

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Autotuoajat ja -teollisuus ry toteaa lausuntonaan henkilöautojen romutuspalkkiosta seuraavaa:

Hallituksen esitys romutuspalkkiokampanjasta on perusteltu ja oikein ajoitettu. Romutuspalkkio tukee päästötavoitteiden saavuttamista, parantaa liikenneturvallisuutta, uudistaa autokantaa ja on myös tärkeä taloutta ja kulutuskysyntää piristävä toimenpide.

Toivomme kiinnitettävän erityisesti huomioita seuraaviin seikkoihin:

- Esitetty päästöraja (140 g/km WLTP) on alempi kuin vuoden 2015 ja samantasoinen kuin 2018 romutuspalkkiokampanjan päästöraja (vuonna 2015 päästöraja oli 120 g/km NEDC eli noin 153 g/km WLTP ja vuonna 2018 raja oli 110 g/km eli 140 g/km WLTP).
- Uusien autojen pakolliset turvajärjestelmät vähentävät liikennekuolemia ja loukkaantumisia.
- Romutuspalkkion voimaantulo 1.10.2025 estää markkinahäiriöitä. Se edellyttää kuitenkin joko erittäin nopeaa eduskuntakäsittelyä tai takautuvuutta.
- Vaatimus romutettavan auton 12 kk yhtäjaksoiselle liikennekäytössä ololle on kohtuuton ja voi rampauttaa romutuspalkkion kysynnän ja siten sille asetetut tavoitteet.
- Romutuspalkkio kohdistuu pääosin sellaisiin henkilöihin, jotka ilman romutuspalkkiota eivät ostaisi uutta autoa.

Ympäristövaikutukset

Autotuoja ja -teollisuus ry:n laskelmien perusteella romutuspalkkion päästövähennysvaikutus olisi noin 11 000 t/v. Autoalan arvio tulevalla romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen keskipäästöksi on noin 80-85 g/km. Autokannassamme olevien autojen keskipäästö on noin 180 g/km WLTP-tasolle muunnettuna, eli noin 140 g/km NEDC-mittaustavalla.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan useita toimia ja romutuspalkkio on olennainen osa tätä kokonaisuutta. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta lukuun ottamatta muita yksittäisiä megatonniluokan päästövähennystoimenpiteitä ei ole. Monipuolista toimenpidevalikoimaa tarvitaan, sillä keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman (KAISU) mukaan liikennesektorin päästökuilu on kasvanut 0,32-0,97 miljoonaa tonniin vuodelle 2030. Päästökuilun kasvu johtuu pääosin jakeluvelvoitteen alentamisesta ja hankinta- ja latausinfstruktioiden alasajosta.

Autotuoja ja -teollisuus ry katsoo, että esityksessä uusien autojen päästöraajat ovat hyvin linjassa aiempien romutuspalkkioiden kanssa. Hallituksen esityksen luonnoksessa ehdotetaan, että palkkiota voisi käyttää autoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 140 g/km WLTP-päästömittaustavalla (noin 110 g/km NEDC-mittaustavalla).

Raja on hieman korkeampi kuin edellisessä vuosien 2020-2021 romutuspalkkiokampanjassa, jolloin raja oli WLTP-mittaustavalla 120 g/km. Nyt esitetty päästöraja on sama kuin vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa, jolloin raja oli 110 g/km NEDC eli 140 g/km WLTP ja alempi kuin vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilun päästöraja, joka oli NEDC-mittaustavalla 120 g/km, mikä vastaa WLTP-mittaustavalla mitattuna noin 153 g/km hiilidioksidipäästöjä.

- Autotuoja ja -teollisuus ry pyytää huomioimaan hallituksen esityksen perusteluissa, että aiempia romutuspalkkiokampanjoita on järjestetty niin vastaavan tasoisella päästörajalla, kuin myös korkeammalla ja matalammalla päästörajalla. Tulevan romutuspalkkiokampanjan päästövaikutuksia voidaan siis tältä osin hyvinkin arvioida nojautuen edellisiin romutuspalkkiokampanjoihin.

