

Asia: VN/20572/2025

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenneturva kiittää mahdollisuudesta lausua ja tarkastelee esitystä erityisesti liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Yhteenvedona Liikenneturvan lausunnosta:

- Liikenneturva ei näe romutuspalkkiota erityisen vaikuttavana tai kustannustehokkaana keinona parantaa liikenneturvallisuutta Suomessa.
- Liikenneturvallisuusvaikutusten saamiseksi tulisi ohjausta tehdä kevyempiin sekä turvatekniikkaa ja -järjestelmiä sisältäviin autoihin.
- Sähköavusteisten polkupyörien poisjättäminen heikentää vaikutuksia, joita olisi voinut syntyä kulkutavan muutoksen myötä.
- Henkilöautoilun liikennesuoritteen lisääminen ei ole turvallisuustoimi.

Romutuspalkkio ei ole kustannustehokas keino liikenneturvallisuudelle

Esityksen tavoitteiksi on mainittu: ”vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja voi myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä.” On tosiasia, että henkilöautokannan uudistumisella on sinänsä myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuusvaikutus syntyy uudempien autojen paremmasta kolariturvallisuudesta ja törmäyskestävyydestä sekä turvatekniikan ja kuljettajaa avustavista järjestelmistä, jotka säästävät ihmishenkiä ja vähentävät vakavia loukkaantumisia. Liikenneturvallisuuteen vaikuttaa myös auton koko ja massa. Mikäli halutaan maksimoida liikenneturvallisuusvaikutuksia, tulisi autojen hankintaa ohjata kevyempiin, pienempiin sekä turvallisuusteknologiaa sisältäviin autoihin.

Liikenneturva arvioi, että romutuspalkkio ei ole erityisen kustannustehokas tai vaikuttava keino edistää liikenneturvallisuutta. Kuten esityksessäkin todetaan: ”Aiempien vuosien romutuspalkkioista ja muista autokannan uusiutumiseen vaikuttavista toimista huolimatta henkilöautojen keski-ikä on jatkanut nousuaan.” Myös Traficomin tutkimus edellisestä romutuspalkkiokampanjasta osoitti, että kampanjan vaikutus autokannan uudistumiseen oli vaatimatonta.

Edellisen kampanjan aikana romutuspalkkioita myönnettiin noin 6500 kappaletta ja vastaavasti hankittiin 1700 uutta autoa. Suurin osa palkkiosta käytettiin tuolloin sähköavusteisiin polkupyöriin. Nyt lausuttavana olevassa esityksessä arvioidaan romutuspalkkiolla hankittavan noin 9000 uutta autoa. Vaikka tavoite saavutettaisiin, sen osuus on vain joitakin promilleja Suomen ajoneuvokannasta – näin pienen muutoksen jälkeen on epärealistista odottaa merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Henkilöautoilun suoritteiden lisääminen ei ole turvallisuustoimi

Liikenneturva pitää esityksen heikkoutena sitä, että siitä on jätetty pois sähköavusteisten polkupyörien tukeminen ja tavoite automatkojen korvaamisesta kestävämmillä liikkumismuodoilla. Nyt lausuttavana olevassa esityksessä tavoitteena on ainoastaan uusien autojen kaupan vauhdittaminen. Sen lisäksi, että romutuspalkkiota voisi käyttää pyörien hankkimiseen, sillä voidaan herättää keskustelua. Kuten Traficom toteaa raportissaan, romutuspalkkio kiinnostaa mediaa ja kansalaisia ja on keino viestiä, millaisten liikkumismuotojen ja käyttövoimien kehitystä Suomessa halutaan vahvistaa

Traficomien selvityksessä noin joka neljäs romutuspalkkion tukemana auton ostaneista kertoi lisänneensä auton käyttöä. Liikenneturva huomauttaa, että liikennesuoritteiden määrän kasvu ei ole liikenneturvallisuustoimi, sillä liikennesuorite heijastuu liikenneturvallisuuteen.

Traficom on julkaissut vuosien 2020-2024 tieliikennekuolemat taulukossa niin, että siinä ilmenee sekä kuolleen oma tienkäyttäjäröhmä että vastapuolen tienkäyttäjäröhmä. Taulukko osoittaa, että moottoriliikenteellä, erityisesti henkilöautoliikenteellä, on kaikkien liikenteessä liikkuvien turvallisuuden osalta sängen merkityksellinen rooli.

Lähteitä

Anni Hytti, Outi Ampuja, Heidi Auvinen, Juulia Suikula, Saara Yousfi ja Mika Idman. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 9/2023. Romutuspalkkiokampanja vuosina 2020–2021, Seurantatutkimus.

Traficom verkkosivut: tieliikenteessä kuolleet oman ja vastapuolen osallislajin mukaan, keskiarvo vuosista 2020-2024.

Anteroine Pasi

Liikenneturva - Marja Pakarinen ja Pasi Anteroine