



AUTOALAN
KESKUSLIITTO

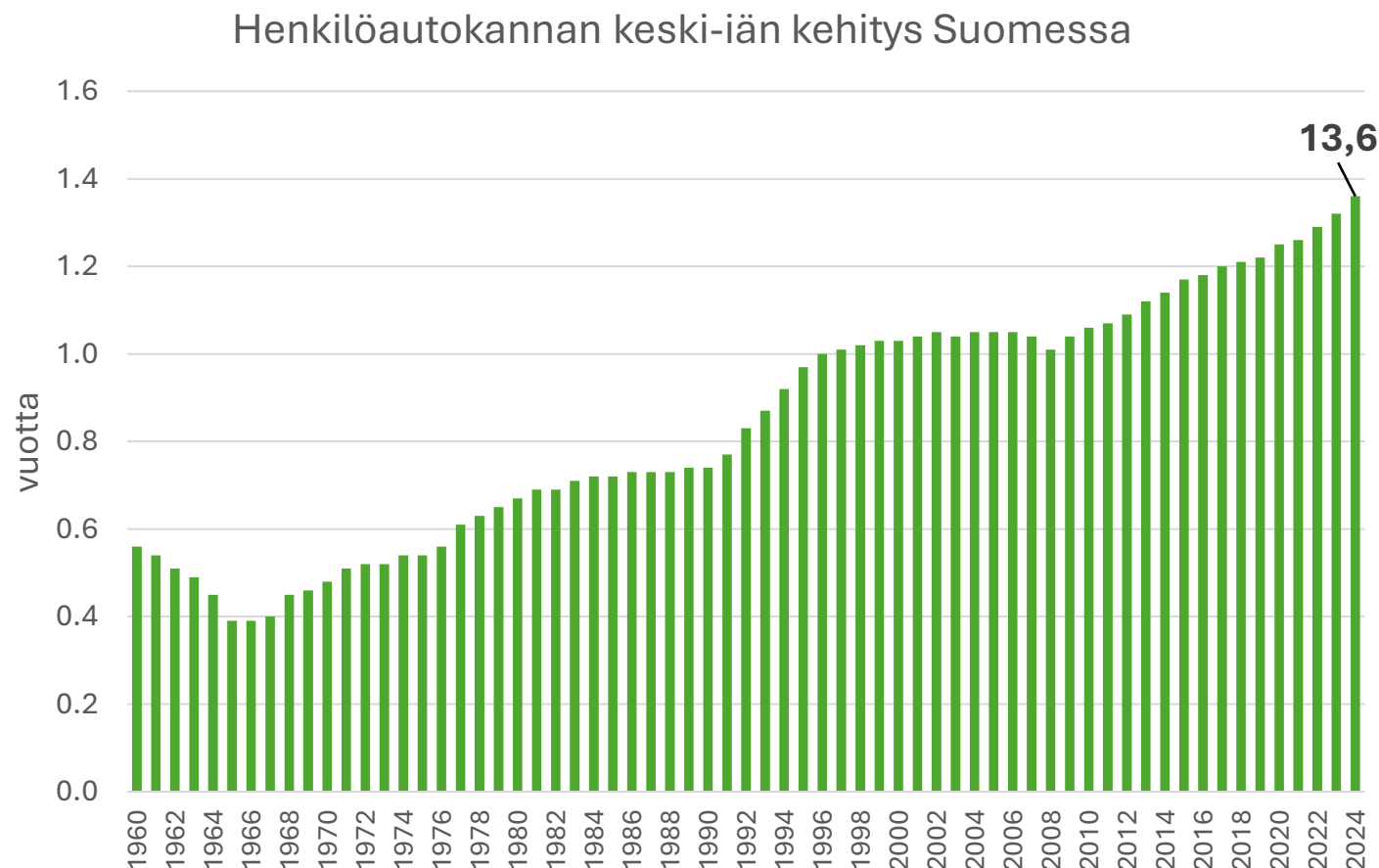
Romutuspalkkio HE / liikenne- ja viestintävaliokunta

Autoalan Keskusliitto 2.10.2025

AKL – parempaa toimintaympäristöä
jäsenyrityksille

2.10.2025

Suomessa on tilastoitu autokannan ikää vuodesta 1960*

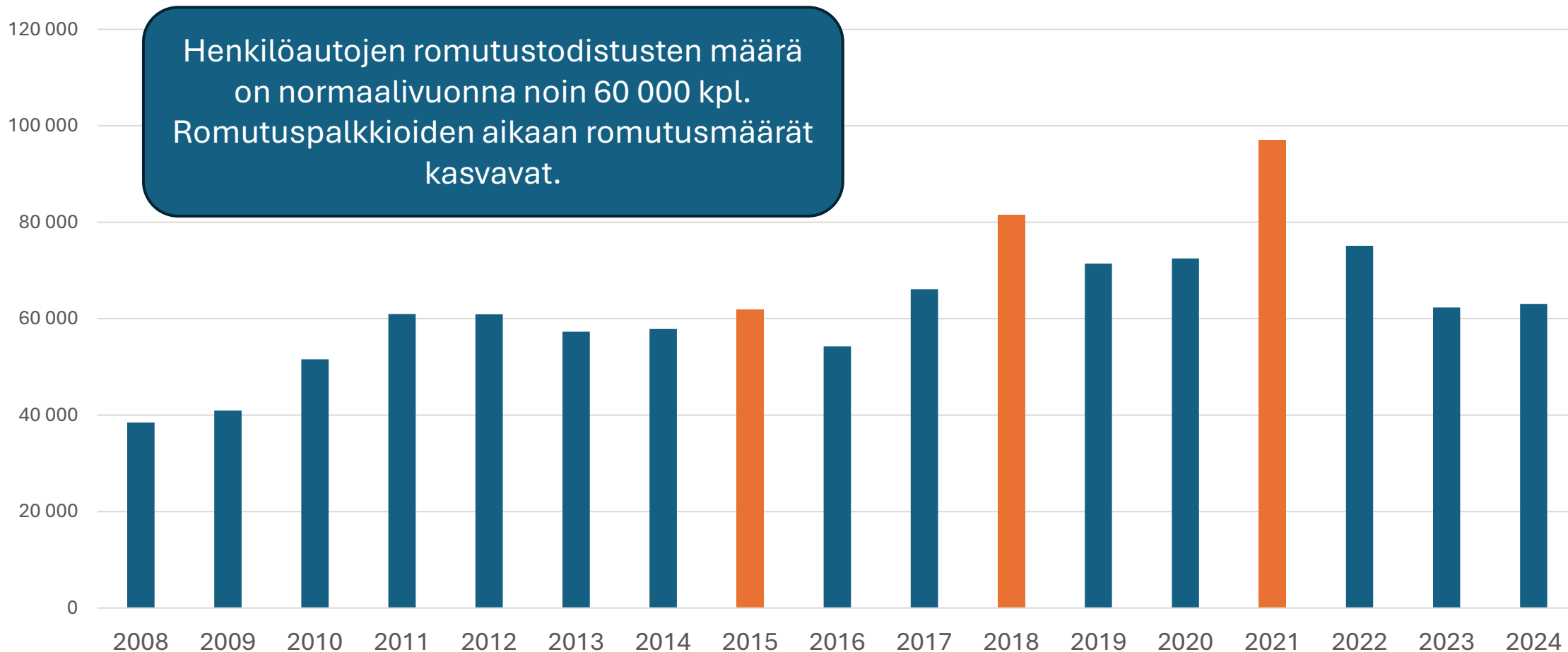


- Henkilöautokannan keski-ikä on Suomessa 13,6 vuotta (vuonna 2024)
- EU:ssa henkilöautokannan keski-ikä oli 12,5 vuotta vuonna 2023. Samana vuonna Suomessa henkilöautokannan keski-ikä oli 13,2 vuotta, Ruotsissa 11,0 vuotta ja Tanskassa 9,6 vuotta**
- Uusien henkilöautojen ensirekisteröinnit ovat Suomessa 1990-luvun lamavuosien tasolla, tänä vuonna ennustemme mukaan vain 72 000 kpl
- Keskimääräinen romutusikä on jo 23 vuotta.