Suomessa autojen romutusikä on jo 23 vuotta. Näiden vanhojen autojen päästöluokitukset ovat Euro 3:n tai korkeintaan Euro 5:n päästövaatimukset täyttäviä ja niiden hengitysilmaille haitalliset päästöt ovat olleet jo uutena moninkertaisia uusiin autoihin verrattuna. Autokannassa on luonnollisesti edelleen jopa katalysaattorittomia tai vanhempaa kuin Euro 3 -päästöluokkaa edustavia autoja. Vanhoissa autoissa ei ole esimerkiksi typenoksidit lähes kokonaan neutraloivaa SCR-järjestelmää tai hiukkassuodattimia. Merkittävä osa vanhoista autoista on dieselkäyttöisiä, joissa sekä hiukkas- että typenoksidipäästöt ovat korkeita.

Palkkiosummat

Palkkiosummiksi on ehdotettu 2 000 euroa polttomoottorikäyttöiseen (ml. lataushybridit) henkilöautoon, kun auton tyyppihyväksynnän mukainen CO₂-päästö on enintään 140 g/km ja 2 500 euroa täyssähköautolle (ml. vetykäyttöiset autot). Summat ovat hieman korkeammat kuin edellisissä romutuspalkkioissa.

Mikäli romutuspalkkion saamisen ehdot romutettavalle autolle eivät ole liian kireät ja rajaavat, edesauttavat aiempaa korkeammat tukisummat palkkion menekkiä ja siten romutuspalkkiolle asetettujen ilmasto- ja liikenneturvallisuuksavoitteiden saavuttamista. Sähköautojen korkeampi palkkiosumma on perusteltu siksikin, että sähköautojen keskihinta on vielä merkittävästi polttomoottoriautoja korkeampi.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Suomen autokannassa on noin 1,2 miljoonaa yli 15 vuotta vanhaa henkilöautoa. Nämä autot ovat sekä aktiiviselta että passiiviselta turvallisuudeltaan huomattavasti heikotasoisempia uusiin autoihin verrattuna. Passiivisella turvallisuudella tarkoitetaan esimerkiksi auton korirakennetta ja muotoilua; aktiivisella turvallisuudella esimerkiksi ajovakautusjärjestelmää, automaattista hätäjarrutusta, jalankulkijan tunnistusta ja kuolleen kulman tunnistinta.

Uusissa henkilöautoissa on vuodesta 2024 lähtien ollut pakollisena mm. automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä ja peruutustutka tai -kamera. EU-komission arvioiden mukaan turvallisuusasetuksen muutokset vähentävät koko EU-alueella vuosina 2021–2037 yhteensä noin 24 800 liikennekuolemaa.

Onnettomuustietoinstituutti OTI:n vuosiraportissa 2023

(<https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/tilastot-ja-julkaisut/vuosiraportit/>) todetaan, että liikkumisvälineeseen liittyvistä taustariskeistä yleisimpiä olivat ajoneuvojärjestelmien puuttumiseen, turvalaitteiden käyttämättömyyteen sekä renkaihin liittyvät taustariskit. Raportissa esitetään turvallisuuden parantamiseksi yhtenä keinona ajoneuvokannan uusiutumisen tukemista.

OTI:n raportissa erilaisten ajoneuvojärjestelmien puuttuminen tunnistettiin taustariskiksi 25 %:ssa onnettomuuksista ja turvavyön käyttämättömyys 12 %:ssa onnettomuuksista. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa moottoriajoneuvon kuljettajien käyttämään ajoneuvoon liittyviä taustariskejä tunnistettiin 54 %:ssa onnettomuuksista. Tällaisia olivat muun muassa ajoneuvojärjestelmien puutteet sekä ajoneuvosta havaitsemista estävät tekijät.

Suomessa autojen keskimääräinen romutusikä on jo 23 vuotta. Näissä vanhoissa autoissa ei ole edes ajonvakautusjärjestelmää, joka vakuutusyhtiöiden datan mukaan on vähentänyt suistumisonnettomuuksia jopa yli 50 prosenttia.

Taloudelliset vaikutukset

Romutuspalkkion vaikutus valtion talouteen on positiivinen. Romutuspalkkion kustannus on 20 miljoonaa euroa, mutta se tulee takaisin verotuottoina ja onnettomuuskustannussääntöinä.

Autoalan laskelmien mukaan palkkiolla ostettavien autojen tuottama autoverotulojen kasvu olisi noin 18 miljoonaa euroa ja arvonlisäverotuottojen kasvu noin 60 miljoonaa euroa. Onnettomuuskustannussäästö nousee 5,5 miljoonaan euroon.

Kun laskemissa huomioidaan ainoastaan ne uudet autot, joita ei hankittaisi ilman romutuspalkkiota, autoverotuottojen kasvu olisi noin 11 miljoonaa euroa, arvonlisäverotuottojen kasvu 36 miljoonaa euroa ja onnettomuuskustannussäästö 3,3 miljoonaa euroa.

Romutuspalkkion tuottama arvonlisävero on suurelta osin aidosti lisäästä. Vaihtoehtona uuden auton hankinnalle ei ole muu vastaavan suuruinen arvonlisäverollinen kulutus, vaan käytetyn auton hankinta. Käytetyn auton kauppa on kuluttajien välisenä kauppana arvonlisäverotonta ja autoliikkeen kautta tehtynä arvonlisävero maksetaan vain voittomarginaalista, joka sekin on autoliikkeelle vähennyskelpoista - toisin siis kuin kuluttajan uudesta autosta maksama arvonlisävero.

Liikenne- ja viestintäviraston resursointi romutuspalkkiohakemusten käsittelyssä

Autotuojat ja -teollisuus ry tunnistaa, että romutuspalkkiohakemusten käsittelystä aiheutuu Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille kustannuksia niin tietojärjestelmien osalta kuin henkilöstökuluina. Pyydämme siis huolehtimaan hallituksen esityksessä Traficomien riittävästä rahoituksesta romutuspalkkiokampanjan sujuvaksi toteuttamiseksi.

Voimaantulo ja viranomaispäätös hyväksytystä hakemuksesta

Autotuojat ja -teollisuus ry pitää kannatettavana, että romutuspalkkiota voitaisiin myöntää esityksen mukaisesti jo 1.10.2025. Tämä estää markkinahäiriön syntymistä autokauppaan. Markkinahäiriöuhka on toki romutuspalkkiossa pienempi kuin autoverotuksen muutoksissa, sillä romutuspalkkion käyttäjissä korostuvat ensi kertaa uutta autoa ostavat.

Lain voimaan saattaminen 1.1.2026 mennessä ja romutuspalkkioiden käsittelyn aloittaminen 1.10.2025 vaatii eduskunnalla pikaista lain käsittelyä. Autoveron muutostilanteissa on markkinahäiriön välttämiseksi aiemmin sovellettu takautuvuutta. Käytännössä on toimittu siten, että uuden lain tultua eduskuntakäsittelyn jälkeen lainvoimaiseksi, on jälkikäteen tehty autoverotukseen oikaisu uuden lain verotuksen tason mukaiseksi siitä päivästä alkaen, kun hallituksen esitys on julkaistu. Mikäli eduskunta ei ole ehtinyt käsitellä romutuspalkkiota koskevaa lakia 1.10.2025 mennessä, voitaisiin kuitenkin romutuspalkkio maksaa taannehtivasti myös 1.10.2025 alkaen sillä oletuksella, että eduskunta hyväksyy myöhemmin lain olennaisilta osiltaan muuttumattomana.

Takautuvaan voimaantuloon liittyy kuitenkin riski, joka tulee huomioida. Jos asiakas tilaa auton tänä vuonna ja on aikeissa käyttää siihen romutuspalkkion, mutta saa käytännössä päätöksen palkkiosta vasta 1.1.2026 jälkeen, on mahdollista, ettei romutettu auto täyttänytään romutuspalkkion ehtoja. Tällöin palkkio jäisi saamatta, vaikka uusi auto olisi tilattu ja hankittu juuri romutuspalkkion vuoksi. Tällä voi olla merkittäviä vaikutuksia mm. rahoituspäätökseen ja koko kaupan toteutumismahdollisuuksiin. Olisikin tarpeellista, että Traficom alkaisi tehdä ehdollisia ennakkopäätöksiä romutuspalkkion myöntämisestä heti 1.10. alkaen, jolloin hakija saisi heti hakemuksen jätettyään tiedon siitä, onko vanha auto romutuspalkkiokelpoinen.

Jos sen sijaan ajatuksena on, että hakemuksia voisi jättää vasta 1.1.2026 alkaen (vaikka uuden auton saisi tilata ja romuauton romuttaa jo 1.10. alkaen), ostajalle jäisi tämän vuoden puolella tehdyissä kaupoissa epävarmuus palkkion saamisesta. Osalla ostajista 2000-2500 euroa voi olla kynnyskysymys rahoituksen saannissa, jolloin palkkion peruuntuminen esimerkiksi siitä syystä, että vanha auto ei olisikaan palkkiokelpoinen, voisi aiheuttaa niin kuluttajalle kuin autokaupalle harmia ja taloudellisen riskin.

- Koska romutuspalkkio maksetaan kuluttajalle vasta auton luovutuksen/rekisteröinnin hetkellä, Autotuojat ja -teollisuus ry esittää, että Traficom alkaisi käsitellä hakemuksia ja tehdä ehdollisia ennakkopäätöksiä jo 1.10.2025 alkaen, vaikka romutuspalkkiota koskeva laki ei olisikaan saanut vielä lainvoimaa.

Vaikutukset autohankintoihin

Hallituksen esitysluonnoksessa romutuspalkkion arvioidaan vaikuttavan automarkkinaan siten, että osa kuluttajista vie autonsa romutettavaksi ja hankkii uuden ajoneuvon aiemmin kuin olisi ilman romutuspalkkiota tehnyt.

Autotuojat ja -teollisuus ry katsoo Traficomien tekemien, aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten perusteella, että keskeinen vaikutus on uusien autojen ostaminen käytettyjen

autojen sijasta. Hallituksen esityksessä esitetty johtopäätös on siis osittain ristiriitainen aiempien romutuspalkkioiden tutkimustulosten valossa.

Vuoden 2015 romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimuksen perusteella hieman yli 60 prosenttia ja vuoden 2018 seurantatutkimuksen perusteella noin puolet palkkiota hyödyntäneistä ei olisi ostanut uutta autoa ilman romutuspalkkiota. Lisäksi noin 40 prosenttia vastaajista ilmoitti, ettei ollut koskaan aiemmin hankkinut uutta autoa.

Romutuspalkkion vahvuus onkin siinä, että se ei pääosin aikaista uuden auton ostoa - sillä harvalla sellaisella henkilöllä, joka normaalisti hankkii uuden auton, on romutuspalkkion ehdot täyttävää vanhaa autoa omistuksessaan - vaan houkuttelee uusia uuden auton ostajia. Toisin sanoen sellaisia henkilöitä, jotka normaalisti ostaisivat autoa vaihtaessaan käytetyn, usein valmiiksi jo melko vanhan auton.

Vaatus 12 kk yhtäjaksoisesta liikennekäytössä olosta on ongelmallinen

Lakiehdotuksen mukaan romutettavan henkilöauton tulisi olla ollut liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista. Ehto on ongelmallinen ja se voi syödä koko romutuspalkkiokampanjan tehon. Ehtojen tiukentaminen jo vuonna 2018 johti siihen, että romutuspalkkion menekki ei ollut yhtä suuri kuin edellisellä kerralla ja budjetista jäi hiukan varoja jakamatta. Näin ollen kampanjan tavoitteetkaan eivät aivan täysimääräisesti täyttyneet.

- Autotuojat ja -teollisuus ry esittää, että liikennekäyttövaatus poistettaisiin, jotta myös sellaiset aktiivisesti käytössä olevat vanhemmat autot, jotka ovat osan vuodesta olleet pois liikennekäytöstä, voitaisiin hyväksyä romutuspalkkiokelpoisiksi. Tämä muutos keventäisi myös viranomaisen hallinnollista taakkaa.

On tyypillistä, että romutusikäisiä autoja pidetään liikennekäytössä esimerkiksi vain kesäkuukausien aikana. Lisäksi on tyypillistä, että elinkaarensa päässä oleva auto otetaan lyhytaikaisesti pois liikennekäytöstä esimerkiksi vikaantumisen tai katsastuksessa tapahtuneen hylkäyksen takia odottamaan mahdollista korjausta, eteenpäin myyntiä tai päätöstä auton kierrättämisestä. Myös tällaisten aktiivikäyttöön todennäköisesti palaavien elinkaarensa päässä olevien autojen saaminen kierrätykseen olisi tärkeää autokannan uudistamisen kannalta.

Mikäli jo lyhyt katkos liikennekäytössä veisi autolta romutuspalkkiokelpoisuuden, palkkion hyödyntäjien määrä jäisi pieneksi. Esitämme, että liikennekäytössä olo vaatus poistetaan.

Romutuspalkkiota on aika ajoin kritisoitu siitä, että se suosii hyvätuloisia. Liikenne- ja viestintäviraston vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilua koskevasta seurantalutkimuksesta voidaan havaita, että romutuspalkkiolla uuden auton ostaneet ovat keskimääräistä uuden auton ostajaa nuorempia, pienituloisempia ja useammin naisia. Lisäksi romutuspalkkiolla hankitut autot ovat olleet pienempiä ja huomattavasti edullisempia kuin uutena myydyt autot keskimäärin.

Romutuspalkkio tulisi nähdä autokantaa uudistavana toimenä, eikä niinkään sosioekonomisena kotitalouden tukena, vaikka toki autokannan uudistaminen hyödyttää myös pienituloisia. Pienituloiset kotitaloudet eivät voi ostaa uusia autoja, mutta mitä enemmän markkinoilla on saatavana eri hintaluokkien ja käyttövoiman autoja käytettynä, sitä aiemmin myös pienituloiset pääsevät kiinni vähäpäästöisempään, turvallisempaan ja ehkä hieman uudempaan autoon. On tärkeää muistaa, että halpoja käytettyjä autoja ei valmisteta. Jonkun on ostettava auto uutena, jotta se myöhemmin, yli 20 vuoden ajan, on myös pienempituloisen hankittavissa edullisemmin käytettynä.

On selvää, että kaikkein pienituloisimmilla ei ole varaa hankkia uutta autoa edes romutuspalkkion turvin. Jos romutuspalkkio kohdistettaisiin esimerkiksi alle 20 000 euroa vuodessa tienaa-ville, tulisi romutuspalkkiosumman kattaa noin puolet uuden auton hinnasta. Tällöinkin 10 000–15 000 euron omarahoitusosuuden kattaminen olisi monelle pienituloiselle vaikeaa. Lisäksi yli 10 000 euron suuruinen romutuspalkkio tarkoittaisi joko noin viisinkertaista budjettia (100 M€), tai nyt ehdotetulla 20 miljoonan euron budjetilla sen vaikutukset jäisivät – niin liikenneturvallisuuden kuin liikenteen ilmastotavoitteiden osalta – hyvin vaatimattomiksi. 20 miljoonan euron budjetilla saataisiin uusia vähäpäästöisiä autokantaa alle 2 000 kappaletta, kun nyt ehdotetuilla ehdoilla niitä saadaan hieman alle 10 000 kappaletta.

- Autotuoajat ja teollisuus ry katsoo, että kaikkein pienituloisempien romutuspalkkio voitaisiin järjestää EU:n sosiaalisesta ilmastorahastosta saatavilla tuloilla. Kyseisen ilmastorahaston varojen käytön ehdot vaativat jäsenmaita osoittamaan varat haavoittuville kotitalouksille eli pienituloisille ja alemman keskituloluokan kotitalouksille, jotka elävät tai ovat vaarassa pudota energia- ja liikenneköyhyyteen.

Romutuspalkkion eräs lähtökohta on se, että se maksaa omat kustannuksensa kasvavin auto- ja arvonlisäveroin. Mikäli romutuspalkkio suunnattaisiin vain alle 20 000 euroa vuodessa tienaa-ville, palkkiosumman ollessa esimerkiksi 10 000 euroa, ei romutuspalkkiolla hankituista uusista autoista kertyisi valtiolle yhtä paljon verotuottoja, kuin mitä tukisumma hankittua uutta autoa kohden olisi.

Lisäksi huomionarvoista on se, että kotimaasta hankittu uusi auto hyödyttää kansantalouttamme lisääntyvien verotulojen ja työpaikkojen sekä yritysten toimintaedellytysten parantumisen kautta.

Käytetyn auton voi toki hankkia aina myös ulkomailta, mutta tuolloin ostohinta ja suurelta osin myös arvonnäisäverotuotto jäävät hyödyttämään lähinnä maata, josta auto ostettiin. Uusien autojen myynti kotimaassa on laskenut vuosien ajan taantuman, korkojen nousun ja uudehkojen käytettyjen autojen tuonnin kasvun seurauksena. Romutuspalkkio on siis tässäkin mielessä tarpeellinen ja kotimaista yksityistä kulutuskysyntää elvyttävä toimenpide.

Tuen selkeä rajausta tuottaa haluttuja tuloksia

Autotuoajat ja -teollisuus ry pitää hyvänä, että hallituksen esitysluonnos sulkee yksiselitteisesti pois nippuromutusten mahdollisuuden ja sitä, että tuen käyttö kohdistetaan nimenomaan uusien autojen hankintaan. Selkeä linjaus nopeuttaa tavoitellulla tavalla autokannan uusiutumista ja tuottaa haluttuja ympäristö- ja turvallisuusvaikutuksia.

Autoala kannattaa sähköavusteisen pyörän hankintakannusteita omana erillisenä toimenpiteenä, ei yhdistettynä autojen romutuspalkkioon. Kannusteista on paitsi kansanterveydellistä hyötyä, myös jossain määrin ilmastohyötyjä. On kuitenkin muistettava, että romutusikäisiä autoja maassamme on lähinnä siellä, jossa etäisyydet ovat pitkiä ja olosuhteet ympärivuotiselle pyöräilylle rajalliset.

Aiempien romutuspalkkioiden seurantalutkimukset osoittavat, että romutuspalkkiolla hankittu uusi auto korvaa käytetyn aktiivikäytössä olleen auton ja tuottaa siten vähäpäästöisempiä ajokilometrejä. Vuoden 2020-2021 romutuspalkkion seurantalutkimus osoitti, että romutuspalkkion myötä sähköavusteisen pyörän hankkineet olivat ajaneet romutetulla autolla sen romutusta edeltäneenä vuonna selkeästi auton hankkineita vähemmän ja heillä oli myös enemmän autoja taloudessa ennen romutuspalkkion hyödyntämistä.

Kunnioittavasti,

Tero Kallio

toimitusjohtaja

Autotuoajat ja -teollisuus ry

Hietala Hanna

Autotuojat ja -teollisuus ry