



2.10.2025

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, HE 106/2025

Autoalan Keskusliiton asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Autoalan Keskusliitto (AKL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta. AKL kannattaa esitystä, jolla edistetään autokannan uudistumista, mikä osaltaan johtaa liikenneturvallisuuden paranemiseen sekä liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen. Romutuspalkkio on myös kasvutoimenpide, joka tuo elinvoimaa 50 000 henkeä Suomessa työllistävälle autoalalle.

Romutuspalkkio on aiemmin toimivaksi todistettu tapa saada vanhimpia autoja kierrätykseen ja uusia, turvallisempia autoja liikenteeseen

Liikenneturvallisuus tutkitusti paranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla autoilla, joissa on pakollisina varusteina useita turvajärjestelmiä. Autokannan uudistaminen on myös Onnettomuustietoinstituutin (OTI) parannusehdotusten listalla liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.

Uusien autojen turvallisuusominaisuudet ovat viime vuosikymmeninä kehittyneet nopeasti. Suomessa on erittäin vanha autokanta, josta 40 prosenttia, noin 1,2 miljoonaa autoa, on vähintään 15-vuotiaita. Vuonna 2024 Suomessa autokannan keski-ikä oli jälleen ennätyksellisen korkea (13,6 vuotta). Autokannan uudistaminen poistaa vanhoja, tukijärjestelmättömiä autoja liikenteestä:

- OTI tutkimus 2017: Henkilöautojen kolariturvallisuuden kehitys, nk. automallitutkimus: 2010-luvun loppupuoliskon autot tarjoavat kuljettajalleen keskimäärin 10–20 prosenttia paremman suojan kymmenen vuotta vanhempiin autoihin verrattuna. Ero 15–20 vuotta vanhoihin autoihin on tätä selvästi suurempi, sillä vielä 2000-luvun alkuvuosina aktiiviset turvallisuutta lisäävät järjestelmät olivat autoissa harvinaisia.
- EU-komission arvio turvallisuusasetuksen muutoksen (7.7.2024) vaikutuksista: Turvallisuusasetuksen muutos (turvalaitteita pakolliseksi uusiin autoihin) vähentää koko EU-alueella vuosina 2021–2037 yhteensä noin 24 800 liikennekuolemaa. EU-komission turvallisuusasetuksen mukaisesti ensirekisteröitävissä autoissa on 7.7.2024 lähtien ollut pakollisena uusia turvallisuutta parantavia varusteita, esimerkiksi automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä ja peruutustutka tai kamera. ESC-ajonvakautusjärjestelmä on ollut pakollinen varuste kaikissa uusissa henkilöautoissa vuodesta 2014 lähtien.
- Pohjola Vakuutuksen ajoneuvovakuuttamisen tilastot: vuonna 2021 valmistettujen tai uudempien autojen törmäyksissä henkilövahinkoihin on johtanut vain viisi prosenttia, vaikka uudemmilla autoilla ajetaan enemmän. Vanhempien, vuosina 2005–2010 valmistettujen autojen riski on kaksinkertainen: niiden törmäysvahingoista (ajonopeus yli 60 km/h) lähes kymmenen prosenttia on johtanut henkilövahinkoihin.



Romutuspalkkio on aito päästötoimi, sillä esitetyssä romutuspalkkiokampanjassa romutettavat autot olisivat arviolta keskimäärin yli 20-vuotiaita, elinkaarensa päässä olevia henkilöautoja, joiden keskipäästöt WLTP-mittaustavalla arvioituna ovat tällä hetkellä keskimäärin noin 210 g/km:

Romutuspalkkion suuruus ohjaa tehokkaasti romuttamaan reilusti yli 10 vuotta vanhempia autoja. Käytännössä romutuspalkkion korvaustaso ohjaa siihen, minkä ikäisiä autoja romutetaan. Kuluttajalle ei ole järkevää romuttaa autoa, jonka arvo myytynä olisi korkeampi kuin sen romutuksesta saatu palkkio. AKL:n arvion mukaan ja perustuen edellisten romutuspalkkiokampanjoiden seurantatutkimuksiin, romutettavat autot tulevat olemaan tyypillisesti alle 2500 euron arvoisia, elinkaarensa päässä olevia, yli 20-vuotiaita autoja.

Tällä hetkellä Suomessa kierrätykseen päätyvä auto on keskimäärin 22,8 vuotta vanha 2000-luvun alkupuolen auto, josta puuttuvat useat turvallisuutta edistävät varusteet. Traficomien seurantatutkimusten mukaan aiemmissa romutuspalkkiossa romutetut autot olivat:

- 2018 toteutetussa kampanjassa keskimäärin yli 17-vuotiaita,
- 2015 kampanjassa keskimäärin 18,6 -vuotiaita ja
- 2020-2021 kampanjassa keskimäärin 20,1-vuotiaita

Nyt esitetyssä romutuspalkkiokampanjassa romutettavat autot olisivat arviolta keskimäärin yli 20-vuotiaita autoja, joiden keskipäästöt WLTP-mittaustavalla arvioituna ovat tällä hetkellä keskimäärin noin 210 g/km. Päästöjen vähennys on merkittävä, kun aktiivisessa käytössä olevia elinkaarensa päässä olevia autoja voidaan korvata uusilla autoilla. Romutuspalkkio madaltaisi kotitalouksien kynnystä uuden, vähäpäästöisemmän ja aiempaa turvallisemman auton hankintaan.

Romutuspalkkiolla hankittavat uudet autot ovat edullisemman hintaluokan autoja, joiden päästöt arviolta vastaavat keskimääräisiä päästöjä (n. 70g/km WLTP)

AKL:n näkemyksen mukaan, ja aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimuksiin perustuen voidaan olettaa, että eniten romutuspalkkiolla tullaan hankkimaan edullisemman hintaluokan autoja, joissa päästötaso on verrattain alhainen (vrt. kalliin hintaluokan katumaasturit ja muut isokokoiset ja –moottoriset autot).

Ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat Suomessa Traficomien mukaan 68,8 g/km (WLTP) vuonna 2024. On perusteltua olettaa, että romutuspalkkiokampanjan tuella hankittujen autojen päästöt asettuvat lähelle tai vain hieman yli tätä keskimääräistä lukua eli vastaavat keskimääräisiä päästöjä, vaikka yksittäisissä tapauksissa hankittavat autot olisivatkin lähempänä 140 g/km päästörajaa.

Romutuspalkkiolla hankitun uuden auton päästöraja 140 g/km (WLTP) mahdollistaa edullisempien automallien ja eri käyttövoimien mukanaolon kampanjassa. Koska romutuspalkkion tavoitteena on mahdollistaa uuden auton hankkiminen mahdollisimman laajalle joukolle kotitalouksia, on edullisen hintaluokan autot tärkeää pitää kampanjan piirissä asettamalla päästöraja 140 g/km (WLTP).



Matalampi päästöraja rajaisi ostettavien automallien määrää tarpeettomasti. Nyt esitetty romutus-palkkio olisi järjestyksessään neljäs. Vain kerran aiemmin päästöraja on ollut matalampi kuin nyt, eli kokemusta samansuuruisesta päästörajasta on jo aiemmista romutuskampanjoista. Päästöraja 140g/km (WLTP) mahdollistaa romutuspalkkion kaikenlaisille, myös pienituloisimmille kotitalouksille, kotitalouksien erilaiset tarpeet ja mahdollisuudet huomioiden.

