaisemmin ollut käytössä esimerkiksi Ruotsissa. Tällöin tukikeino ei kuitenkaan suoraan edistäisi uusien autojen myyntiä ja lisäksi se poistaisi uusien autojen arvonalisäveron kautta saatavat tulot, millä olisi suoraan tulovaikutuksia valtiolle. Rajaamalla romutuspalkkio uusiin vähäpäästöisiin ajoneuvoihin käytettyjen ajoneuvojen sijasta tuetaan parhaiten liikenneturvallisuuden sekä päästövähennystoimien edistämistä samalla vauhdittaen uusien autojen kauppaa, joka on Suomessa jo vuosia ollut hidasta. Lisäksi esityksen valmisteluajataulu on ollut hyvin nopea, eikä uudenlaista soveltamisajan laajentamista käytettyihin autoihin ole esityksen valmisteluajataulussa ollut käytännössä mahdollista toteuttaa.

Vaihtoehtona voisi myös olla porrastaa romutuspalkkio hakijan tulotason mukaan, jolloin maksettava romutuspalkkio olisi korkeampi vähävaraisille hakijoille. Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2019 tekemän romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuusarvioinnin mukaan romutuspalkkiota hyödynsivät eniten ne, joiden käytettävissä oleva varallisuus mahdollisti uuden auton hankinnan helpommin. Porrastamalla palkkion suuruus hakijan tulotason mukaan edistettäisiin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden toteutumista. Samalla vauhditettaisiin autokannan uudistumista, sillä porrastus vähentäisi tuen kohdistumista autoihin, jotka todennäköisesti hankittaisiin myös romutuspalkkiosta riippumatta. Tulotasoon perustuva malli edellyttäisi kuitenkin pidempiaikaista valmistelua, jotta pystyttäisiin luomaan ehdot ja järjestelmä tulosidonnaisen romutuspalkkion toteuttamiseksi. Valmistelussa pitäisi myös huomioida romutuspalkkion vaikutukset mahdollisiin muihin etuuksiin.



Esityksen romutuspalkkion määrä ja esityksessä asetetut ehdot myöntämiselle, erityisesti päästöraja olisi voitu asettaa korkeammaksi tai matalammaksi sen mukaisesti, mitkä ehdotuksen tavoitteiksi on asetettu. Esityksen tavoitteena on edellä esitetysti edistää autokannan uudistumista vauhdittamalla uusien autojen kauppaa, joka johtanee liikenneturvallisuuden paranemiseen sekä pienimuotoisiin päästövähennyksiin. Tavoitteet pyritään saavuttamaan huomioiden pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteet ja erityisesti teknologianeutraaliuden tavoite. Päästövähennysten edistämisessä tehokkain keino on nollapäästöisten osuuden lisääminen autokannassa. Kohdentamalla nollapäästöisille korkeampi romutuspalkkio (2500 euroa) lisätään kannustinvaikutuksia vaihtaa korkeampipäästöinen vanha auto nollapäästöiseen henkilöautoon. Sääntelyn yksinkertaistamiseksi ja teknologianeutraaliuden huomioimiseksi muista ajoneuvoista ehdotetaan esityksessä maksettavaksi sama 2000 euron romutuspalkkio. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa päästöraja on ollut korkeintaan 120 grammaa kilometrille hiilidioksidia. Nyt esityksessä on päädytty nostamaan päästöraja 140 g/km CO<sub>2</sub>. Huomioiden esityksen tavoitteet, matalampi päästöraja olisi rajannut ostettavien automallien määrää tarpeettomasti. Päästörajan nostaminen 140 g/km tuo romutuspalkkion piiriin aiempaa enemmän Suomessa yleisesti suosittuja automalleja. Traficom in tekemän vaikutusarvion mukaan erot 120 g/km CO<sub>2</sub> vaikutuksissa päästöihin sekä autokantaan verrattuna nyt valittuun korkeampaan päästörajaan ovat verrattain vähäiset. Käsillä olevassa arvioissa päästörajan ollessa 140 g/km CO<sub>2</sub> arvioina on, että kampanjan myötä bensiini- ja dieselautojen menekki kasvaisi ja täyssähköautojen ja ladattavien hybridien menekki vähenisi joitakin prosentteja verrattuna malliin, jossa päästöraja olisi ollut 120 g/km CO<sub>2</sub>. Kuitenkin on syytä huomioida, että arvio on suuntaa antava ja menekkiä on vaikea arvioida prosenttiyksikön tarkkuudella, huomioiden, ettei aikaisemmin ole järjestetty romutuspalkkiokampanjaa eikä siten tehty jälkiarviointia romutuspalkkiomallista, jossa päästöraja olisi ollut näin korkea. Korkeampi päästöraja kuitenkin mahdollistaa myös uusien dieselkäyttöisten autojen hankinnan. Dieselautojen osuus Suomessa ensirekisteröidyistä henkilöautoista on kuitenkin tällä hetkellä marginaalinen (4 %) ja tästäkin suuren osan muodostavat melko suurikokoiset, perävaunun vetämiseen hyvin soveltuvat vetokykyiset autot, sekä erilaiset asuntoautot. Nämä automallit ylittävät kuitenkin 140 g/km -päästörajan ja jäävät siksi romutuspalkkiokampanjan ulkopuolelle, minkä vuoksi dieselautojen menekin arvioidaan jäävän hyvin vähäiseksi. Romutuspalkkiokampanjan avulla arvioidaan saavutettavaksi yhteensä vajaan 8 500 hiilidioksiditonniin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. Matalammalla päästörajalla Traficom in 4.6.2025 tekemän vaikutusarvion mukaan arvio päästövähennyksestä olisi hieman yli 9000 hiilidioksiditonnia.