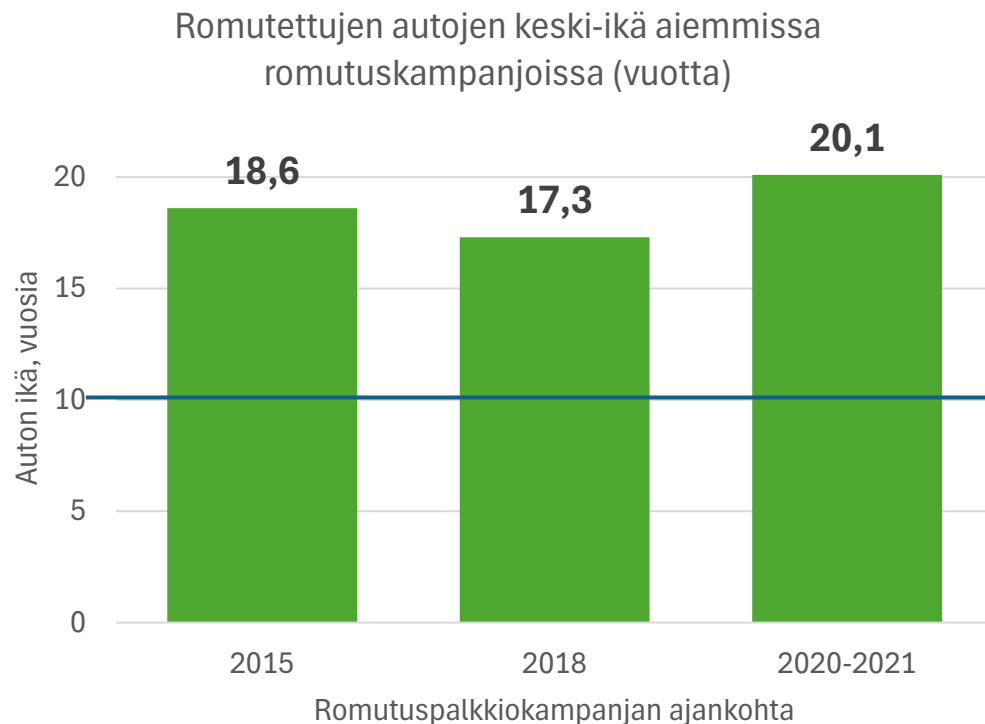
*) Lähde: <https://aut.fi/markkinatilastot/autokanta/> Autoalan Tiedotuskeskus julkaisee autojen keski-ikätilastoja sivuillaan. Tiedot on tuottanut Tilastokeskus.

**) Lähde: ACEA The European Automobile Manufacturers' Association, <https://www.acea.auto/publication/the-automobile-industry-pocket-guide-2025-2026/>

Henkilöautojen romutustodistukset 2008-2024



Romutuspalkkiossa romutettavat autot ovat elinkaarensa päässä olevia, arviolta yli 20-vuotiaita henkilöautoja



- Romutuspalkkion suuruus ohjaa tehokkaasti romuttamaan reilusti yli 10 vuotta vanhempia autoja.
- Kuluttajien päätökseen romutuksesta vaikuttaa saatava tukisumma. Kuluttajan ei kannata romuttaa autoa, jonka myyntiarvo on suurempi kuin romutuspalkkio
- **Suomessa autojen romutusikä on keskimäärin jo 23 vuotta.**
- Traficomien seurantatutkimusten mukaan **aiemmissa romutuspalkkiossa** romutetut autot olivat:
 - 2018 kampanjassa keskimäärin **17,3 -vuotiaita**
 - 2015 kampanjassa keskimäärin **18,6 -vuotiaita**
 - 2020-2021 kampanjassa keskimäärin **20,1-vuotiaita**

Lähteet:

- [Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus 2020-2021](#)
- [Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus 2018](#)
- [Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus 2015](#)

Romutuspalkkion tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta olisi hyvä, jos vaatimus romutettavan auton 10 kk yhtäjaksoiselle liikennekäytössä ololle poistettaisiin

- Myös sellaiset aktiivisesti käytössä olevat vanhemmat autot, jotka ovat osan vuodesta olleet pois liikennekäytöstä, tulisi voida hyväksyä romutuspalkkiokelpoisiksi*
- Liikennekäyttövaade vähentää merkittävästi romutuspalkkiokelpoisten autojen määrää ja siten vaarantaa romutuspalkkion tavoitteiden saavuttamisen
- Autokannassa 28.8.2025 olleista yli 15-vuotiasta henkilöautoista 33 prosenttia (469 631 autoa) oli ollut pois liikennekäytöstä jossain kohtaa viimeisen 10kk aikana → 10 kk:n yhtäjaksoinen liikennekäyttövaade vähentää romutuspalkkiokelpoisten autojen potentiaalia arviolta kolmanneksella
- 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 (n 13 000 km), vaikka esimerkiksi vuoden 2015 palkkiossa ei ollut lainkaan liikennekäytön vaatimusta.

Romutus- palkkion toteutus- vuosi	Romutettavan auton liikennekäyttö
2015	ei vaatimuksia
2018	auton on tullut olla liikennekäytössä ainakin osan aikaa edellisen vuoden aikana
2020- 2021	auton on tullut olla liikennekäytössä ainakin osan aikaa edellisen vuoden aikana

*) Romutuspalkkioesityksen mukaisesti romutettavan henkilöauton tulisi olla ollut yhtäjaksoisesti liikennekäytössä 10 kuukautta romutusta edeltävän 12 kuukauden aikana. Romutusikäisiä 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.

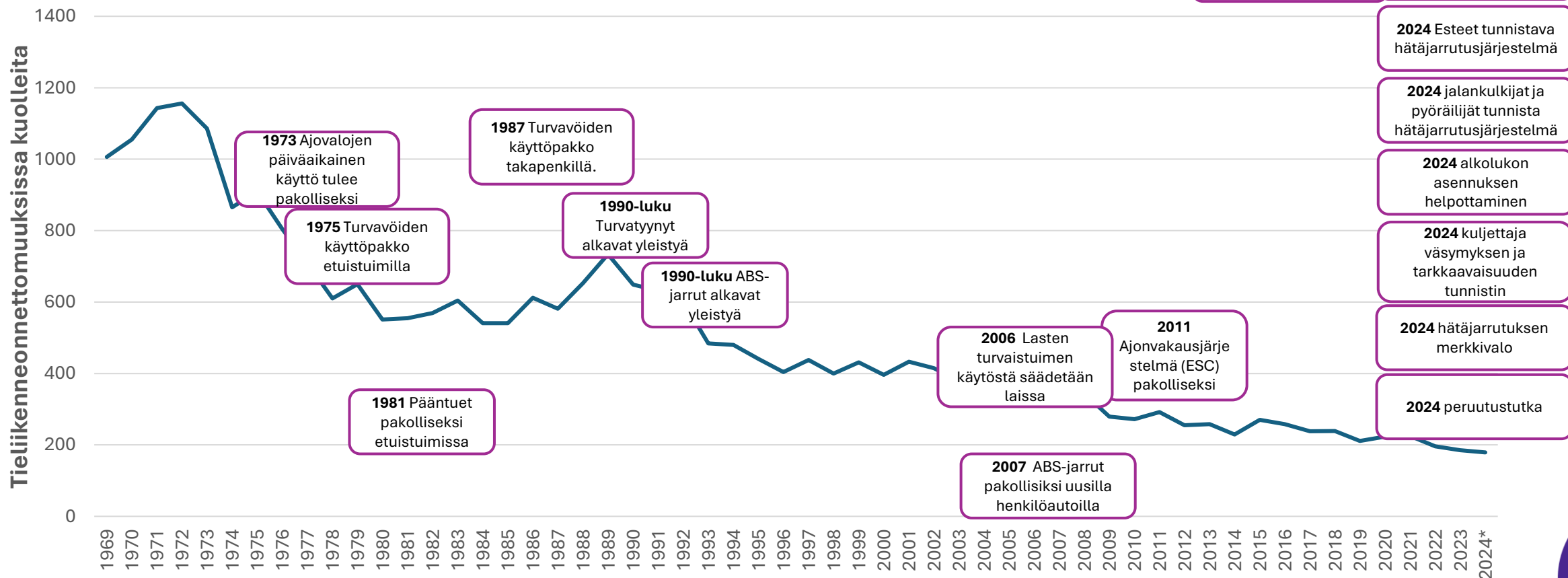
Esitetty päästöraja 140g/km - kokemusta samansuuruisesta päästörajasta on jo aiemmista romutuskampanjoista