Romutuspalkkiolla hankitun uuden auton päästöraja 140g/km (WLTP) vastaa noin 110 g/km NEDC-menetelmällä mitattuna. Päästövähennyksiä ja romutuspalkkiokampanjan tavoitteita tarkasteltaessa on hyvä huomioida, että uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen seurannassa on siirrytty vanhasta NEDC-menetelmästä uuteen WLTP-menetelmään, joka kuvaa aiempaa paremmin autojen todellisia päästöjä. Traficomien mukaan Suomessa liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräisten päästöjen lasku kiihtyi merkittävästi vuonna 2021. Vuoden 2024 lopussa henkilöautot päästivät hiilidioksidia keskimäärin 136 grammaa kilometrillä (NEDC-menetelmällä mitattuna, mikä vastaa noin 180 g/km WLTP-menetelmällä mitattuna). Romutuspalkkiolla hankitun auton päästöraja 140g/km (WLTP) vastaa noin 110 g/km NEDC-menetelmällä mitattuna. Aiempien, vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioiden päästörajat ilmoitettiin NEDC-arvoina ja edellisen, vuoden 2020-2021, romutuspalkkion päästörajat ilmoitettiin WLTP-arvoina.

Romutuspalkkio edistää todistetusti henkilöautojen kierrätystä

Euroopan komissio on autoalan strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan (5.3.2025) listannut romutuspalkkiokampanjat jäsenmaissa yhdeksi toimivaksi tavaksi edistää kiertotaloutta ja vahvistaa kuluttajakysyntää vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa. Romutuspalkkio edesauttaa vanhojen huonokuntoisten autojen päättymistä asianmukaiseen käsittelyyn aiempaa varhaisemmassa iässä.

Kun elinkaarensa päänsäavuttanut auto toimitetaan kierrätettäväksi viralliselle vastaanotto paikalle käsiteltäväksi lainsäädännön edellyttämällä tavalla, saadaan sen valmistusmateriaalit hyötykäyttöön eikä auto enää rasita ympäristöä. Virallinen kierrätysprosessi hoidetaan ympäristön kannalta parhaalla mahdollisella tavalla ja noin 95 prosenttia auton materiaaleista saadaan talteen. Suomen auto-kierrätyksen mukaan Suomessa autoista kierrätetään ja hyödynnetään Suomessa materiaalina ja uudelleenikäytössä yli 95 % auton painosta. EU:n romuajoneuvodirektiivi 2000/53/EY edellyttää, että romuajoneuvoista valmistellaan uudelleenikäyttöön tai hyödynnetään muulla tavoin vähintään 95 % sekä valmistellaan uudelleenikäyttöön tai kierrätetään vähintään 85 %.

Traficomien tilastojen mukaan, niinä vuosina, kun romutuspalkkio on toteutettu, kierrätykseen tuotujen autojen määrä on lisääntynyt merkittävästi.

Kierrätyksen edistämisen ja romutuspalkkion tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta olisi hyvä, jos vaatimus romutettavan auton 10 kk yhtäjaksoiselle liikennekäytössä ololle poistettaisiin

Romutuspalkkioesityksen mukaisesti romutettavan henkilöauton tulisi olla ollut yhtäjaksoisesti liikennekäytössä 10 kuukautta romutusta edeltävän 12 kuukauden aikana. Tämä vaatimus olisi hyvä poistaa tai sitä tulisi lieventää, jotta myös sellaiset aktiivisesti käytössä olevat vanhemmat autot, jotka ovat osan vuodesta olleet pois liikennekäytöstä, voitaisiin hyväksyä romutuspalkkiokelpoisiksi.

Romutusikäisiä elinkaarensa päässä olevia autoja pidetään liikennekäytössä tyypillisesti esimerkiksi vain kesäkuukausien aikana, tai ne otetaan lyhytaikaisesti pois liikennekäytöstä esimerkiksi vikaantumisen takia odottamaan mahdollista korjausta, eteenpäin myyntiä tai päätöstä auton kierrättämisestä. Autoala esittää, että vaatimusta romutettavan auton 10 kuukauden yhtäjaksoisesta liikennekäytössä olosta lievennetään tai että se poistetaan kokonaan.

Liikennekäyttövaade vähentää merkittävästi romutuspalkkiokelpoisten autojen määrää ja siten vaikeuttaa romutuspalkkiolle asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Traficomien ajoneuvodatan mukaan autokannassa 28.8.2025 olleista yksityistä yli 15-vuotiasta henkilöautoista noin 33 prosenttia (469 631 autoa) oli ollut pois liikennekäytöstä jossain kohtaa viimeisen 10kk aikana. Tämän perusteella voidaan arvioida, että mikäli 10 kk:n yhtäjaksoinen liikennekäyttövaade on mukana romutuspalkkion ehdoissa, vähentää se romutuspalkkiokelpoisten autojen potentiaalia noin kolmanneksella ja siten vaarantaa romutuspalkkion tavoitteiden toteutumista merkittävästi.

Aiemmissa romutuspalkkiokampanjoissa yhtä tiukkaa liikennekäyttövaatimusta ei ole ollut, ja niistä tehtyjen seurantatutkimusten mukaan liikennekäytössä olon vaatimus ei ole vaikuttanut palkkiokampanjoiden päästövähennysten määrään – romutetuilla autoilla ajettiin edellisenä vuonna likimain sama määrä kilometrejä kaikissa aiemmissa romutuspalkkioissa, vaikka vuoden 2015 palkkiossa ei ollut lainkaan liikennekäytön vaatimusta:

- Vuoden 2015 romutuspalkkiossa liikennekäyttövaatimusta ei ollut lainkaan
- vuoden 2018 sekä 2020-2021 romutuspalkkion ehdoissa riitti, että auto oli ollut liikennekäytössä ainakin osan aikaa edellisen vuoden aikana

10 kuukauden liikennekäytössä olon vaade on turha siksikin, että aiemmissa romutuspalkkiossa romutettujen autojen keskimääräinen ajosuorite edellisen 12 kuukauden aikana ollut noin 13 000 km vuodessa, eli autot ovat olleet aktiivikäytössä ja ovat ajomäärältään vastanneet keskimääräistä henkilöauton vuosisuoritetta.

Kierrätystalouden edistämisen näkökulmasta olisi hyvä, että liikennekäytössä olon vaatimus poistettaisiin, tai muotoiltaisiin esimerkiksi siten, että auto on käynyt liikennekäytössä viimeisimmän 10 kuukauden aikana. Mikäli jo lyhyt katkos liikennekäytössä veisi autolta romutuspalkkiokelpoisuuden, on vaarana, että palkkion hyödyntäjien määrä jäisi pienemmäksi kuin tavoite on ollut.

Romutuspalkkio on kasvutoimenpide, joka kerryttää valtiolle uusien autojen myynnin kasvun seurauksena auto- ja arvonlisäverotuloja.

Autoala arvioi uusien autojen myynnin kasvavan noin 9000-10000 kappaleella romutuspalkkiokampanjan myötä. Aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten mukaan 50-60 prosenttia romutuspalkkiolla hankituista uusista autoista on aidosti lisännäistä eli niitä ei olisi uutena hankittu, jos romutuspalkkiota ei olisi ollut. Näihin aiempien romutuspalkkiokampanjoiden seurantatutkimustuloksiin perustuen arvioimme, että uusia henkilöautoja ensirekisteröidään n 4500 – 5400 kpl kampanjan toteutusaikana 1.1.2026-31.12.2027 verrattuna tilanteeseen, jossa romutuspalkkiokampanjaa ei olisi.



Tämä on merkittävä piristysruiske uuden auton markkinaaan, jossa ensirekisteröidään ennustemme mukaan vain 72 000 henkilöautoa tänä vuonna.

Romutuspalkkio olisi erittäin tervetullut piristysruiske jo pitkään hyvin matalalla tasolla olleeseen uusien autojen kysyntään ja toisi elinvoimaa yrittäjävetoiselle autoalalle. Autoalan menestyksellä on myös laajempaa vaikutusta koko Suomelle, joka tarvitsee talouteensa positiivisia signaaleja. Noin 50 000 ihmistä työllistävän autoalan verokädenjälki on noin 3 miljardia euroa. Uusien autojen myynnin kasvu ja vanhojen autojen nopeampi palautuminen kierrätykseen parantaisi autoalan yritysten toimintaedellytyksiä ja työllisyyttä.

Autokantamme vanheni vuonna 2024 enemmän kuin kertaakaan aiemmin 1990-luvun laman jälkeen, ja uusien autojen myyntimäärä on jo kuudetta vuotta peräkkäin ennätyskellisen alhainen. On mentävä aina 1960-luvulle asti, että uusia autoja on vuosikymmenen aikana rekisteröity keskimäärin yhtä vähän tai vähemmän kuin 2020-luvulla tähän mennessä. Uusien autojen kysyntä on ollut viime vuosina ennätyskellisen matalalla johtuen mm. talouden taantumasta, korkotasosta ja käyttövoimamurroksesta. Romutuspalkkio olisi tehokas keino autokaupan kysynnän elvyttämiseen.

Romutuspalkkiokampanjan ympäristövaikutukset

Suomen keskipitkän aikavälin ilmastopoliittisessa suunnitelmassa (KAISU) määritellyissä päästötavoitteissa Suomi on pahasti jäljessä. Päästötavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan useita eri keinoja, joista romutuspalkkio on yksi. Romutuspalkkion tavoitteena on edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta liikenteessä sekä poistaa korkeampipäästöisiä, vanhoja henkilöautoja liikenteestä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Liikenne- ja viestintäviraston tekemän arvion mukaan romutuspalkkiokampanjan avulla arvioidaan saavutettavaksi yhteensä noin 8500 hiilidioksiditonnin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. Autoalan laskelmien mukaan esitetyillä ehdoilla (mm. budjetti 20 M€ ja palkkiosummat 2 000-2 500 €) romutuspalkkiokampanjan päästövaikutukset olisivat suuremmat – jopa noin 11 000 hiilidioksiditonnia vuositasona. Uudet autot vähentäisivät lisäksi muita haitallisia liikenteen päästöjä, kuten typenoksidi-, hiukkas- ja häkäpäästöjä.

Aiempia romutuspalkkiota koskevissa selvityksissä on havaittu, että romutuspalkkio lisää sosiaalista oikeudenmukaisuutta

Traficomien vuosina 2015 ja 2018 laatimien seurantatutkimusten perusteella romutuspalkkio kannustaa uuden auton hankintaan tavanomaista nuorempia ja pienituloisempia asiakkaita sekä tavallista enemmän naisia verrattuna keskimääräiseen uuden auton ostajaan. Romutuspalkkion hyödyntäneet myös asuivat suhteellisesti useammin alueilla, joissa uusia autoja hankitaan keskimääräistä vähemmän. Romutuspalkkio myös edesauttaa pienituloisten kotitalouksien mahdollisuuksia päästä hyödyntämään täyssähköautojen verrattain edullisia käyttökustannuksia. Täyssähköautojen käyttökustannukset ovat useimmissa käyttötapauksissa alemmat kuin polttomoottoriautoilla.



Traficomin seurantatutkimusten mukaan etenkin vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioiden toteutusmallit uudistivat autokantaa tavoitellusti

Romutuspalkkiokampanjaa arvioitaessa ja vertailtaessa sitä aiempien romutuspalkkiokampanjoiden tuloksiin, on hyvä huomioda, että edellisen, 2020-2021 toteutetun romutuspalkkiokampanjan ehdot olivat erilaiset kuin nyt esitetyssä tai aiemmissa kampanjoissa. Mukana vuoden 2020-2021 romutuspalkkiossa olivat tuolloin mm. sähköpyörät ja joukkoliikenneliput, jotka nyt esitetystä romutuspalkkiosta on rajattu pois. Vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioista tehtyjen seurantatutkimusten tulosten tarkastelu antaa paremman vertailukohdan nyt esitetylle kampanjalle. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin romutuspalkkioista tekemien seurantatutkimusten mukaan etenkin vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioiden toteutusmallit uudistivat autokantaa tavoitellusti.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto