2.10.2025

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijalausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026–2027

Tausta

Esityksessä 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. Romutettavan auton on tullut olla liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana.

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

Esityksen 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 pitää esityksen tavoitteita liikenneturvallisuuden parantamisesta ja liikennesektorin päästöjen vähentämistä sinänsä kannatettavina. Valtiovarainministeriö kuitenkin katsoo, ettei esityksen 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

Valtiovarainministeriö
Snellmaninkatu 1 A, Helsinki
PL 28, 00023 Valtioneuvosto

puh. 0295 16001 (vaihde)
kirjaamo.vm@gov.fi
www.vm.fi
Y-tunnus 0245439-9

Finansministeriet
Snellmansgatan 1 A, Helsingfors
PB 28, 00023 Statsrådet

tfn 0295 16001 (växel)
registratorskontoret.fm@gov.fi
www.finansministeriet.fi
FO-nummer 0245439-9

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 esityksen 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 polttomoottoriautoista (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 esityksellä ei ole juuri vaikutuksia verotuottoihin kumulatiivisesti yli ajan.[2]

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. Esityksessä ehdotettu romutuspalkkiokampanja olisi jo neljäs viimeisen reilun 10 vuoden aikana.

Ehdotetun uuden romutuspalkkion koskiessa vasta lokakuun 2025 jälkeen romutettavia autoja, se on kannustanut myös lykkäämään auton romuttamista ja uuden auton hankintaa vähintään lokakuuhun 2025 asti. Lisäksi se luo kannustimen pitää romutuskunnossa oleva auto liikennekäytössä pidempään niin, että se täyttää liikennekäytössä olon kriteerin. Nämä tekijät voivat tarkoittaa, että suuri joukko romutuspalkkiolla uuden auton hankkivia ovat todellisuudessa lykänneet auton romuttamista ja hankintaa romu-

[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 jakeluvelvoite huomioiden on noin 2 000 CO2-tonnia.

tuspalkkion 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 polttomoottoriautojen hinnan kautta tapahtuvin ohjauskeinoin on niiden korkeammasta kustannustehokkuudesta huolimatta poliittisesti mahdotonta, niin maltilliset, mutta ajan myötä supistuvat tuet uusille *nollapäästöisille* autoille voi olla täydentävä ohjauskeino edistää päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista ja vähentää tarvetta uusiutuvien polttoaineiden käytölle. Tämä kuitenkin edellyttää sitä, ettei tukien myöntäminen aiheuta merkittäviä implementointikustannuksia ja tukien fiskaaliset kustannukset kompensoidaan muualla julkisessa taloudessa. Määräaikaisia 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 esityksen romutuspalkkiokampanjaa laajemmin aiheuttaisi julkiselle taloudelle huomattavia fiskaalisia kustannuksia, edellyttäisi se kompensoivia toimia muualla julkisessa taloudessa.

Ottaen huomioon, että romutuspalkkion vaikuttavuus asetettujen tavoitteiden kannalta on todennäköisesti vähäinen, romutuspalkkion implementointikustannukset, joiden suuruus jää esityksessä epäselväksi, voivat olla romutuspalkkion epävarmoja hyötyjä suuremmat.

Finanssiasiantuntija Jussi Kiviluoto