## **5.2 Euroopan unionin lainsäädäntö**

Euroopan unionissa ei ole voimassa pysyvää romutuspalkkiota koskevaa lainsäädäntöä.

Ajoneuvon romutusta säätelee romuajoneuvoista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, joka perustuu tuottajavastuuseen. Direktiivin mukaan ajoneuvon viimeisellä omistajalla on oikeus luopua romuajoneuvosta maksutta. Direktiivi on pantu täytäntöön Suomessa jätelain muuttamisesta annetulla lailla (452/2004) ja romuajoneuvoista annetulla valtioneuvoston asetuksella (581/2004). Romuajoneuvodirektiivi kuuluu Suomessa ympäristöministeriön toimialaan. Komissio on kuitenkin ehdottanut uutta asetusta, joka korvaisi nykyisen direktiivin ja tiukentaisi kierrätysvaatimuksia sekä laajentaisi tuottajavastuuta.

## **5.3 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

Taloudellisia kannustimia ajoneuvojen romutuksen yhteydessä on kokeiltu eri maissa. Toteutuskeinoina on ollut sekä suorat tuet että verotukseen liittyvät huojennukset.

Aiemmin ulkomailla käytössä olleita romutuspalkkiojärjestelmiä on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (HE 156/2017 vp sekä HE 201/2020 vp). Romutuspalkkio on otettu käyttöön monessa eri maassa elvyttävänä toimena Covid19-pandemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi ja sitä on jatkettu joissain maissa tähän hetkeen saakka. Luotettavaa tietoa muiden EU-maiden kansallisista romutuspalkkiokampanjoista oli esityksen valmistelun aikataulussa haastavaa saada. Romutuspalkkiokampanjat ovat kuitenkin kansallisen toimivallan alle kuuluvia toimia, eivätkä siten täysin vertailukelpoisia keskenään. Alla kuitenkin esitelty lyhyesti vertailun näkökulmasta Ruotsin romutuspalkkiokampanja.

Ruotsissa on ollut voimassa romutuspalkkio 20.8.2024 alkaen. Romutuspalkkion voivat saada yksityishenkilöt, jotka romuttavat vanhan autonsa ja ostavat tai pitkäaikaisvuokraavat tilalle uuden tai käytetyn sähköauton. Romutuspalkkioksi määriteltiin aluksi 10 000 Ruotsin kruunua, mutta romutuspalkkiota nostettiin 25 000 kruunuun 27.5.2025 alkaen ja samalla jatkettiin romutuspalkkiokampanjaa 1.10.2025 saakka. Korotetun osan romutuspalkkioon voi saada takautuvasti.

## 6 Lausuntopalaute

.

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

Nimeke:

**1 §.** *Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin.* Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta ja sen suhteesta valtionavustuslakiin (688/2001). Valtion varoista voitaisiin myöntää avustusta uuden henkilöauton hankintaan romutettavan auton tilalle (*romutuspalkkio*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2026-2027 siten kun laissa säädettäisiin. Muutoin tukeen sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001). Esimerkiksi etenkin takaisinperintää koskevat säännökset voisivat tulla sovellettavaksi. Henkilöautolla tarkoitetaan ajoneuvolain (82/2021) 20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista M1- luokan ajoneuvoa.

