

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Hallituksen esityksen perusteluna on tarve uudistaa autokantaa. Esitysluonnos kertoo Suomen autokannan olevan keskimäärin vanha useimpiin muihin Euroopan unionin (EU) jäsenvaltioihin verrattuna. Tämän väitteen tueksi ei kuitenkaan esitetä tilastoaineistoa. EU:n tilastoviranomainen Eurostat raportoi autojen ikää vain ikäryhmittäin. Jää epäselväksi, mihin tietoon ja vertailuryhmään esitetty tarve uudistaa autokantaa perustuu.

Esityksen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä esitysluonnoksen mukaan parantaa liikenneturvallisuutta ja voi myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä. Esitysluonnos ei kuitenkaan esitä tietopohjaa tai tilastoaineistoa, joka vahvistaisi autokannan uudistumisen parantavan liikenneturvallisuutta. Lakiesitysluonnoksen vaikutusten arviointi ei myöskään sisällä mitään arviota siitä, minkä verran laki voisi parantaa liikenneturvallisuutta. Mikäli romutuspalkkio johtaa esimerkiksi painavampien autojen hankintaan, liikenneturvallisuus voi päinvastoin pahimmillaan myös heikentyä (ks. esim. Ito ja Saltee 2018).

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. Liikennesektorin päästövähennysten näkökulmasta 140 g päästöraja on niin korkea, että palkkio tuskin tuottaa merkittäviä päästövähennyksiä polttomoottoriautojen osalta. Vuonna 2024 keskimääräinen uusi polttomoottoriauto jäi kirkkaasti 140 g päästörajan alle myös ilman tukea, sillä uusien bensiini- ja dieselautojen keskimääräiset päästöt olivat 129 g / km hiilidioksidia. Sähköautojen osalta 2500 euron palkkio jää monien muiden maiden tarjoamia tukia huomattavasti pienemmäksi ja on vain 500 euroa korkeampi kuin polttomoottoriauton hankintaan saatava tuki. On mahdollista, ettei 500 euron lisätuki ole riittävä ohjaamaan palkkion hyödyntäjiä valitsemaan sähköautoja.

Nyt esitetty romutuspalkkio olisi kestoaltaan pidempi kuin Suomessa aiemmin käytössä olleet romutuspalkkiokampanjat. Romutustodistuksen ja uuden auton tilaussopimuksen tulisi olla päiivetty ajalle 1.10.2025-31.12.2027. Esityksen mukaan romutettavan auton tulisi olla ollut palkkion hyödyntäjän omistuksessa vähintään 12 kuukautta. Kampanjan pitkä kesto mahdollistaa sen, että jo aiemmin liikennekäytöstä poistettua autoja otetaan takaisin liikennekäyttöön palkkion hyödyntämistä varten tai romutettavia autoja ostetaan tätä tarkoitusta varten ulkomailta. Tällöin palkkio ei auta uudistamaan autokantaa, parantamaan energiatehokkuutta tai vähentämään päästöjä sitä kautta, että nykyisessä autokannassa mukana oleva vanha auto romutetaan. Tämä ongelma voitaisiin välttää muuttamalla ehto 12 kuukauden liikennekäytöstä ehdoksi, että romutettava auto on ollut palkkion hyödyntäjän omistuksessa ja liikennekäytössä ennen romutuspalkkioesityksen julkistamista 27.6.2025.

Lisäksi tutkimuskirjallisuuden mukaan on viitteitä siitä, että autojen ja muiden kestokulutushyödykkeiden uudistamiseen tarkoitettujen tukien vaikuttavuus heikkenee ajan myötä (Davis ym. 2014, Sandler 2012), jolloin yli kahden vuoden kampanja-aikaa voi pitää pitkänä.

Esitysluonnos arvioi tuen kohdentuvan suhteellisen hyvätuloisille autoilijoille. Tuen arvioidaan lisäävän autokaupan liikevaihtoa. Esitysluonnoksen vaikutusten arvioinnissa ei ole arviota siitä, mikä osuus tuesta päättyy auton ostajille ja mikä osuus autokaupalle korkeampina hintoina.

Esitysluonnoksen mukaisen romutuspalkkion todennäköiset vaikutukset ovat seuraavat: Palkkio lähinnä kasvattaa suhteellisen hyvätuloisten autoilijoiden käytettävissä olevia tuloja sekä autokaupan liikevaihtoa. Esitysluonnoksen mukaan tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen, mutta vaikutusten arvioinnissa ei esitetä määrällistä arviota eikä huomioida sitä, että mikäli tuki ohjaa ostamaan poistuvia autoja painavampia autoja, liikenneturvallisuus voi pahimmillaan myös heikentyä. Kokonaisvaikutus jää liikenneturvallisuuden osalta epäselväksi. Kustannus-hyöty-analyysi liikenneturvallisuustavoitteen osalta jää kokonaan puuttumaan.

Suomen julkisen talouden velkasuhde jatkaa kasvuaan. Suhteellisen hyvätuloisten autoilijoiden ja autokaupan tukeminen romutuspalkkion kautta tulee valtionaloudelle kalliimmaksi kuin näiden ryhmien tukeminen esimerkiksi tuloverotusta tai autoverotusta alentamalla. Monimutkaisuus tarkoittaa kuluja. Romutuspalkkio ei ole puhdas tulonsiirto vaan jokainen veronmaksajilta autonostajille ja autokaupalle maksettava tukieuro maksaa valtionaloudelle enemmän kuin yhden euron, sillä palkkiojärjestelmä aiheuttaa hallinnollisia kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle ja verojen kerääminen tukien rahoittamiseksi tehokkuustappioita (katso esim. Boomhower ja Davis 2014).

Lakiesityksen valmistelun osalta huomio kiinnittyy siihen, että lausuntoaika on ajankohtaan nähden lyhyt. Säädösehdotusten vaikutusten arviointia ohjeistavan Säädösvalmistelun kuulemisoppaan mukaan lausuntoajan pituuden tulisi olla vähintään kuusi viikkoa ja aikaa tulisi tarpeen mukaan pidentää etenkin, jos lausuntoaika ajoittuu lomakaudelle (Säädösvalmistelun kuulemisopas 2016).

Luonnos hallituksen esityksestä on kuitenkin ollut lausunnoilla alle kuusi viikkoa, vaikka lausuntoaika kokonaisuudessaan ajoittui kesälomakaudelle.

Lainsäädännön vaikutusarviointioppaan mukaan yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida arvioinnissa (Valtioneuvosto 2022). Romutuspalkkiota koskevan esitysluonnoksen kanssa samaan aikaan lausunnoilla on luonnos keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaksi. Tässä luonnoksessa mainitaan toinen romutuspalkkiojärjestelmä, joka olisi tulosidonnainen, sosiaalisesta ilmastorahastosta mahdollisesti osittain rahoitettava toimi. Kustannuksia valtiontaloudelle olisi ehkä ollut mahdollista hillitä yhdistämällä hankkeet yhdeksi kokonaisuudeksi mahdollisten kahden, ajallisesti osittain päällekkäisen romutuspalkkiojärjestelmän sijaan. Tässäkin monimutkaisuus tarkoittaa kuluja.

Viitteet:

Boomhower, J. ja Davis, L. W. (2014). A Credible Approach for Measuring Inframarginal Participation in Energy Efficiency Programs. *Journal of Public Economics*, 113.

Davis, L. W., Fuchs, A. ja Gertler, P. (2014). Cash for Coolers: Evaluating a Large-Scale Appliance Replacement Program in Mexico. *American Economic Journal: Economic Policy*, 6 (4).

Ito, K. ja Sallee, J.M. (2018). The Economics of Attribute-Based Regulation: Theory and Evidence from Fuel Economy Standards. *The Review of Economics and Statistics*, 100 (2).

Sandler, R. (2012). Clunkers or Junkers? Adverse Selection in a Vehicle Retirement Program. *American Economic Journal: Economic Policy*, 4.

Säädösvalmistelun kuulemisopas (2016). Valtioneuvoston 4.2.2016 antama periaatepäätös säädösvalmistelun kuulemisohjeesta. <http://kuulemisopas.finlex.fi/> (1.8.2025)

Valtioneuvosto (2022). Lainvalmistelun vaikutusarviointiohje. Valtioneuvoston julkaisuja 2022:66.

Hakola-Uusitalo Tuulia
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus

Laukkanen Marita
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT