


Lausunto

4.8.2025

 VN/20572/2025
 VN/20572/2025-VM-11

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö (VN/20572/2025)

Valtiovarainministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026–2027

Tausta

Esitysluonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki ajoneuvojen romutuspalkkiosta vuosille 2026–2027. Laissa säädettäisiin uuden henkilöauton ostajalle maksettavasta romutuspalkkiosta. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan henkilöauton käyttövoiman mukaan 2000–2500 euroa. Romutuspalkkio maksettaisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Romutuspalkkio voidaan myöntää 1.10.2025–31.12.2027 välisenä aikana uutta hankittua autoa vastaan romutetusta henkilöautosta siten, kun tässä laissa esitetään. Romutuspalkkion edellytyksenä on, että yhtä uutta henkilöautoa vastaan ostaja vie yhden vähintään 10 vuotta vanhan auton, joka on vähintään 12 kuukautta ollut hänen omistuksessaan, tai jonka haltijana hän on ollut, romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen.

Valtion varoista varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026–2027. Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026 kuitenkin siten, että se tulee voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksyttyä vuoden 2026 talousarvion, ja olemaan voimassa 31.12.2028 asti.

Valtiovarainministeriön lausunto

Esitysluonnoksen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta ja edistäisi mahdollisesti liikennesektorin päästövähennyksiä. Romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa romuttamalla yli 10 vuotta vanhoja autoja sekä lisäämään täyssähköautojen sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä.

Valtiovarainministeriö toteaa esitysluonnoksen perustuvan hallituksen puoliväliriihessä huhtikuussa 2025 sovittuun 20 miljoonan euron varaamiseen romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026–2027 tavoitteena edistää uusien henkilöautojen kauppaa ja siten autokannan uudistumista. Puoliväliriihessä romutuspalkkion toteutustapa jäi kuitenkin vielä avoimeksi.

Postiosoite
Postadress
Postal Address
 Valtiovarainministeriö

Käyntiosoite
Besöksadress
Office
Puhelin
Telefon
Telephone
Faksi
Fax
Fax
s-posti, internet
e-post, internet
e-mail, internet

 PL 28
 00023 Valtioneuvosto

 Snellmaninkatu 1 A
 Helsinki

 0295 16001
 +358 295 16001

kirjaamo.vm@gov.fi

Valtiovarainministeriö pitää esitysluonnoksen tavoitteita liikenneturvallisuuden parantamisesta ja liikennesektorin päästöjen vähentämistä sinänsä kannatettavina. Valtiovarainministeriö kuitenkin katsoo, ettei esitysluonnoksen romutuspalkkio edistä esitettyjä tavoitteita vaikuttavasti ja kustannustehokkaasti.

Valtiovarainministeriö katsoo, että romutuspalkkiokampanjan vaikutus liikenneturvallisuuteen ja päästöihin on todennäköisesti mitätön keskipitkällä aikavälillä, sillä taloustieteellisen tutkimuskirjallisuuden perusteella määräaikaisen romutuspalkkion vaikutus uusien autojen kumulatiiviseen myyntiin katoaa nopeasti romutuspalkkiokampanjan jälkeen.¹ Tämä taloustieteellinen tutkimus tuodaan esille myös vuosien 2020 ja 2021 romutuspalkkiota koskeneessa hallituksen esityksessä (HE 201/2020 vp), jossa arvioitiin romutuspalkkion vaikutuksia:

Mian ja Sufi (2012) tutkivat Yhdysvalloissa vuonna 2008 toteutettua romutuspalkkiokampanjaa ja havaitsivat sen lisänneen autojen myyntiä hetkellisesti kampanjan aikana. Autokauppa kuitenkin hidastui kampanjan jälkeisinä kuukausina, ja kampanjan vaikutusta ei ollut enää nähtävissä noin kymmenen kuukautta kampanjan päättymisen jälkeen. Tutkimuksen perusteella noin 50–60 prosentilla kampanjassa auton hankkineista kampanja aikaisti auton hankintapäätöstä. Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan päätellä, että romutuspalkkiokampanja aikaisti kampanjaan osallistuneiden henkilöiden auton hankintaa keskimäärin noin kahdella kuukaudella.

Valtiovarainministeriö katsoo, ettei esitysluonnoksen mukaiseen romutuspalkkioon sisältyvät uuden auton päästörajat ohjaa merkittävästi nollapäästöisten tai vähäpäästöisten lataushybridien hankintaan. Euromääräinen porrastus romutuspalkkiossa nollapäästöisen ja alle 140 g/km päästöisen auton välillä on vain 500 euroa ja 2 000 euron romutuspalkkioon oikeuttava 140 g/km päästöraja on hyvin korkea, sillä alkuvuonna 2025 uusista polttomootoriautoista (ml. lataushybridit) 85 prosenttia alittivat tämän rajan. Valtiovarainministeriö arvioi, että tämä yhdessä edellä mainitun tutkimuskirjallisuuden havaintojen kanssa tarkoittaa sitä, ettei ehdotettavalla romutuspalkkiolla saavuteta juurikaan päästövähennyksiä. Samoista syistä esitysluonnoksella ei ole juuri vaikutuksia verotuottoihin kumulatiivisesti yli ajan.² Vaikuttavampien päästövähennysten saamiseksi tuki tulisi kohdentaa ainoastaan nollapäästöisille autoille.

Valtiovarainministeriö pitää myös ongelmallisena uusien autojen hankintatukien kytkemistä vanhojen autojen romutuksiin. Kytkeminen romutuksiin pienentää potentiaalista tuensaajajoukkoa niihin, jotka täyttävät vanhojen autojen romutukseen liittyvät ehdot, ja joilla vanhan auton arvo on niin matala, että sen romuttaminen on taloudellisesti kannattavaa. Tämän seurauksena uusimmat autot eivät välttämättä päädy niille, joiden käytössä uudet autot tuottavat suurimman yhteiskunnallisen hyödyn. Koska vanhoilla romutuskunnossa olevilla autoilla ajokilometrit ovat todennäköisesti keskimääräistä pienemmät, tuen kytkeminen auton romutukseen voi ohjata tukea sellaisille henkilöille, joilla ajokilometrit ovat keskimääräistä pienempiä. Lisäksi uuden auton hankintatuen kytkeminen auton romutukseen voi tavoitteiden vastaisesti jopa hidastaa autokannan uusiutumista pidemmällä aikavälillä, sillä se luo odotuksia tulevista vastaavista kampanjoista nostaen vanhojen autojen arvoa, mikä voi vähentää omistajien kannusteita romuttaa autoja tulevien tukien toivossa. Esitysluonnoksessa ehdotettu romutuspalkkiokampanja olisi jo neljäs viimeisen reilun 10 vuoden aikana. Ehdotetun uuden romutuspalkkion kosiessa vasta lokakuun 2025 jälkeen romutettavia autoja, se kannustaisi myös lykkäämään auton romuttamista ja uuden auton hankintaa lokakuuhun 2025 asti. Tämä lisää todennäköisyyttä, että entistä suurempi joukko romutuspalkkiolla uuden auton hankkivia ovat lykanneet auton hankintaa romutuspalkkion vuoksi eikä aikaistaneet sitä. Romutuspalkkio kannustanee sinänsä romutuskunnossa olevien autojen tuomista virallisen romutusjärjestelmään piiriin, mitä voidaan pitää ympäristön kannalta toivottavana. Autojen kierrätyksen edistämiseksi ja saattamiseksi virallisen kierrätyksen piiriin on kuitenkin todennäköisesti olemassa romutuspalkkiota kustannustehokkaampia keinoja.

Valtiovarainministeriö katsoo, että liikenteen sähköistäminen on yhteiskunnallisesti yksi kustannustehokkaimmista tavoista vähentää liikenteen päästöjä ja siten vähentää tarvetta kalliimpien uusiutuvien polttoaineiden käytölle taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamiseksi. Jos liikenteen sähköistämisen edistäminen polttoaineiden hinnan tai uusien polttomootoriautojen hinnan kautta tapahtuvien ohjauskeinoin on niiden korkeammasta kustannustehokkuudesta huolimatta poliittisesti mahdollista, niin maltilliset, mutta ajan myötä supistuvat tuet uusille *nollapäästöisille* autoille voi olla täydentävä ohjauskeino edistää päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista ja vähentää tarvetta

¹ Mian, A. & Sufi, A.: The Effects of Fiscal Stimulus: Evidence from the 2009 Cash for Clunkers Program. The Quarterly Journal of Economics 127(3), 2012, s. 1107–1142.