Romutuspalkkioiden hiilidioksidipäästörajat
palkkiolla hankittavalle uudelle autolle

Romutuspalkkio- kampanjan toteutusvuosi	NEDC	WLTP
2015	120 g/km	~ 153 g/km
2018	110 g/km	~ 140 g/km
2020-2021	~ 96 g/km	120 g/ km
2025-2027	~ 110 g/km	140 g/km

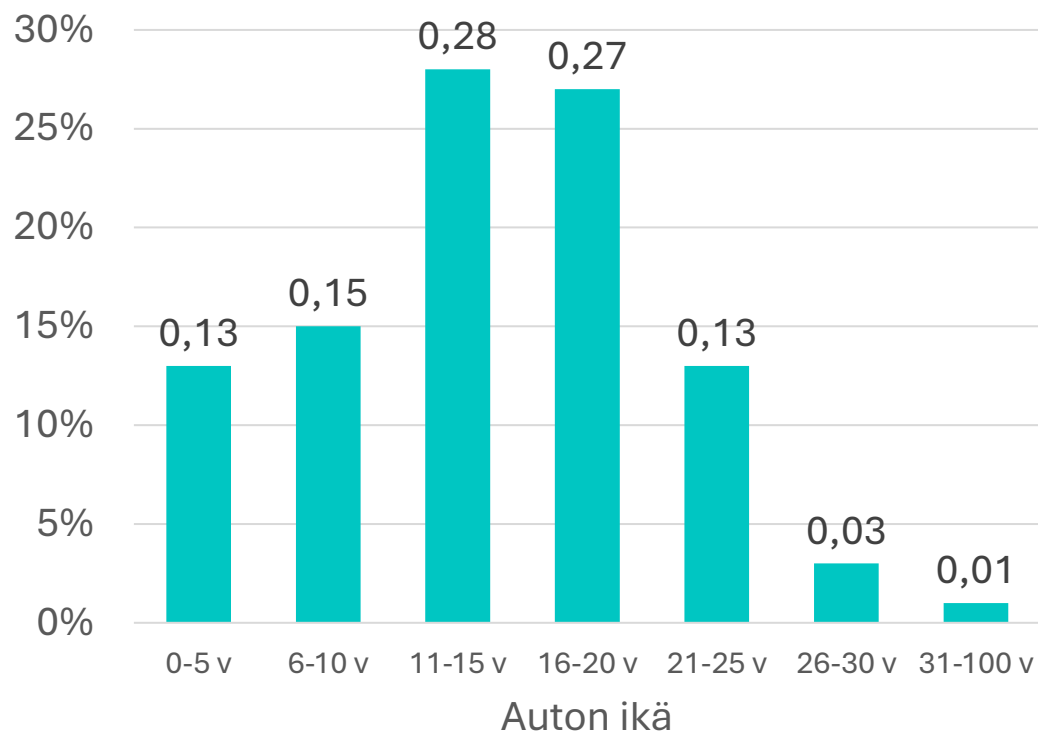
- Hiilidioksidien mittaus sykli muuttui vuonna 2017.
- Aiemmin autojen päästöt mitattiin **NEDC**-mittaus sykliä (New European Driving Cycle)
- Nykyisin päästöt mitataan **WLTP**-syklillä (Worldwide harmonised Light-duty Vehicles Test Procedure).
- **Vuosien 2015 ja 2018** romutuspalkkioiden päästörajat ilmoitettiin NEDC-arvoina
- **Vuoden 2020-2021** romutuspalkkion päästörajat ilmoitettiin WLTP-arvoina

Autojen turvajärjestelmät

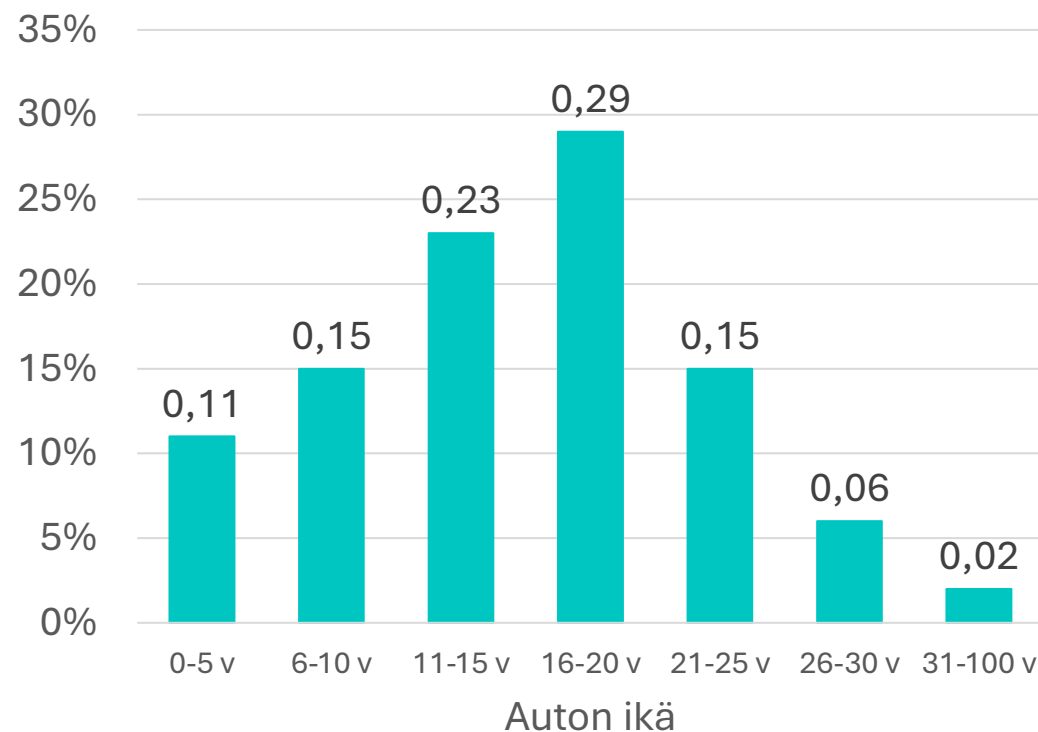


Auton ikä vaikuttaa onnettomuuksien määrään

Yhteenajon aiheuttaja (2014-2023)
auton iän mukaan



Yhden auton onnettomuudet (2014-2023)
auton iän mukaan



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.

EU-komission arvio turvallisuusasetuksen muutoksen (7.7.2024) vaikutuksista

- **Turvallisuusasetuksen muutos** (turvalaitteita pakolliseksi uusiin autoihin) vähentävät koko EU-alueella vuosina 2021–2037 yhteensä noin 24 800 liikennekuolemaa.

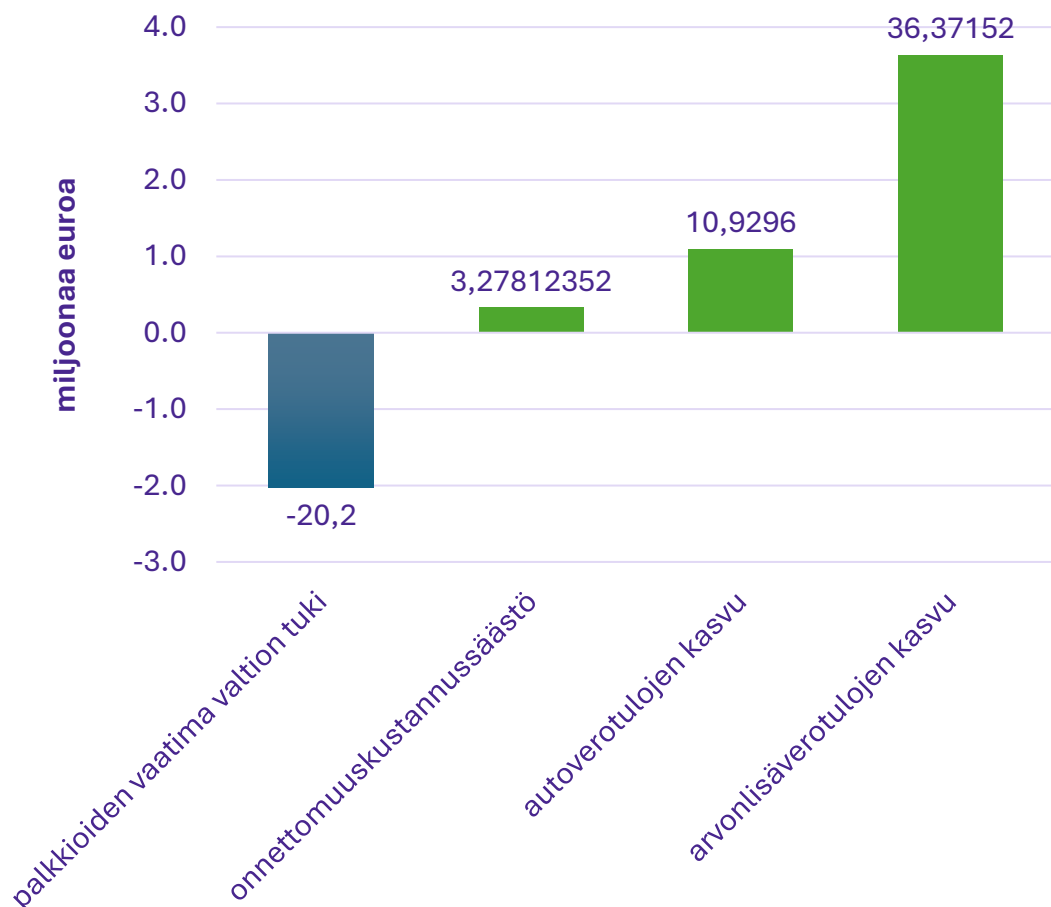
Pohjola Vakuutuksen ajoneuvovakuuttamisen tilastot

- **Vuonna 2021 valmistettujen tai uudempien autojen törmäyksissä** henkilövahinkoihin on johtanut vain viisi prosenttia, vaikka uudemmilla autoilla ajetaan enemmän. Vanhemmilla autoilla tämä luku on kaksinkertainen.

”Ajoneuvokannan uudistumista tulee tukea, jotta vanhat, tukijärjestelmättömät ajoneuvot poistuisivat liikenteestä.”

Onnettomuustieto-
instituutti OTI

Romutuspalkkio maksaa itsensä kasvavina verotuloina



- Romutuspalkkiokampanjan nettokustannusvaikutus on 30,4 miljoonaa euroa
- Laskelman oletukset:
 - 60 prosenttia romutuspalkkion käyttäjistä ei ostaisi uutta autoa ilman romutuspalkkiota (perustuu aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimuksiin)
 - 28 prosenttia palkkion käyttäjistä hankkii nollapäästöisen auton ja 72 prosenttia alle 140 g/km päästävän auton.
- Romutuspalkkion positiiviset vaikutukset päästöjen vähentämiseen, liikenneturvallisuuden parantamiseen ja autokannan uusimiseen ovat kustannustehokkaita.

Romutuspalkkion hyödyntäjät ovat keskimääräistä uuden auton ostajaa pienituloisempia

- **Romutuspalkkiokampanja seurantatutkimus 2015**: Romutuspalkkion hyödyntäneet olivat muihin vastaavana ajankohtana **uuden auton ensirekisteröineisiin verrattuna tilastollisesti selvästi pienituloisempia**. Romutuspalkkiolla uuden auton hankkineiden keskimääräiset käytettävissä olevat tulot olivat Tilastokeskuksen tausta-aineiston perusteella noin 22 % ja mediaanitulot noin 16 % alemmat kuin muilla samaan aikaan uuden auton ostaneilla
- **Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus 2018**: Romutuspalkkiota hyödynsivät todennäköisemmin henkilöt, joiden **käytettävissä olevat tulot olivat pienemmät kuin muilla vuoden 2018 aikana uuden henkilöauton auton hankkineilla henkilöillä**.
- **Romutuspalkkiokampanjan seurantatutkimus 2020-2021**: Romutuspalkkion hyödyntäneet olivat **matalampituloisia kuin henkilöauton ensirekisteröineet yleensä**.