**2 §.** *Valtionapuviranomainen.* Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston asemasta valtionavustuslain mukaisena valtionapuviranomaisena tätä lakia sovellettaessa.

**3 §.** *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.* Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä. Romutuspalkkio myönnetään pykälän 1 momentin mukaan sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on 1 kohdan mukaisesti hankkinut omaan käyttöön uuden, Suomen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin tai muuhun maahan ensirekisteröimättömän henkilöauton. Momentin 1 kohdan mukaan hankittava ajoneuvo on ensirekisteröitävä Suomeen. Säännöksellä varmistetaan, että valtionavustuksella tuettu ajoneuvo otetaan käyttöön Suomessa ja että sen käytöstä syntyvät hyödyt kohdistuvat kansallisesti. Romutuspalkkion saajan on sitouduttava pitämään ajoneuvo omistuksessaan tai hänen on oltava sen haltijana liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä esityksessä säännellysti vähintään yhden vuoden (12 kuukautta) ajan ensirekisteröinnistä. Ehdolla on tarkoitus varmistaa, että tuella hankittu ajoneuvo pysyy Suomessa liikenteessä riittävän pitkään, jotta avustuksen pitkäjänteisemmät päästötavoitteet toteutuvat käytännössä. Tällä pyritään myös estämään avustuksen väärinkäyttöä tai lain tarkoituksen vastaista uuden auton ostoa ainoastaan sen jälleenmyyntitarkoituksessa. Romutuspalkkiota voidaan myöntää niin kauan, kun siihen varattua määrärahaa on käytettävissä.

Lisäksi henkilön on momentin 2 kohdan mukaisesti romutuspalkkion myöntämiseksi täytynyt toimittaa jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla romutettavaksi välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista liikennekäytössä vähintään vuoden (12 kuukautta) ajan olleen henkilöauton, jonka omistajaksi tai haltijaksi hän on saman ajan ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin, ja joka on ensirekisteröity 2015 tai aiemmin. Edellä mainittujen romutettavaa autoa koskevien ehtojen tulee olla täyttynyt hakemuksen viireilletulon hetkenä. Jätelain 58 §: mukaisesti ajoneuvon omistaja veloitettaisiin toimittamaan romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Romutetusta ajoneuvosta edellytetään tuen myöntämiseksi jäljennöstä romutettavaksi toimittamaan henkilöautosta jätelain 59 §:ssä tarkoitettu romutustodistuksesta. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa asianmukainen romutus. Romutusta edeltäneen 12 kuukauden omistajuus- ja liikennekäyttövaatimuksen tarkoituksena on kohdentaa romutuspalkkio liikennekäytössä olevien ajoneuvojen romutukseen uutta vähäpäästöistä autoa vastaan päästövähennysten tehostamiseksi. Lisäksi tarkoituksena on ehkäistä mahdollisia väärinkäytöksiä.

Romutustodistuksen on 3 kohdan mukaan oltava päivätty aikaisintaan 1 päivänä lokakuuta 2025 ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Romutuspalkkio voidaan myöntää vasta, kun kaikki 3 §:n edellytykset täyttyvät. Hakijan on siten täytynyt ensirekisteröidä henkilöauto nimiinsä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin sekä saada jätelain mukainen romutustodistus. Käsittelylle on jätettävä riittävän pitkä määräaika huomioiden uusien henkilöautojen mahdollisesti pitkät toimitusajat, Liikenne- ja viestintäviraston resurssit sekä odotettavissa olevien hakemusten suuri määrä.

