

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ympäristöministeriö pitää esityksen mukaista tukimekanismia yleisesti ottaen tarkoituksenmukaisena ja tarpeellisena liikenteen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta. Romutuspalkkio voi olla tehokas tapa nopeuttaa autokannan uusiutumista ja ohjata valintoja vähäpäästöisiin käyttövoimiin.

Tukimekanismin tulisi olla johdonmukainen myös kiertotalouden ja luonnonvarojen kestävä käytön tavoitteiden kanssa, minkä tarkastelu puuttuu HE:n ympäristövaikutusten arvioinnista. Esityksen mukainen kampanja on luonnonvarojen käytön kannalta ongelmallinen, sillä toimenpide kannustaa romuttamaan ajoneuvoja, joiden elinkaari ei ole välttämättä vielä päättynyt. Esityksessä ei myöskään ole tarkasteltu romutuspalkkion vaikutusta jätelain mukaisen tuottajan järjestämän jätehuollon ulkopuolelle jäävien romuajoneuvojen määrään. Näiden ajoneuvojen sisältämien materiaalien hyödyntämisen ja niistä aiheutuvien ympäristöhaittojen vähentämiseksi olisi tärkeää, että ne toimitettaisiin asianmukaiseen jätehuoltoon. Romutuspalkkion edellytyksenä on, että yhtä uutta henkilöautoa vastaan ostaja vie jätelain mukaisesti romutettavaksi yhden vähintään 10 vuotta vanhan auton, joka on vähintään 12 kuukautta ollut hänen omistuksessaan ja liikennekäytössä. Jos romutuskampanja haluttaisiin tehdä kiertotaloustavoitteet edellä, tulisi sen kohdistua seisonnassa oleviin autoihin, joita ei olla enää ottamassa liikennekäyttöön. Tällöin hyödyntämätön raaka-ainemateriaali saataisiin takaisin käyttöön ja voitaisiin vähentää asianmukaisen jätehuollon ulkopuolelle jäävistä romuajoneuvoista aiheutuvia ympäristöhaittoja. Saatavan palkkion ei tulisi myöskään olla sidottu uuden auton hankintaan, sillä se lisäisi luonnonvarojen käyttöä.

Koska kyse on eri ympäristötavoitteiden välillä olevasta ristiriidasta, olisi tärkeää varmistaa, että toimenpiteellä saavutettavat ilmastohyödyt ovat mahdollisimman suuret. Suomen autokannasta yli kolmasosa eli noin miljoona autoa on iältään 15 vuotta tai yli. Romutuspalkkion tulisi tämän vuoksi kohdistua ensisijaisesti vanhoihin, esimerkiksi juuri vähintään 15 vuotta vanhoihin, korkeat päästöt omaaviin autoihin, ja tilalle hankittavan ajoneuvon tulisi olla täyssähköauto tai muu mahdollisimman vähäpäästöinen vaihtoehto. Tutkimusten mukaan uusilla autoilla ajetaan keskimäärin enemmän kuin vanhoilla, mikä voi johtaa siihen, että vuositasolla syntyvät päästöt eivät merkittävästi alene tai voivat jopa kasvaa, vaikka kilometrikohtaiset päästöt pienenevät. Tämä puoltaa alhaista tai jopa 0

g/km päästörajaa uuden romutuspalkkion avulla hankittavan auton osalta. Uusien täyssähköautojen korkea hankintahinta voi kuitenkin muodostaa esteen monille kotitalouksille, vaikka niiden käyttökustannukset ovat merkittävästi alemmat. Tämän vuoksi olisi perusteltua, että tukimekanismi ulottuisi lisäksi sekä käytettyihin sähköautoihin että myös ladattaviin hybrideihin. Ne tarjoavat hankintahinnaltaan kohtuullisempia vaihtoehtoja ja madaltavat kynnystä siirtyä kohti täyssähköistä ajoneuvokantaa. Useille kuluttajille lataushybridi toimii siirtymävaiheen ratkaisuna, ja sen tukeminen voi siten tuottaa päästövähennyshyötyjä usean vuoden aikajänteellä.

Vuonna 2024 ensirekisteröityjen autojen keskimääräiset CO₂-päästöt käyttövoimittain (WLTP) olivat seuraavat: bensiini 120,9 g/km, diesel 203,4 g/km, maakaasu 108,0 g/km, bensiini/sähkö 23,5 g/km ja diesel/sähkö 16,3 g/km. Kokonaiskeskiarvo oli 68,8 g/km. Esityksessä ehdotettu 140 g/km päästöraja tarkoittaa, että käytännössä suurin osa uusista autoista olisi tukikelpoisia. Tämä heikentää mahdollisuutta ohjata valintoja aidosti vähäpäästöisiin vaihtoehtoihin, eikä kohdenna tukea lainkaan vaikuttavasti. Romutuspalkkion ohjaustehon vahvistamiseksi päästörajan alentamista tasolle 120 g/km tulee vielä harkita.

Ilmastotoimien ja kansanterveyden näkökulmasta myös sähköpolkupyörien sisällyttäminen tukikelpoiisiin vaihtoehtoihin aiempien kampanjoiden tapaan voi tukea liikunnan päästövähennyksiä. Traficomien seurantatutkimuksen mukaan 2020–2021 romutuspalkkiokampanjasta yli 70 % autonsa romuttaneista käytti saamansa palkkion sähköavusteiseen pyörään. Kyselyn perusteella vajaa kaksi kolmasosaa sähköavusteisen pyörän hankkineista ei olisi hankkinut sähköavusteista pyörää ollenkaan ilman romutuspalkkiokampanjaa. Vastausten perusteella sähköavusteinen pyörä hankittiin aktiiviseen käyttöön, ja sillä korvattiin myös aiemmin autolla tehtyjä matkoja. Vajaa puolet vastaajista kertoi hankkineensa sähköavusteisen pyörän tehdäkseen talvikauden pyöräilystä itselleen mahdollista.

Romutuspalkkion kustannustehokkuus päästövähennyskeinona paranee sitä mukaa, mitä suurempi päästövähennys sen kautta saavutetaan. Liikennesektorin päästökehitys on viime vuosina etäännytynyt asetetuista tavoitteista, ja vaikuttavien ja hyväksyttävien ohjauskeinojen tarve on kasvanut. Nyt ehdotettu romutuspalkkiokampanja voi osaltaan suunnata kehitystä takaisin tavoiteuralle. Koska kampanjan aikana hankitut ajoneuvot ovat erittäin todennäköisesti käytössä vielä vuosina 2030 ja 2035, niiden ominaisuudet vaikuttavat suoraan Suomen päästökehitykseen ja velvoitteiden saavuttamiseen.

Jotta esitys edistäisi myös kiertotaloustavoitteita ja romuajoneuvojen toimittamista asianmukaiseen jätehuoltoon, tulisi harkita sitä, ettei romutuspalkkion edellytyksenä olisi, että auto on ollut liikennekäytössä ennen romutuspalkkion hakemista. Romutuspalkkio lisäisi uusien autojen määrää autokannassa myös ilman liikennekäyttövaatimusta, jos liikennekäytöstä poistetun auton tilalle ostettaisiin uusi auto.

Ympäristöministeriö huomauttaa lisäksi, että ajoneuvon romuttamisesta ja ajoneuvojen tuottajan laajennetusta tuottajavastuusta säädetään Suomessa jätelaissa (646/2011). Säännökset perustuvat esityksessä mainittuun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin romuajoneuvoista (2000/53/EY) sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin jätteistä ja tiettyjen direktiivien kumoamisesta (2008/98/EY). Esityksen perusteluissa mainittu valtioneuvoston asetus romuajoneuvoista (581/2004) on kumottu valtioneuvoston asetuksella romuajoneuvoista sekä vaarallisten aineiden käytön rajoittamisesta ajoneuvoissa (123/2015).

Laine-Ylijoki-Laakso Tia
Ympäristöministeriö

Lemmelä Eini
Ympäristöministeriö - Ilmasto- ja ympäristönsuojeluosasto