

Liikenne- ja viestintävaliokunta

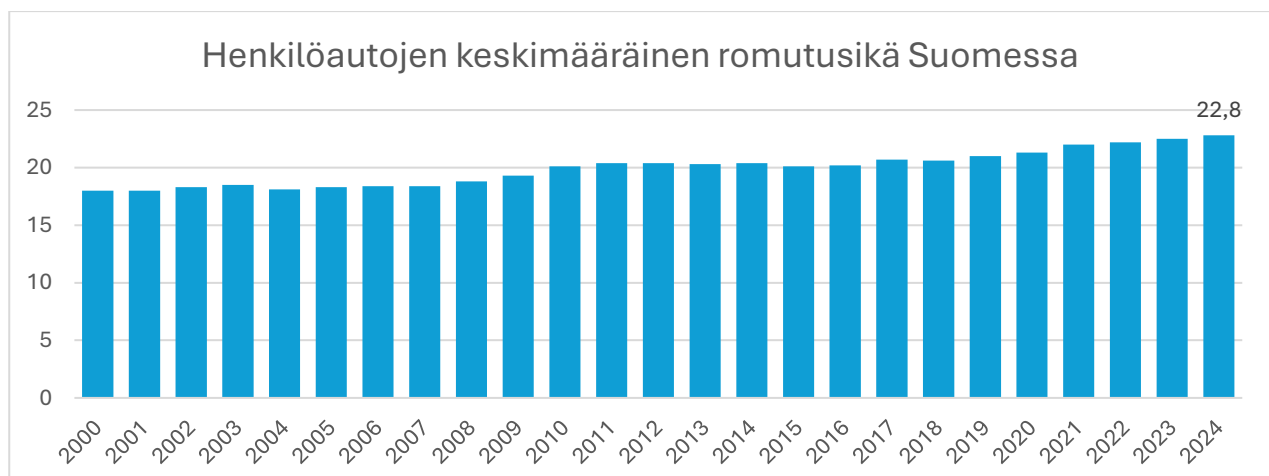
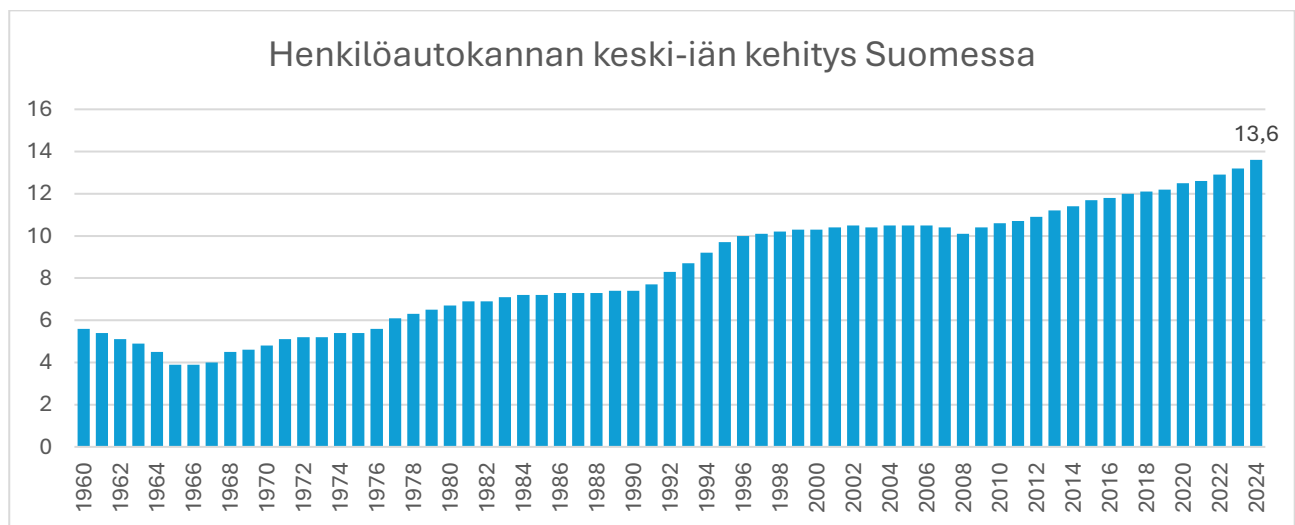
HE 106/2024 vp hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027

### **Autotuoajat ja -teollisuus ry:n lausunto esityksestä henkilöautojen romutuspalkkioksi**

Autotuoajat ja -teollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027.

Suomen autokanta on eurooppalaisittain verrattuna vanhaa. Suomessa rekisteröitiin viime vuonna viidenneksi vähiten uusia autoja 1 000 asukasta kohden EU-maiden välisessä vertailussa. Henkilöautojen romutuspalkkio on yksi toimenpide, joka osaltaan auttaa uudistamiaan autokantaamme.

Autokantaa uudistetaan kahdella tavalla: saattamalla vanhoja autoja kierrätykseen ja korvaamalla ne uusilla autoilla. Romutuspalkkiosta on apua molempiin.



## Miksi autokannan uusiutuminen on tärkeää?

Autokannan uusiutuminen edistää useita tavoitteita:

- 1) **Liikenneturvallisuus paranee.** Uusissa autoissa on aktiivista turvateknologiaa, joka ehkäisee törmäysonnettomuuksia ja tieltä suistumisia. Lisäksi uusien autojen passiivisen turvallisuuden kehittyminen ehkäisee onnettomuuksien tapahtuessa merkittävästi loukkaantumis- ja kuolemariskejä. Vanhemmissa autoissa vastaavaa teknologiaa ei ole. Vanhojen, turvattomampien autojen korvaaminen liikenteessä uusilla, EU:n turvallisuusasetuksen mukaisilla uusilla autoilla parantaa siis kiistatta liikenneturvallisuutta.
- 2) **Liikenteen päästöt vähenevät.** Päästövähennysten näkökulmasta autojen teknologia on kehittynyt nopeasti. Nollapäästöisten sähköautojen lisäksi polttomoottoriautojen päästöt ovat myös pienentyneet. Jokainen romutettava suuripäästöinen auto, joka korvataan vähäpäästöisellä tai päästöttömällä autolla vie meidät lähemmäs päästövähennystavoitteita.
- 3) **Autokannan säännellyt päästöt vähenevät.** Autojen haitallisten pakokaasupäästöjen määrää säännellään EU:ssa ns. Euro-säädöksillä. Nyt ensirekisteröitävien autojen on täytettävä Euro 6e -säädöksen vaatimukset. Ensi vuoden alusta uusien autojen päästösääntely kiristyy entisestään Euro 6e bis -sääntelyn myötä. Jokainen liikenteestä poistuva vanhempien eurasäännösten mukainen auto parantaa hengitysilmaa ja vähentää pienhiukkasten määrää. Kierrätykseen tulevien autojen keski-ikä on noin 23 vuotta. Nämä autot täyttävät siis vain Euro 3 -päästösääntelyn tason. Näiden autojen typen oksidi- ja pienhiukkaspäästöt ovat moninkertaiset uusiin autoihin verrattuna.
- 4) **Kansalaisten liikkumisen kustannukset pienenevät.** Kuluttajien talous on tiukalla. Liikkuminen on perusedellytys taloudelliselle toimeliaisuudelle ja hyvällä elämälle. Lisäksi suuressa osassa maamme yksityisauto on välttämätön. Polttoainekustannukset nousevat väistämättä tulevaisuudessa jakeluvetoisuuden kasvamisen ja tieliikenteen päästökaupan myötä. Jos kansalaisten on mahdollista investoida uuteen, vähemmän kuluttavaan autoon polttomoottori-, hybridi- tai täyssähköautoon, säästää hän tulevina vuosina alentuneina käyttövoimakustannuksina.

## **Romutuspalkkiokampanja parantaa liikenneturvallisuutta**

Suomessa on Tilastokeskuksen mukaan liikennekäytössä noin 1,2 miljoonaa yli 15 vuotta vanhaa henkilöautoa. Nämä autot ovat sekä aktiiviselta että passiiviselta turvallisuudeltaan huomattavasti heikotasoisempia kuin uudet autot. Passiivisella turvallisuudella tarkoitetaan esimerkiksi auton korirakennetta, materiaaleja ja muotoilua (kolariturvallisuus ja jalankulkijaturvallisuus); aktiivisella turvallisuudella esimerkiksi ajovakautusjärjestelmää, automaattista hätäjarrutusta, jalankulkijan tunnistusta ja kuolleen kulman tunnistinta.

Uusissa henkilöautoissa on vuodesta 2024 lähtien ollut pakollisena mm. automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, hätätilanteiden kaistanpitojärjestelmä ja peruutustutka tai -kamera. EU-komission arvioiden mukaan turvallisuusasetuksen muutokset ehkäisevät koko EU-alueella vuosina 2021–2037 yhteensä noin 24 800 liikennekuolemaa.

Onnettomuustietoinstituutti OTI:n vuosiraportissa 2023

(<https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/tilastot-ja-julkaisut/vuosiraportit/>) todetaan, että liikkumisvälineeseen liittyvistä taustariskeistä yleisimpiä olivat ajoneuvojärjestelmien puuttumiseen, turvalaitteiden käyttämättömyyteen sekä renkaisiin liittyvät taustariskit. Raportissa esitetään turvallisuuden parantamiseksi yhtenä keinona autokannan uusiutumisen tukemista.

OTI:n raportissa erilaisten ajoneuvojärjestelmien puuttuminen tunnistettiin taustariskiksi 25 prosentissa onnettomuuksista ja turvavyön käyttämättömyys 12 %:ssa onnettomuuksista. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksissa moottoriajoneuvon kuljettajien käyttämään ajoneuvoon liittyviä taustariskejä tunnistettiin 54 %:ssa onnettomuuksista. Tällaisia olivat muun muassa ajoneuvojärjestelmien puutteet sekä ajoneuvosta havaitsemista estävät tekijät.

Suomessa autojen keskimääräinen romutusikä on jo 23 vuotta. Näissä vanhoissa autoissa ei useimmiten ole ajovakautusjärjestelmää, joka vakuutusyhtiöiden datan mukaan on vähentänyt suistumisonnettomuuksia yli 50 prosenttia.

## Uuden auton päästöraja 140 g/km on oikein asetettu

Autotuoajat ja -teollisuus ry katsoo, että esityksessä uusien autojen päästöraja on hyvin linjassa aiempien romutuspalkkioiden kanssa. Hallituksen esityksen luonnoksessa ehdotetaan, että palkkiota voisi käyttää autoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat alle 140 g/km WLTP-päästömittaustavalla (noin 110 g/km NEDC-mittaustavalla). Päästörajan asettaminen 140 g/km mahdollistaa edullisempien autojen ja eri käyttövoimien mukanaolon kampanjassa.

Raja on hieman korkeampi kuin edellisessä vuosien 2020-2021 romutuspalkkiokampanjassa, jolloin raja oli WLTP-mittaustavalla 120 g/km. Nyt esitetty päästöraja on sama kuin vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa, jolloin raja oli 110 g/km NEDC eli 140 g/km WLTP ja alempi kuin vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilun päästöraja, joka oli NEDC-mittaustavalla 120 g/km, mikä vastaa WLTP-mittaustavalla mitattuna noin 153 g/km hiilidioksidipäästöjä. Kokemusta vastaavasta päästörajasta aiemmista romutuspalkkiokampanjoista siis on ja siten päästövaikutusten laskennassa voidaan aiempiin kampanjoihin myös tukeutua.

| romutuspalkkio-kampanja | päästöraja NEDC-mittaustavalla | päästöraja WLTP-mittaustavalla |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| 2015                    | 120 g/km                       | ~ 153 g/km                     |
| 2018                    | 110 g/km                       | ~ 140 g/km                     |
| 2020-2021               | ~ 96 g/km                      | 120 g/ km                      |
| <b>2025-2027</b>        | <b>~ 110 g/km</b>              | <b>140 g/km</b>                |

## Romutuspalkkio ilmastotoimena

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen tarvitaan useita toimia ja romutuspalkkio on olennainen osa tätä kokonaisuutta. Romutuspalkkio vähentää autokannan päästöjä, sillä jokainen romutuspalkkiolla hankittu auto poistaa autokannasta suuripäästöisen auton. Romutuspalkkiosummat, 2 000 € ja 2 500 €, ohjaavat tehokkaasti romuttamaan elinkaarensa päässä olevia autoja.

Autokannassamme olevien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on vanhalla NEDC-laskentatavalla mitattuna noin 140 g/km eli nykyiselle WLTP-mittaustavalle muutettuna noin 180 g/km.

Romutukseen tulleiden autojen keskipäästö oli viime vuonna 210 g/km. Romutuspalkkiolla hankittavan uuden auton keskipäästö tulee arviomme mukaan olemaan noin 80 g/km.

Aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten perusteella tiedämme, että romutuspalkkion hyödyntäneiden romutukseen tuomien autojen kilometrisuorite oli edellisen 12 kuukauden aikana ollut noin 13 000 kilometriä. Päästöjen vähenemä näillä päästömäärillä ja ajosuoritteilla on 16 700 hiilidioksiditonnia.

Aiempien romutuspalkkioiden perusteella tiedämme myös, että noin 60 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäjistä ei olisi ostanut uutta autoa ilman romutuspalkkiota. Kun huomioimme päästölaskennassa vain autot, joita ei ole olisi ilman palkkiota ostettu, päästöjen vähenemä on noin 10 000 hiilidioksiditonnia.

### **Liikennekäytössä olon vaatimus ei ole lisännyt romutuspalkkion päästövaikutuksia**

| toteutu<br>svuosi | romutettavan<br>auton<br>omistajuusvaati<br>mus            | romutettavan<br>auton<br>liikennekäyttö               | romutetun<br>auton keski-<br>määräinen<br>ajosuorite<br>edellisenä<br>vuonna | uuden<br>auton<br>CO <sub>2</sub> -<br>päästöraja<br>) | palkkiolla<br>hankittujen<br>autojen<br>keski-<br>määräiset<br>CO <sub>2</sub> -päästöt<br>) | laskennallinen<br>CO <sub>2</sub> -päästö-<br>vähenemä<br>vuodessa/<br>palkkiolla<br>hankittu uusi<br>auto |
|-------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2015              | ei vaatimuksia                                             | ei vaatimuksia                                        | 12 800 km                                                                    | 152 g/km                                               | 136 g/km                                                                                     | 864 kg                                                                                                     |
| 2018              | palkkion saajan<br>on tullut                               | auton on tullut<br>olla liikenne-<br>käytössä ainakin | 13 800 km                                                                    | 140 g/km                                               | 127 g/km                                                                                     | 868 kg                                                                                                     |
| 2020–<br>2021     | omistaa auto<br>vähintään 12 kk<br>ajan ennen<br>romutusta | osan aikaa<br>edellisen vuoden<br>aikana              | 12 800 km                                                                    | 120 g/km                                               | 61 g/km                                                                                      | 1 060 kg **)                                                                                               |

\*) Uuden auton päästöt mitattiin ennen vuotta 2020 NEDC-mittaustavalla. Vuosien 2015 ja 2020 päästöt on muunnettu WLTP-päästöiksi laskennallisella kertoimella.

\*\*) Vuoden 2020–2021 palkkion aiempia vuosia suurempi päästövähennys johtuu siitä, että uusien autojen joukossa oli sähköautoja, jotka vähentävät tuntuvasti uusien autojen keskipäästöjä. Vuosina 2015 ja 2018 ladattavien autojen osuus rekisteröinneistä oli vain muutamia prosentteja.

Romutuspalkkiolakiin on sisällytetty vaatimus, jonka mukaan romutettavan auton on oltava ollut yhtäjaksoisesti liikennekäytössä vähintään 10 kuukautta ennen romutusta.

Aiempien romutuspalkkioiden seurantatutkimusten perusteella liikennekäytössä olon vaatimus ei ole vaikuttanut palkkiokampanjoiden päästövähennysten määrään – romutetuilla autoilla ajettiin edellisenä vuonna suurin piirtein sama määrä kilometrejä kaikissa aiemmissa romutuspalkkioissa, vaikka vuoden 2015 palkkiossa ei ollut lainkaan liikennekäytön vaatimusta.

Kymmenen kuukauden liikennekäytössä olon vaatimus vähentäisi kotitalouksien mahdollisuuksia hyödyntää romutuspalkkio, sillä vanhat autot poistetaan usein liikennekäytöstä kausikäytön tai loman vuoksi. Vaatimus ei kykene erottelemaan autokannasta niitä autoja, jotka ovat vielä aktiivisessa käytössä, sillä autoja otetaan usein lyhytaikaisesti pois liikennekäytöstä kustannusten alentamiseksi.

Lisäksi on tyypillistä, että elinkaarensa päässä oleva auto otetaan pois liikennekäytöstä esimerkiksi vikaantumisen tai katsastuksessa tapahtuneen hylkäyksen vuoksi odottamaan mahdollista korjausta, eteenpäin myyntiä tai päätöstä auton kierrättämisestä. Myös tällaisten aktiivikäyttöön todennäköisesti palaavien elinkaarensa päässä olevien autojen saaminen kierrätykseen on tärkeää autokannan uudistamisen kannalta.

10 kuukauden yhtäjaksoinen liikennekäyttövaatimus on ongelmallinen myös siksi, että se todennäköisesti vähentää romutuspalkkion päästövähennysvaikutusta. Kun vanha, keskimäärin 210 g/km päästävä auto joudutaan ottamaan yhtäjaksoisesti liikennekäyttöön 10 kuukauden ajaksi, sillä myös todennäköisesti ajetaan enemmän, kuin tapauksessa, jossa kyseistä vaatimusta ei olisi. Samalla vaatimus viivyttää vanhan suuripäästöisen auton korvautumista uudella vähäpäästöisellä autolla.

Lisäksi 10 kuukauden vaatimus kaventaa merkittävästi romutuspalkkiokelpoisten romuautojen määrää, joka puolestaan voi näkyä romutuspalkkion toivottua laimeampana kysyntänä. Toisaalta romutuspalkkion kesto on 27 kuukautta, joten on todennäköistä, että budjetti tulee tänä aikana käytetyksi ja siten romutuspalkkiolla saavutetaan sille asetetut tavoitteet.

10 kuukauden yhtäjaksoinen liikennekäyttövaatimus 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.

## **Romutuspalkkion vaikutus valtion talouteen**

Romutuspalkkion vaikutus valtion talouteen on positiivinen. Romutuspalkkion kustannus on 20 miljoonaa euroa, mutta se tulee takaisin verotuottoina ja onnettomuuskustannussääntöinä.

Autoalan laskelmien mukaan palkkiolla ostettavien autojen tuottama autoverotulojen kasvu olisi noin 18 miljoonaa euroa ja arvonlisäverotuottojen kasvu noin 60 miljoonaa euroa. Onnettomuuskustannussäästö nousee 5,5 miljoonaan euroon.

Kun laskelmissa huomioidaan ainoastaan ne uudet autot, joita ei hankittaisi ilman romutuspalkkiota, autoverotuottojen kasvu olisi noin 11 miljoonaa euroa, arvonlisäverotuottojen kasvu 36 miljoonaa euroa ja onnettomuuskustannussäästö 3,3 miljoonaa euroa.

Uusien autojen, ja siten myös romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen, tuottama arvonlisävero on suurelta osin aidosti lisäistä. Vaihtoehtona uuden auton hankinnalle ei ole muu vastaavan suuruinen arvonlisäverollinen kulutus, vaan käytetyn auton hankinta. Käytetyn auton kauppa on kuluttajien välisenä kauppana arvonlisäverotonta ja autoliikkeen kautta tehtynä arvonlisävero maksetaan vain voittomarginaalista, joka sekin on autoliikkeelle vähennyskelpoista - toisin siis kuin kuluttajan uudesta autosta maksama arvonlisävero.

## **Kunnioittavasti**

Tero Kallio  
toimitusjohtaja  
Autotuoajat ja -teollisuus ry