Tukea ei myönnettäisi yrityksille, eikä siten myöskään luonnolliselle henkilölle elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon hankintaa varten. Elinkeinoiminnassa käytettävän ajoneuvon rajaaminen tuen saannin ulkopuolelle on tarpeellista, sillä muutoin kyseessä olisi EU:n valtiontukilainsäädännön mukainen yritystuki. Ensirekisteröinnillä tarkoitetaan tässä sellaista henkilöautoa, joka ei aiemmin ole ollut rekisteröitynä Suomessa liikenneasioiden rekisteriin, Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin tai rekisteröitynä missään muussa maassa. Pykälän 1 momentin mukaan edellytyksenä olisi, että auto ostetaan eikä romutuspalkkiota siten sovelleta pitkäaikaisvuokrattaviin henkilöautoihin. Romutuspalkkiota ei sovelleta työsuhdeautoihin. Oman käytön vaatimus tarkoittaisi, että tuensaajan olisi oltava merkitty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Tuensaajan lisäksi muut liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkityt saman ajoneuvon omistajat ja/tai haltijat, kuten perheenjäsenet, eivät kuitenkaan estäisi oman käytön vaatimuksen täyttymistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä hankittavan uuden henkilöauton käyttövoiman osalta. Momentissa säädettäisiin niistä kahdesta ajoneuvoryhmästä, joihin avustus voidaan myöntää: jos hankittu henkilöauto on joko nollapäästöinen eli sen käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai vety, tai jos hankitun uuden auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Tällä tarkoitetaan WLTP-mittausmenetelmällä mitattuja päästöjä. Alle 140 grammaa kilometriltä päästöiset muut autot tarkoittavat ajoneuvoja, jonka toisena käyttövoimana on sähkö, sen käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine, sekä bensiini- tai dieselautoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin avustuksen saamisen rajoituksista. Avustusta voitaisiin maksaa yhtä uutta vähäpäästöistä henkilöautoa vastaan romutetusta yhdestä henkilöautosta ainoastaan kerran. Tällä tarkoitetaan sitä, että esimerkiksi yhteisomistuksessa olevan auton omistajille voidaan myöntää samasta romutetusta autosta ainoastaan yksi romutuspalkkio. Lisäksi tällä tarkoitetaan, että sama henkilö voi hyödyntää vain yhden romutetusta autosta saadun romutuspalkkion yhden uuden vähäpäästöisen auton hankintaan. Momentin tarkoituksena on estää tuen väärinkäyttöä.

**4 §.: Avustuksen määrä.** Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion suuruudesta. Pykälän mukaan romutuspalkkioita myönnettäisiin valtion varoista 2500 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, joka on nollapäästöinen eli sen käyttövoimana on sähkö tai vety ja 2000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 140 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

**5 §.: Romutuspalkkion hakeminen.** Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion hakemisesta. Pykälän 1 momentin mukaan hakemus romutuspalkkiosta jätetään Liikenne- ja viestintävirastolle 31.12.2027 mennessä. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys sen uuden henkilöauton hankinnasta, jonka hankintaa varten valtionavustusta haetaan. Yksilöidyllä selvityksellä tarkoitetaan tässä henkilöauton tilaussopimusta, jossa tulisi luotettavasti ilmetä hankinnan hinta sekä sitova uuden henkilöauton hankinta-ajankohta. Uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton hankinta (tilaussopimuksen päiväys) on tullut tehdä 1.10.2025-31.12.2027. Hakemukseen on lisäksi liitettävä yksilöity selvitys siitä henkilöautosta, joka uutta hankittavaa autoa vastaan tullaan viimeistään uuden auton ensirekisteröinnin jälkeen romuttamaan. Tällä tarkoitetaan henkilöauton rekisterinumeroa. Romutustodistus ja uuden ajoneuvon hankinta on päivätty aikaisintaan 1.10.2025 ja viimeistään 31.12.2027. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee hakemukset 31.12.2028 mennessä.

Hakemuksia ei voida hyväksyä määrärahojen loputtua, vaikka ne muutoin täyttäisivät tuen myöntämisen ehdot. Romutuspalkkiota tulisi hakea viimeistään 31.12.2027. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee hakemukset 31.12.2028 mennessä. Romutuspalkkio voidaan myöntää vasta, kun kaikki 3 §: edellytykset täyttyvät. Hakijan on siten täytynyt ensirekisteröidä henkilöauto liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin sekä saada jätelain mukainen romutustodistus. Käsitteilylle on jätettävä riittävän pitkä määräaika huomioiden uusien henkilöautojen mahdollisesti pitkät toimitusajat, Liikenne- ja viestintäviraston resurssit sekä odotettavissa olevien hakemusten suuri määrä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hakijan velvollisuudesta ilmoittaa mahdollisista hakemukseen vaikuttamista muutoksista. Momentin mukaan hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi saatuaan tiedon siitä, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto voi hylätä hakemuksen.

**6 §.: Muutoksenhaku.** Pykälässä säädettäisiin avustuksen saajan oikeudesta hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Muutosta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta.

**7 §.: Voimaantulo.** Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaisesta voimassaolosta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyä vuoden 2026 talousarvion, ja olemaan voimassa 31.12.2028 asti. Hakemus romutuspalkkion saamiseksi olisi mahdollista panna vireille aikaisintaan lain voimaantulopäivänä ja olisi jätettävä viimeistään

31.12.2027. Romutuspalkkio voitaisiin myöntää 1.10.2025-31.12.2027 välisenä aikana hankitun uuden henkilöauton ja sitä vastaan romutetun henkilöauton perusteella, kun hakemus jätetään lain voimaantulon jälkeen ja laissa säädetyt edellytykset romutuspalkkion myöntämiselle täyttyvät. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee määräajan sisällä jätetyt hakemukset 31.12.2028 mennessä.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2026 tai mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyä vuoden 2026 talousarvion ja olisin voimassa 31.12.2028 asti. Laki on tarkoitettu määräaikaiseksi.

Romutuspalkkio voidaan hakemuksesta myöntää takautuvasti 1.10.2025-31.12.2025 välisenä aikana tässä laissa säädetysti hankitusta uudesta vähäpäästöisestä henkilöautosta, kun hakemus jätetään 1.1.2026-31.12.2027 ja tässä laissa esitetyt romutuspalkkion myöntämisen edellytykset täyttyvät.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Liikenne- ja viestintävirasto toimii valtionapuviranomaisena tätä lakia sovellettaessa. Näin olen liikenne- ja viestintävirasto vastaa sääntelyn toimeenpanosta, seurannasta ja ohjauksesta sekä neuvoo hakemiseen liittyvissä kysymyksissä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa osaltaan sääntelyn soveltamiseen ja hakemusten sekä määrärahojen tilanteeseen liittyvästä seurannasta ja viestinnästä.

Tukikauden loputtua Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportin romutuspalkkion vaikutuksista. Seurantaraportissa selvitetään romutuspalkkion kohdentuminen ja käyttötarkoitus sekä hankittujen ajoneuvojen ominaisuudet sekä romutusautokampanjan vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Lisäksi arvioinnissa huomioidaan kampanjan vaikutukset kampanjan jälkeiseen autokauppaan. Arvioinnissa pyritään erottamaan romutuspalkkiokampanjan vaikutus muusta yleisestä kehityksestä.

## **10 Suhde talousarvioesitykseen**

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tukisummaa varten varataan 20 miljoona euroa ja sitä voisi hakea 1.1.2026- 31.12.2027

## **11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

Esityksen ehdotukset ovat merkityksellisiä perustuslain 6 §:ssa yhdenvertaisuudesta ja 15 § omaisuuden suojasta säädetyn kannalta.

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yhdenvertaisuussäännöksellä ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva periaate lainsäädännössä. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa ihmisiä tai ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Perustuslain yhdenvertaisuussäännöksen edellytyksenä on, että ihmisiä kohdellaan samalla tavalla samanlaisessa tilanteessa. Esityksessä olisi kysymys romutuspalkkion hakijoiden yhdenvertaisesta kohtelusta tuen hakemisessa ja myöntämisessä. Ehdotettu sääntely koskee valtionavustuksen myöntämistä rajallisista määrärahoista. Mikäli tuelle osoitettu määräraha loppuu, se johtaisi käytännössä siihen, että tukea ei riitä kaikille hakijoille. Vaikka avustusta ei voida myöntää kaikille hakijoille, sään-

tely täyttää perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuusperiaatteen vaatimukset, sillä ehdotetun lain mukaisessa menettelyssä kaikilla on yhdenvertainen mahdollisuus hakea ja saada avustusta lain määräaikojen puitteissa niin kauan, kun tukeen osoitettua määrärahaa on saatavilla. Edellytyksenä on lisäksi, että laissa säädetty edellytykset romutuspalkkion myöntämiselle täyttyvät. Edellytykset on säädetty laissa, ja ne ovat siten tarkkarajaisia ja objektiivisesti perusteltuja, mikä turvaa hakijoiden yhdenvertaisen kohtelun. Romutuspalkkio myönnettäisiin hakijoille yhdenmukaisesti ja tasapuolisesti hakemushetkellä voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti. Ehdotetun lain mukaisessa menettelyssä kaikilla tuen hakijoilla on yhdenvertainen mahdollisuus hakea ja saada tukea, niin kauan, kun määrärahaa on jäljellä, minkä johdosta asiaa ei ole pidettävä perustuslain 6 §:ssä yhdenvertaisuudesta säädetyn kannalta ongelmallisena. Hakemukset käsitellään saapumisjärjestyksessä. Haku aika on rajattu 1.10.2025-31.12.2027, sillä esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen. Kaikilla hakijoilla on yhtäläinen mahdollisuus hakea avustusta säädetyn ajan puitteissa, eikä rajaus kohtele ketään eri tavalla henkilöön liittyvän syyn perusteella. Takautuva haku aika on suhteessa lain tavoitteisiin sekä sen tuomaan hallinnolliseen taakkaan valtionapuviranomaiselle.

Perustuslain 6 §:ssä yhdenvertaisuudesta säädetyn kannalta ongelmallisena voisi olla tilanne sekä yhdenvertaisuutta että perustuslain 15 §:ssä turvattua omaisuuden suojaa koskevien näkökohtien kannalta, mikäli hakija saisi vasta ajoneuvonsa romuttamisen jälkeen tietää, ettei romutuspalkkiota voida myöntää määrärahan loppumisen vuoksi. Tämän välttämiseksi romutuspalkkiota koskevan hakemuksen voisi jättää vireille ennen kuin hakija tekee päätöksen ajoneuvonsa romuttamisesta ilmoittamalla hakemuksessa romutettavan auton rekisterinumeron, milloin hakija voisi saada tiedon romutuspalkkiota varten varatun määrärahan riittävydestä ennen ajoneuvon romuttamista koskevan päätöksen tekemistä. Valtionapuviranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto seuraa määrärahojen riittävyttä ja tiedottaa niistä ajantasaisesti. Avustusta hakevalla on mahdollisuus neuvonnan saamiseen Liikenne- ja viestintävirastolta. Lisäksi asiassa olisi otettava huomioon, että tuen hakeminen olisi vapaaehtoista. Perustuslakivaliokunta on vaikiituneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta aiheudu erityisen tiukkaa rajausedellytystä lainsäätäjän harkinnalle silloin, kun pyritään luomaan kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaa sääntelyä (PeVL 40/2014 vp, PeVL 64/2010 vp, PeVL 28/2009 vp). Yhteenvetona voidaan todeta, että edellä esitetyn perusteella esityksen mahdolliset perusoikeusrajoitukset, erityisesti yhdenvertaisuutta ja omaisuudensuojaa koskevat näkökohdat, ovat hyväksyttävissä ja perusteltuja perustuslain 2 luvun mukaisten yleisten rajoitusperusteiden puitteissa.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksityksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

### henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026-2027

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan valtion talousarvion mukaiseen romutettavan auton tilalle myönnettävään valtionavustukseen uuden henkilöauton hankintaan (*romutuspalkkio*).

Avustus myönnetään valtionavustuslain (688/2001) 5 §:ssä tarkoitettuna yleisavustuksena.

#### 2 §

##### *Valtionapuviranomainen*

Valtionavustuslain mukaisena valtionapuviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto. Romutuspalkkion käytön valvonnasta, hakemustietojen käsittelystä, palauttamisesta ja takaisinperinnästä säädetään valtionavustuslaissa.

#### 3 §

##### *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset*

Romutuspalkkio myönnetään käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka

- 1) on hankkinut omaan käyttöönsä uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jonka omistaja tai haltija hän on, ja ensirekisteröinyt sen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin sekä sitoutunut pitämään sen vähintään yhden vuoden ajan;
- 2) on toimittanut romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä säädetyllä tavalla yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka omistajaksi tai haltijaksi hän on saman ajan ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin ja joka on ensirekisteröity vuonna 2015 tai aikaisemmin;
- 3) on saanut romutettavaksi toimittamastaan henkilöautosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen, joka on päivätty 1.10.2025-31.12.2027.

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on, että 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetun henkilöauto on nollapäästöinen ja sen käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety, tai henkilöauton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 grammaa kilometriltä.

Yhden uuden henkilöauton hankintaa vastaan voidaan myöntää vain yksi romutuspalkkio.

#### 4 §

##### *Romutuspalkkion määrä*

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 2 500 euroa sellaisen henkilöauton hankintaa vastaan, jonka käyttövoimana on sähkö, tai 2000 euroa sellaisen henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 140 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

#### 5 §

##### *Romutuspalkkion hakeminen*

Romutuspalkkiota haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta uuden henkilöauton sitovan hankinnan jälkeen. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä henkilöautosta, jota varten romutuspalkkiota haetaan, sekä sitä vastaan romutettavasta henkilöautosta. Hakemus on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Hankittavan uuden henkilöauton tilaussopimus tulee olla päivätty aikaisintaan 1 päivänä lokakuuta 2025 ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027.

Romutuspalkkion hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi saatuaan tiedon siitä, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto voi hylätä hakemuksen.

#### 6 §

##### *Muutoksenhaku*

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

#### 7 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2028.

---

Helsingissä x.x.2025



**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne