

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä, joka koskee vuosina 2026–2027 toteutettavaksi ehdotettua henkilöautojen romutuspalkkiota.

Keskuskauppakamari kannattaa esitettyä romutuspalkkiota, sillä se nopeuttaa autokannan kiertoa ja lisää uusien autojen kysyntää tilanteessa, jossa autokannan uusiutuminen on hidastunut merkittävästi heikon taloustilanteen, kasvaneiden korkojen ja heikentyneen kuluttajaluottamuksen seurauksena. Määräaikaisesta romutuspalkkiosta on hyviä kokemuksia erityisesti vuosilta 2015 ja 2018, jolloin romutuspalkkio toteutettiin Suomessa ensimmäisiä kertoja. Romutuspalkkioiden teho on näkynyt erityisesti elinkaarensa päässä olevien kierrätykseen palautuneiden autojen määrän selvänä kasvuna. Palkkion on seurantatutkimusten perusteella havaittu lisäävän uusien autojen kysyntää. Romutuspalkkiot ovat osoittautuneet tehokkaiksi toimenpiteiksi autokannan uudistamisessa, sillä aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten mukaan noin 60 prosenttia palkkion hyödyntäneistä ei olisi hankkinut uutta autoa ilman romutuspalkkiota. Seurantatutkimusten perusteella suurin osa palkkion hyödyntäneistä olisi ilman romutuspalkkiota hankkinut uuden auton sijasta käytetyn auton.

Romutuspalkkiota on kritisoitu siitä, että se kohdistuu ensisijaisesti hyvätuloisille kotitalouksille, joiden on mahdollista investoida uuteen autoon. Uusien autojen ostajien tulojakauman perusteella palkkio on kuitenkin lisännyt keskimääräistä pienituloisempien mahdollisuutta hankkia uusi auto. Aikaisempien romutuspalkkioiden (2015, 2018 ja 2020–2021) vaikutuksia selvittäneiden kysely- ja tilastotutkimusten perusteella romutuspalkkiolla hankitut autot olivat pienempikokoisia ja edullisempia kuin muut samaan aikaan ensirekisteröidyt henkilöautot. Romutuspalkkion hyödyntäjät olivat selvästi pienituloisempia ja nuorempia kuin uuden auton ostajat keskimäärin. Romutuspalkkio on kiinnostanut vanhan auton omistajia eniten maakunnissa, joissa uusia autoja ostetaan keskimääräistä vähemmän.

Uusia autoja hankkivat pääosin keski- ja suurituloiset kotitaloudet, sillä uudet autot ovat kotitalouksille suuria hankintoja. Autokannan uusiutuminen hyödyttää välillisesti myös pienituloisempia kotitalouksia, sillä autokannan uusiutumisen nopeutuessa myös käytettyjen autojen markkinassa on tarjolla aiempaa enemmän edullisempia vähäpäästöisiä autoja.

Romutuspalkkion on arvioitu vähentävän liikenteen päästöjä noin 9 000 tonnilla (CO₂-tonni-ekv.) vuosittain. Määrä vastaa noin 4 000 keskivertoauton vuosittaista päästökuormaa, joten kyse on toimenpiteen mittakaavaan suhteutettuna merkittävästä päästövähennystoimenpiteestä. Koska romutuspalkkio koskee vain murto-osaa autokannasta – arviolta 10 000 henkilöautoa – se vaatii tuekseen muita päästövähennystoimia, kuten lataus- ja jakeluinfratukia sekä päästöttömien henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia. Vuodelle 2030 asetetun liikenteen päästöjen vähentämistavoitteen saavuttaminen edellyttää monien pienten liikenteen päästövähennystoimenpiteiden toteuttamista, sillä liikennesektorilla ei ole tunnistettu yksittäistä toimenpidettä, joilla päästökuilu voitaisiin kuroa umpeen. Vaikutuksiltaan pienten päästövähennystoimenpiteiden merkitys korostuu tilanteessa, jossa suuria vaikutuksiltaan hallittuja vähennystoimia ei ole tunnistettu. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman luonnoksen mukaan liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen edellyttäisi noin 320 000–970 000 CO₂-tonnin verran lisätoimia.

Autokannan uusiutuminen parantaa liikenneturvallisuutta, sillä uudet autot ovat huomattavasti turvallisempia kuin elinkaarensa päässä olevat autot. Viime vuosikymmenten aikana erityisesti ajonvakautusjärjestelmät, turvatyyny ja korirakenteiden kasvaneet kolariturvallisuusvaatimukset sekä viime vuosina yleistyneet kuljettajaa avustavat järjestelmät ovat parantaneet merkittävästi liikenneturvallisuutta. Kolariturvallisuusvaatimukset ovat laajentuneet viime vuosikymmenten aikana koskemaan myös autojen turvallisuutta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa tapahtuvissa konflikteissa. Onnettomuustietoinstituutin arvion mukaan romutusikäisten autojen ajosuoritteeseen suhteutettu henkilövahinko-onnettomuuksien riski on noin kolminkertainen uusiin autoihin verrattuna.

Hallituksen esityksessä ei ole arvioitu palkkion vaikutuksia valtion verokertymään. Vaikka romutuspalkkion kustannukset valtiolle palkkioiden muodossa ovat 20 milj. euroa, uusien autojen myynnin kasvu lisää valtion verotuloja. Palkkion seurauksena kasvavan autojen kysynnän tuottama autovero- ja arvonlisäverotulojen määrä kasvaa lähes 50 miljoonalla eurolla, joten verotulokertymän kasvu huomioon ottaen määräraikainen romutuspalkkio lisäisi valtion tuloja.

Pidämme tärkeänä, että romutuspalkkiota voisi hakea lain voimaantulon jälkeen jo 1.10.2025 alkaen romutetusta autosta. Koska lain voimaantuloon on vielä aikaa noin viisi kuukautta, ilman takautuvaa toteutusta osa kotitalouksista siirtäisi elinkaarensa päässä olevien autojen kierrättämistä ja kierrätettävän auton tilalle hankittavan auton hankintaa. Jotta takautuva toteutus olisi kotitalouksien kannalta oikeudenmukainen, hakemuksia tulisi voida jättää Traficomiin jo 1.10.2025 alkaen siten, että hakija voisi saada ehdollisen päätöksen romutuspalkkiohakemukselleen. Ehdollista

päätöstä tehtäessä Traficomissa tarkistettaisiin romutettavaa autoa ja tilalle hankittavaa uutta autoa koskevien ehtojen täyttyminen, jolloin kotitaloudet voisivat saada varmuuden ehtojen täyttymisestä ja tehdä uuden auton hankintapäätöksen. Ehdollisessa päätöksessä palkkio myönnettäisiin lain voimaan tultua, mikäli laki hyväksytään eduskunnassa ja palkkion ehdot täyttyvät. Mikäli ehtojen täyttymistä ei voida tarkistaa jo vuoden 2025 puolella, auton ostajalle jäisi epävarmuus siitä, ovatko he oikeutettuja romutuspalkkioon. Pahimmassa tapauksessa tämä voisi johtaa kaupan purkuun tai kotitalouden kannalta hankalaan tilanteeseen, jossa varat eivät riittäisikään uuden auton hankintaan.

Romutuspalkkiolle esitetyt ehdot ovat näkemyksemme mukaan perusteltuja ja ne ovat samansuuntaisia kuin aiemmin toteutetuissa romutuspalkkioissa. Vuoden omistajuusvaatimus romutettavalle autolle on perusteltu, jotta käytetystä elinkaarensa päässä olevista autoista ei syntyisi romuautomarkkinaa, jossa käytännössä kaikkien ehdot täyttävien uusien autojen kaupassa voisi hyödyntää romutuspalkkion.

Uudelle autolle esitetty päästöraja 140 g/km (WLTP) on perusteltu, jotta romutuspalkkiolla voisi hankkia myös keskihinnaltaan edullisempia uusia autoja, sillä vähäpäästöisten autojen hankintahinta on tyypillisesti korkeampi kuin keskipäästöisten autojen. Sähköautojen hankintaan on esitetty suurempaa romutuspalkkiota, mikä on perusteltua, sillä kotitalouksien sähköautojen hankintaan ei tällä hetkellä kohdistu hankintatukia, ja uusien sähköautojen keskihinta on noin 1,5-kertainen bensiinautoihin verrattuna. Elinkaarensa päässä olevien henkilöautojen keskipäästöt WLTP-mittaustavalla arvioituna keskimäärin noin 210 g/km, joten päästöt vähenevät merkittävästi, kun aktiivisessa käytössä olevia elinkaarensa päässä olevia autoja voidaan korvata uusilla autoilla.

Kymmenen vuoden ikäraja romutettavalle autolle on sovellettu myös aiemmissa romutuspalkkioissa. Ikäraja on perusteltu, sillä vaikka 10–15-vuotiaat autot eivät vielä yleisesti ole elinkaarensa päässä, ikäraja mahdollistaa poikkeuksellisesti vikaantuneiden vähintään 10-vuotiaiden autojen kierrättämisen romutuspalkkiokelpoisina. Alle 20-vuotiaista kierrätykseen palautuvista ajoneuvoista saadaan kierrätyksessä talteen käyttökelpoisia purkuosia, joita voidaan uudelleenkäyttää vanhenevassa autokannassa.

Aiempien romutuspalkkioiden kokemusten perusteella romutettavaa autoa koskevien ehtojen tulisi olla mahdollisimman yksiselitteisiä ja ymmärrettäviä, jotta autonsa romuttaville ei jäisi epäselvyyttä siitä, ovatko he oikeutettuja palkkioon. Mikäli palkkion ehdot ovat epäselviä, auton omistaja saattaa ja romuttaa vanhan autonsa ja hankkia uuden auton palkkion houkuttelemana, mutta jäädä ilman palkkiota. Epäselvistä tilanteista aiheutuu haittaa kotitalouksille, jotka ovat voineet mitoittaa uuden auton rahoituksen siten, että autoa ei ole mahdollista ilman palkkiota hankkia. Lakiehdotuksen mukaan romutettavan henkilöauton tulisi olla ollut yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista liikennekäytössä. Esitämme, että tätä vaatimusta lievennettäisiin tai se poistettaisiin laista kokonaan, jotta myös sellaiset aktiivisesti käytössä olevat vanhemmat autot, jotka ovat osan vuodesta olleet pois liikennekäytöstä, voitaisiin hyväksyä romutuspalkkiokelpoisiksi. On tyypillistä, että romutusikäisiä autoja pidetään liikennekäytössä esimerkiksi vain kesäkuukausien aikana. Lisäksi on tyypillistä, että elinkaarensa päässä oleva auto

otetaan 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 on tärkeää autokannan uudistamisen kannalta. Mikäli jo lyhyt katkos liikennekäytössä veisi autolta romutuspalkkiokelpoisuuden, palkkion hyödyntäjien määrä jäisi pieneksi. Liikennekäytössä olo ei ole monille auton haltijoille tuttu käsite ja se sekoitetaan helposti tieliikennekelpoisuuteen tai auton liikennevakuutuksen voimassaoloon. Näin ollen liikennekäytössä oloa koskevat vaatimukset tekevät laista kuluttajien kannalta vaikeaselkoisen. Romutuspalkkio painottuu aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten perusteella ilman liikennekäytössäolon vaatimustakin aktiivisessa ajossa oleviin autoihin – vuoden 2015 romutuspalkkiossa romutettujen autojen ajokilometrit olivat olleet edellisen vuoden aikana noin 13 000 km ja vuoden 2018 romutuspalkkiossa noin 14 000 km, vaikka vuoden 2015 romutuspalkkiossa romutetulle autolle ei ollut lainkaan vaatimusta liikennekäytössä olosta. Mikäli liikennekäytössä olon vaatimusta pidetään lain valmistelussa välttämättömänä ehtona, se tulisi muotoilla väljemmin – esimerkiksi siten, että auto on ollut vähintään 2 kuukautta liikennekäytössä viimeisimmän 12 kuukauden aikana.

Esitämme lakiluonnokseen muutosta, jossa romutuspalkkion voisi saada uuden henkilöauton hankinta varten myös romutettavasta pakettiautosta. Kotitalouksilla on aktiivisessa liikennekäytössä vanhoja pakettiautoja, joita käytetään pääosin henkilökuljetuksiin. Palkkion laajentaminen pakettiautoihin nopeuttaisi niiden poistumaa liikennekäytöstä ja mahdollistaisi useammalle kotitaloudelle romutuspalkkion hyödyntämisen.

Lisäksi esitämme, että lain 4§:n muotoilua tarkennettaisiin siten, että romutuspalkkion määräksi säädettäisiin 2 500 euroa sellaisen henkilöauton hankintaa vastaan, jonka ainoana käyttövoimana on sähkö ja/tai vety. Muotoilu vastaisi näin lakiluonnoksen 3§:n muotoilua nollapäästöisten autojen osalta. Luonnoksen 4§:n nykyinen muotoilu jättää epäselväksi romutuspalkkion suuruuden ladattavilla hybrideillä, joissa käyttövoimana voi olla sähkö tai bensiini taikka sähkö tai diesel.

Kunnioittavasti,

Hanna Kalenoja

johtava liikenneasiantuntija

Keskuskauppakamari

Kalenoja Hanna

Keskuskauppakamari