

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027. Traficom on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun välillisesti tuottamalla vaikutusarvioita kampanjan eri toteutusvaihtoehdoista.

Esityksessä kerrotaan, että sen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja voi myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä. Traficom pitää kannatettavana, että autokannan uudistumista edistetään liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Uudemmat autot ovat yleensä turvallisempia kuljettajalle, matkustajille ja jalankulkijoille, koska niissä on kehittyneempiä kuljettajaa avustavia aktiivisia turvajärjestelmiä, jotka ehkäisevät onnettomuuksien syntymistä. Uusissa autoissa on yleensä myös parempi korirakenne ja törmäyssuojaus, jotka suojaavat onnettomuustilanteissa. Esityksen mukaan romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa romuttamalla yli 10 vuotta vanhoja autoja sekä lisäämään täyssähköautojen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä. Traficom täsmentää, että romutuspalkkio voi vaikuttaa ohjauskeinona autokaupan volyymiin, autokannan uudistumisvauhtiin, liikenneturvallisuuteen tai päästöihin siltä osin, kun tuen hyödyntäjä on muuttanut toimintaansa verrattuna tilanteeseen, jossa romutuspalkkiota ei olisi saatavilla.

Traficomin toteuttaman seurantatutkimuksen mukaan edeltävässä vuosien 2020-2021 romutuspalkkiokampanjassa noin kolmannes (33 %) tuen hyödyntäjistä olisi kyselytutkimuksen mukaan hankkinut saman uuden auton ilman romutuspalkkiotakin, eli palkkio ei tältä osin vaikuttanut autokantaan, liikenneturvallisuuteen tai päästöihin. Noin kolmannes (33 %) taas olisi hankkinut uuden auton sijaan käytetyn auton ja reilu neljännes (26 %) ei olisi vaihtanut autoa lainkaan, mikäli romutuspalkkiota ei olisi ollut saatavilla. Näiden tukea hyödyntäjien osalta romutuspalkkio lisäsi uusmyyntiä ja ohjasi pääosin sekä liikenneturvallisuuden että päästöjen

kannalta tavoiteltuun suuntaan. Noin 8 % tuen hyödyntäjistä olisi ilman romutuspalkkiota ostanut uuden, mutta toisenlaisen auton, eli romutuspalkkio todennäköisesti ohjasi vähäpäästöisemmän ajoneuvon valintaan vaikkei välttämättä vaikuttanut autokaupan volyymiin tai liikenneturvallisuuteen.

Traficom arvioi, että esityksen mukainen romutuspalkkio vuosina 2026-2027 voi uudistaa autokantaa sekä tuottaa tavoiteltuja liikenneturvallisuusparannuksia ja päästövähennyksiä vastaavilla mekanismeilla kuin aiempi romutuspalkkiokampanja. Toisaalta palkkion myöntämisen ehdoissa on muutoksia, joten myös palkkion ohjaavuudessa ja siten vaikutusten muodostumisessa olisi todennäköisesti eroja. Sekä autokannan uudistumisvauhdin, liikenneturvallisuuden että päästöjen kannalta keskeistä on se, kuinka tehokkaasti palkkio ohjaa uuden ajoneuvon hankintaan. Päästövähennysten osalta avainkysymys on myös palkkion ohjaavuus ajoneuvojen päästötasoihin ja käyttövoimiin liittyvissä valinnoissa. Esityksen mukaisesti ehto palkkiolla hankittavan ajoneuvon enimmäispäästöistä (140 g/km) on aiemman kampanjan ehtoja (120 g/km) ja uusien autojen keskiwertopäästöjä löyhempi. Vuonna 2024 ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt olivat keskimäärin 68,8 g/km ja ensirekisteröidyistä henkilöautoista 89 %:lla päästöt olivat alle 140 g/km. Esityksen mukaiset palkkiosummat ovat useimmilla ajoneuvomalleilla aiempaan kampanjaan verrattuna korkeammat, mutta käyttövoimaan perustuva porrastus on aiempaa pienempi ja se koskee ainoastaan täyssähköautoja.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tarkoituksenmukaisena, että romutuspalkkiokelpoiselta ajoneuvolta edellytetään 12 kuukauden omistajuus- ja liikennekäyttövaatimus romutusta edeltävältä ajalta. Tämä kohdentaa romutuspalkkion liikennekäytössä oleviin ajoneuvoihin, vähentää romutuspalkkion väärinkäytösten riskiä sekä edistää lain tarkoituksen saavuttamista.

Romutuspalkkio on toteutettavissa lakiluonnoksessa esitetyllä tavalla. Romutuspalkkio lisää Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää ja edellyttää lisäresursseja 6 henkilötyövuoden (htv) verran, mihin ei ole rahoitusta. Liikenne- ja viestintäviraston tulee tehdä vähäisiä tietojärjestelmämuutoksia, joiden kustannukset ovat noin 80 000 euroa.

Auvinen Heidi
Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)