² Oletetaan, että romutuspalkkiolla hankitaan 9 100 autoa, romutettavan auton keskipäästöt CO₂-päästöt ovat 200 gCO₂/km, uuden auton keskipäästöt ovat 50 gCO₂/km, ja että romutettavan auton ajokilometrit ovat 10 600 km vuodessa (= 15 vuotta tai sitä vanhempien koko vuoden liikennekäytössä olleiden henkilöautojen keskimääräiset kilometrit vuonna 2023) ja, että romutuspalkkio aikaistaa auton romutusta ja hankintaa keskimäärin 2 kuukaudella. Saavutettava kumulatiivinen polton päästöjen alenema auton hankinnan aikaistumisesta on vain 2 400 CO₂-tonnia ja taakanjakosektorin laskennallinen päästöalenema uusiutuvien polttoaineiden jakeluvaihe huomioiden on noin 2 000 CO₂-tonnia.

uusiutuvien polttoaineiden käytölle. Tämä kuitenkin edellyttää sitä, ettei tukien myöntäminen aiheuta merkittäviä implementointikustannuksia ja tukien fiskaaliset kustannukset kompensoidaan muualla julkisessa taloudessa. Määräaikaista luonnollisille henkilöille kohdistuvia *nollapäästöisten* henkilöautojen tukia voidaan myös perustella työsuhdeautoilijoiden ja muiden autoilijoiden neutraalin kohtelun näkökulmasta, sillä nollapäästöisten työsuhdeautojen verotukea on jatkettu vuoteen 2029 asti. Koska nollapäästöisten työsuhdeautojen verotukea vastaavat hankintatuet uuden nollapäästöisen henkilöauton hankkiville luonnollisille henkilöille esitysluonnoksen romutuspalkkiokampanjaa laajemmin aiheuttaisi julkiselle taloudelle huomattavia fiskaalisia kustannuksia, edellyttäisi se kompensoivia toimia muualla julkisessa taloudessa.

Valtiovarainministeriö pitää esitysluonnoksen arvioita saavutettavista liikenneturvallisuudesta paraneemisesta ja kasvihuonekaasupäästöistä puutteellisina. Esitysluonnoksesta ei käy ilmi kuinka paljon liikenneturvallisuuden arvioidaan parantuvan romutuspalkkiokampanjan vuoksi ja miten romutuspalkkiokampanja vertautuu muihin mahdollisiin julkisen vallan keinoihin parantaa liikenneturvallisuutta. Esitysluonnoksessa ei myöskään esitetä arviota siitä, mikä on toteutettavan romutuspalkkion vaikutus uusien autojen myyntiin sekä autokantaan lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä. Esityksessä pitäisi pystyä tuottamaan selkeä arvio siitä kuinka paljon romutuspalkkiokampanjan arvioidaan vähentävän liikennesektorin kasvihuonekaasupäästöjä yli ajan. Valtiovarainministeriö katsoo, että vaikutusarvioita uusien autojen myyntiin ja päästöihin pitäisi parantaa hyödyntäen esimerkiksi edellisen romutuspalkkiota koskevan hallituksen esityksen (HE 201/2020 vp) vaikutusarvioita.

Valtiovarainministeriö katsoo, että aiempien romutuspalkkiokampanjoiden perusteella pitäisi olla esitettävissä täsmällisempi arvio romutuspalkkiokampanjan toteuttamisen kustannuksista viranomaiselle kuin esitysluonnoksessa esitetty ”useampi henkilötyövuosi” romutuspalkkion toteuttamisen tehokkuuden arvioimiseksi. Ottaen huomioon, että romutuspalkkion vaikuttavuus asetettujen tavoitteiden kannalta on vähäinen, romutuspalkkion implementointikustannukset voivat olla romutuspalkkion hyötyjä suuremmat.

Huomioiden valtiontalouden haastavan taloustilanteen ja talouspoliittisen ministerivaliokunnan tekemät linjaukset koskien mahdollisia uusia valtion lisätehtäviä, valtiovarainministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintävirastolle romutuspalkkion käyttöönotosta aiheutuvat menot tulisi kattaa ensisijaisesti viraston olemassa olevilla määrärahoilla tai muuten kohdennuksin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan sisällä.

Lopuksi valtiovarainministeriö muistuttaa, että kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Mikäli esityksestä aiheutuisi muutoksia viranomaisten toimintamenoihin, tulisi esitys antaa eduskunnalle budjettilakina ja se tulisi käsitellä raha-asiain valiokunnassa. Esityksen valtiontaloudellisten vaikutusten tulee olla yhteneväiset budjettiesityksen kanssa.

Valtiosihteeri kansliapäällikkönä

Juha Majanen

Osastopäällikkö, ylijohtaja

Terhi Järvikare

Jakelu

LVM Liikenne- ja viestintäministeriö

Tiedoksi

VM BO Budjettiosasto, Mika Niemelä
VM BO Finanssipolitiikan yksikkö, Panu Kukkonen

VN/20572/2025-VM-11

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: