



5.8.2025

Autoalan Keskusliiton lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaista henkilöautojen romutuspalkkiosta - VN/20572/2025

Autoalan Keskusliitto (AKL) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta, joka koskee hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi määräaikaista henkilöautojen romutuspalkkiosta.

AKL kannattaa lämpimästi esitystä, jonka tavoitteena on autokannan uudistaminen sekä autokaupan vauhdittaminen. Romutuspalkkiolla edistettäisiin autokannan uudistumista, mikä osaltaan johtaa liikenneturvallisuuden paranemiseen sekä liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen.

AKL:n keskeiset huomiot hallituksen esityksestä:

- Romutuspalkkio on tervetullut piristysruiske jo pitkään hyvin matalalla tasolla olleeseen uusien autojen kysyntään. Autoalan menestyksellä on laajempaa vaikutusta koko Suomelle. Uusien autojen myynnin kasvu ja vanhojen autojen nopeampi palautuminen kierrätykseen parantaisi noin 50 000 ihmistä työllistävän autoalan yritysten toimintaedellytyksiä ja työllisyyttä. Autoalan verokädenjälki oli vuonna 2024 noin 3 miljardia euroa.
- Romutuspalkkiokampanja nopeuttaa autokannan uudistumista, ja liikenneturvallisuus tutkitusti paranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla autoilla, joissa on pakollisina varusteina useita turvajärjestelmiä.
- Autojen romutusikä on Suomessa tällä hetkellä erittäin korkea, keskimäärin 22,8 vuotta. Romutuspalkkio madaltaa kotitalouksien kynnystä uuden, vähäpäästöisemmän ja aiempaa turvallisemman auton hankintaan.
- Romutuspalkkio on valtiontalouden näkökulmasta nettopositiivinen, kun huomioidaan sen synnyttämät auto- ja arvonlisäverotuotot sekä onnettomuuskustannussäästö.
- Romutuspalkkio edistää vahvasti henkilöautojen kierrätystä ja sillä on autokannan uusiutumisen nopeutumisen myötä myös positiivisia päästövaikutuksia.
- Kierrätyksen edistämisen näkökulmasta olisi hyvä, jos vaatimusta romutettavan auton 12 kk yhtäjaksoiselle liikennekäytössä ololle lievennetään.
- Markkinahäiriöiden välttämiseksi on tärkeää, että romutuspalkkiokampanja alkaisi esityksen mukaisesti (takautuvasti) jo 1.10.2025.

Hallituksen esityksen mukaisesti romutuspalkkiolle varattaisiin 20 miljoonan euron budjetti ajalle 1.1.2026-31.12.2027, kuitenkin niin, että romutuspalkkio voisi alkaa jo 1.10.2025. Viedessään vähintään 12 kuukautta omistuksessaan tai haltijuudessaan olleen yli 10 vuotta vanhan auton kierrätettäväksi ja ostaessaan uuden alle 140 g/km (WLTP) päästävän uuden auton, olisi yksityishenkilö oikeutettu romutustodistusta vastaan 2000 – 2500 euron romutuspalkkioon.

Romutuspalkkiokampanjaa arvioitaessa ja vertailtaessa sitä aiempien romutuspalkkiokampanjoiden tuloksiin, on hyvä huomioida, että edellisen, 2020-2021 toteutetun romutuspalkkiokampanjan ehdot



olivat erilaiset kuin nyt esitetyssä tai aiemmissa kampanjoissa. Mukana vuoden 2020-2021 romutus-palkkiossa olivat tuolloin mm. sähköpyörät ja joukkoliikenneliput, jotka nyt esitetystä romutuspakki-osta on rajattu pois. Vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioista tehtyjen seurantatutkimusten tulosten tarkastelu antaa paremman vertailukohdan nyt esitetylle kampanjalle. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien romutuspalkkioista tekemien seurantatutkimusten mukaan etenkin vuosien 2015 ja 2018 romutuspalkkioiden toteutusmallit uudistivat autokantaa tavoitellusti.

Romutuspalkkiokampanja nopeuttaa autokannan uudistumista – liikenneturvallisuus pa-ranee vanhojen autojen korvautuessa uusilla

Romutuspalkkiokampanja on aiemmin toimivaksi todistettu tapa saada vanhimpia autoja kierrätyk-seen ja uusia, turvallisempia autoja liikenteeseen. Autokannan uudistaminen on myös Onnettomuus-tietoinstituutin parannusehdotusten listalla liikenneturvallisuuden kehittämiseksi.

Myös Euroopan komissio on autoalan strategisessa toimenpidesuunnitelmassaan (5.3.2025) listannut romutuspalkkiokampanjat jäsenmaissa yhdeksi toimivaksi tavaksi edistää kiertotaloutta ja vahvistaa kuluttajakysyntää vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnassa.

Uusien autojen turvallisuusominaisuudet ovat viime vuosikymmeninä kehittyneet nopeasti. Suo-messa on erittäin vanha autokanta, josta yli 40 prosenttia, noin 1,2 miljoonaa autoa, on vähintään 15-vuotiaita. Autokannan hidas uudistuminen ei ole ongelmallista vain ilmasto- ja päästökehityksen kannalta, vaan se on haitallista myös liikenneturvallisuuskehityksen näkökulmasta. Vuonna 2024 Suo-messa autokannan keski-ikä oli jälleen ennätyksellisen korkea (13,6 vuotta). Pohjoismaisessa vertai-lussa Suomi jää selvästi muita maita jälkeen. Esimerkiksi Ruotsissa autojen keski-ikä on 10,7 vuotta Tanskassa 9,6 vuotta ja EU:ssa keskimäärin 12,5 vuotta (vuonna 2023). Tuhatta asukasta kohden uu-sia autoja Suomessa myydään enää vain noin puolet siitä, mitä muissa Länsi-Euroopan maissa.

Suomessa autot päätyvät kierrätykseen erittäin vanhoina, keskimäärin 22,8 vuoden ikäi-sinä - romutuspalkkio madaltaa kotitalouksien kynnystä uuden, aiempaa turvallisemman auton hankintaan.

Suomessa kierrätykseen päätyvä auto on keskimäärin 22,8 vuotta vanha 2000-luvun alkupuolen auto, josta puuttuvat useat turvallisuutta edistävät varusteet. Aiempien romutuspalkkioiden yhteydessä romutetut autot olivat pääsääntöisesti otettu käyttöön 1990-luvulla tai 2000-luvun alkuvuosina, jo-ten niistä puuttuivat lähes kaikki viime vuosikymmenten aikana yleistyneet aktiiviset ja passiiviset turvalaitteet.

Traficomien seurantatutkimusten mukaan vuonna 2018 toteutetussa romutuspalkkiokampanjassa ro-mutetut autot olivat keskimäärin yli 17-vuotiaita, 2015 kampanjassa keskimäärin yli 19-vuotiaita ja 2020-2021 kampanjassa keskimäärin 20,1-vuotiaita. Näihin tietoihin perustuen, sekä huomioimalla keskimääräisen autojen romustusiän Suomessa (22,8 v. vuonna 2024), AKL arvioi, että nyt esitetyssä romutuspalkkiokampanjassa romutettavat autot olisivat iältään keskimäärin yli 20-vuotiaita, 2000-luvun alkuvuosina käyttöönotettuja autoja.



Onnettomuustietoinstituutin tutkimuksen (2017) mukaan 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:ssa hyväksyttiin vuonna 2019 turvallisuusasetuksen muutos, joka tuo uusiin autoihin monia uusia turvallisuutta parantavia laitteita. 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. EU-komission arvioiden mukaan turvallisuusasetuksen muutokset vähentävät koko EU-alueella vuosina 2021–2037 yhteensä noin 24 800 liikennekuolemaa. ESC-ajonvakautusjärjestelmä on ollut pakollinen varuste kaikissa uusissa henkilöautoissa vuodesta 2014 lähtien.

Suomen vanha autokanta näkyy myös vakuutusyhtiöiden vahinkotilastoissa. Pohjola Vakuutuksen ajoneuvovakuuttamisen tilastojen mukaan vuosina 2005–2010 valmistettujen autojen törmäysvahingoista (ajonopeus yli 60 km/h) lähes kymmenen prosenttia on johtanut henkilövahinkoihin. Vuonna 2021 valmistettujen tai uudempien autojen törmäyksissä henkilövahinkoihin on johtanut vain viisi prosenttia, vaikka uudemmilla autoilla ajetaan enemmän (AKL:n, Autotuojat- ja teollisuus ry:n ja Pohjola Vakuutuksen tiedote 24.3.2025: Suomen vanha autokanta vaarantaa liikenneturvallisuutta – näin auton ikä vaikuttaa henkilövahinkoriskiin).

Romutuspalkkiokampanjan ympäristövaikutukset

Suomen keskipitkän aikavälin ilmastopoliittisessa suunnitelmassa (KAISU) määritellyissä päästötavoitteissa Suomi on vielä 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 hiilidioksiditonin 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. Autoalan arvion mukaan romutuspalkkiolla hankituista uusista autoista 28 prosenttia olisi täyssähköautoja ja 72 prosenttia muita vähäpäästöisiä, alle 140 g/km (WLTP) päästäviä autoja.

Positiivista on, että esitetyssä romutuskampanjassa nollapäästöisten autojen (sähkö ja vety) tukea on korotettu (2500€ vs. 2000€), mikä lisää niiden houkuttelevuutta. Nollapäästöisten autojen hankintaan esitetty suurempi romutuspalkkio on perusteltua muun muassa sen vuoksi, että niiden hankintaan ei tällä hetkellä kohdistu kotitalouksille suunnattuja hankintatukia, ja esimerkiksi uusien



sähköautojen keskihinta on noin 1,5-kertainen bensiiniautoihin verrattuna. Romutuspalkkiolla halutaan vahvistaa vähäpäästöisten autojen kysyntää, edistää Suomen päästötavoitteiden saavuttamista ja myös kasvattaa vihreän siirtymän tuotteiden eli vähäpäästöisten autojen sekä näihin liittyvien tuotteiden (esim. latausasemat) ja palveluiden loppumarkkinoiden kasvua Suomessa. Täyssähköautojen yleistymisellä on myös laajempia positiivisia vaikutuksia. Liikenteen sähköistyminen edistää kotimaisen sähkön käyttöä ja vähentää riippuvuutta ulkomaisen öljyn tuonnista.

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.

Traficomien mukaan viimeisen neljän vuoden aikana henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 11 %. Päästöt alkoivat vähenemään jyrkemmin, kun sähköautojen määrä alkoi kasvaa nopeasti ja bensiini- ja dieselhenkilöautojen määrä vastaavasti vähetä. Huomioitavaa on, että bensiini- ja dieselautojenkin tekniikka on kehittynyt jatkuvasti vähäpäästöisempään suuntaan, joten myös uuden polttomoottoriauton hankinta on päästövähennysten kannalta positiivinen teko verrattuna vanhemmalla korkeapäästöisellä autolla ajamiseen.

Romutuspalkkion päästöraja 140 g/km (WLTP) mahdollistaa edullisempien automallien – joihin useammalla kotitaloudella on varaa – mukanaolon kampanjassa

Romutuspalkkiokampanjan päästörajan asettamisessa on tärkeää ottaa huomioon, että markkinalla tarjolla olevista uusista alhaisen päästötason autoista vain pieni osa kuuluu edullisimman hintaluokan autoihin. Alle 80 g/km päästötason autojen keskihinta on suhteellisen korkea, ja suuri osa erittäin vähäpäästöisistä tai nollapäästöisistä autoista hankitaan tällä hetkellä yritys- ja työsuhdekäyttöön. Sen sijaan 100–140 g/km päästötasolta löytyy myös edullisia pieni- ja keskikokoisia automalleja, joihin huomattavasti useammilla kotitalouksilla on varaa.

Koska romutuspalkkiokampanjan tavoitteena on mahdollistaa uuden auton hankkiminen mahdollisimman laajalle joukolle kotitalouksia, on edullisen hintaluokan autot tärkeää pitää kokeilun piirissä asettamalla päästöraja 140 g/km (WLTP). Matalampi päästöraja rajaisi ostettavien automallien määrää tarpeettomasti.

Ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat 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.



AKL olettaa, että romutuspalkkiokampanjan osana romutettavat autot ovat keskimäärin elinkaarensa päässä olevia henkilöautoja, joiden keskipäästöt WLTP-mittaustavalla arvioituna ovat tällä hetkellä keskimäärin noin 210 g/km. Täten päästöjen vähennys on merkittävä, kun aktiivisessa käytössä olevia elinkaarensa päässä olevia autoja voidaan korvata uusilla autoilla.

Hallituksen esityksen mukaan romutuspalkkiokampanjan avulla arvioidaan saavutettavan yhteensä noin 8 500 hiilidioksiditonin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. Matalammalla päästörajalla (120 g/km CO₂) Traficomien tekemän vaikutusarvion mukaan arvio päästövähennyksestä olisi hieman yli 9000 hiilidioksiditonnia, eli ero olisi suhteellisen vähäinen nyt esitettyyn päästörajaan nähden.

Romutuspalkkiokampanja edistää kierrätystaloutta

Romutuspalkkiokampanja edesauttaa vanhojen huonokuntoisten autojen päätymistä asianmukaiseen käsittelyyn aiempaa varhaisemmassa iässä. Ajoneuvojen romutusikä on Suomessa eurooppalaiseen keskitasoon nähden korkea, 22,8 vuotta (vuonna 2024). Kun elinkaarensa päänsäavuttanut auto toimitetaan kierrätettäväksi viralliselle vastaanottopaikalle 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 autokierrätyksen mukaan Suomessa autoista kierrätetään ja hyödynnetään Suomessa materiaalina ja uudelleenkäytössä yli 95 % auton painosta. EU:n romuajoneuvodirektiivi 2000/53/EY edellyttää, että romuajoneuvoista valmistellaan uudelleenkäyttöön tai hyödynnetään muulla tavoin vähintään 95 % sekä valmistellaan uudelleenkäyttöön tai kierrätetään vähintään 85 %.

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

Romutuspalkkion taloudelliset vaikutukset ja vaikutukset autoalaan

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 oli vuonna 2024 noin 3 miljardia euroa. Uusien autojen myynnin kasvu ja vanhojen autojen nopeampi palautuminen kierrätykseen parantaisi autoalan yritysten toimintaedellytyksiä ja työllisyyttä.

Romutuspalkkion tavoitteena on edesauttaa autokannan vanhenemiskehityksen katkaisemista. Autokantamme vanheni vuonna 2024 enemmän kuin kertaakaan aiemmin 90-luvun laman jälkeen, ja uusien autojen myyntimäärä on jo kuudetta vuotta peräkkäin ennätyksellisen 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



ennätyksellisen matalalla johtuen mm. talouden taantumasta, korkotasosta ja käyttövoimamurroksesta.

Romutuspalkkio olisi tehokas keino autokaupan kysynnän elvyttämiseen. Autoala arvioi uusien autojen myynnin kasvavan noin 9000-10000 kappaleella romutuspalkkiokampanjan myötä.

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

Romutuspalkkiokampanja on valtion talouden kannalta nettopositiivinen: se maksaa omat kulunsa eli kasvattaa valtion auto- ja arvonlisäverotuloja enemmän, kuin mitä hankkeen budjettitarve on.

Autoalan laskelmien mukaan esitetyillä ehdoilla (mm. budjetti 20 M€ ja palkkiosummat 2 000-2 500) sekä oletuksella, että noin 60 prosenttia romutuspalkkiolla hankituista uusista autoista ei olisi hankittu ilman romutuspalkkiota (viitaten aiemmista romutuspalkkioista tehtyjen seurantatutkimusten tuloksiin), valtion autoverotulojen kasvu olisi noin 11 milj. euroa, arvonlisäverotulojen kasvu noin 36 milj. euroa ja onnettomuuskustannussäästö noin 3,3 milj. euroa, eli yhteensä noin 50 milj. euroa.

Traficomien tekemien seurantatutkimusten mukaan noin 60 % aiemmissa romutuspalkkioissa hankituista uusista autoista olisi jäänyt ilman palkkiota hankkimatta. Romutuspalkkiokampanja kerryttää valtiolle uusien autojen myynnin kasvun seurauksena sekä auto- että arvonlisäverotuloja.

Romutuspalkkion tuottama arvonlisävero on suurelta osin aidosti lisäistä, sillä uusi auto on erittäin arvokas käyttökulutushyödyke, joka hankitaan kulloiseenkin elämäntilanteeseen soveltuvana, eikä sen hankinnalla ole suoraa vastaavaa korvaavaa tuotetta. Vaihtoehtona uuden auton hankinnalle ei suoraan ole muu vastaavan suuruinen arvonlisäverollinen kulutus.

Tulosidonnainen romutuspalkkiokampanja, jossa mukana olisivat myös käytetyt autot, voisi olla perusteltu. AKL tukee tällaisen kampanjan toteuttamista erillisenä hankkeena nyt esitetystä romutuspalkkiokampanjasta. Tulosidonnaisessa kampanjassa voisi olla mukana mahdollisuus hankkia joko uusi tai käytetty vähäpäästöinen auto. Kampanja voisi toteutua erillisenä toimenä niin, että se rahoitettaisiin Euroopan sosiaalisen ilmastonrahaston kautta.

Romutuskampanjan sosiaaliset vaikutukset

Aiempiä romutuspalkkiota koskevissa selvityksissä on havaittu, että romutuspalkkio lisää sosiaalista oikeudenmukaisuutta, sillä romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat uuden auton ostajien valtavirrasta. 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.



Sosiaalisen tasa-arvon kannalta on merkittävää, että romutuspalkkio edesauttaa pienituloisten kotitalouksien mahdollisuuksia päästä hyödyntämään täyssähköautojen verrattain edullisia käyttökustannuksia. Täyssähköautojen käyttökustannukset ovat useimmissa käyttötapauksissa alemmat kuin polttomoottoriautoilla. Romutuspalkkio madaltaa kynnystä useammalle suomalaiselle päästä hyödyntämään näitä edullisempia käyttökustannuksia, joiden myötä rahaa jää käytettäväksi muuhun kotimaiseen kulutukseen. Erilaisten autojen kustannuksia voi vertailla esimerkiksi Traficomien nettisivuilta löytyvän Autokalkulaattorin avulla.

Miksi sähköpyöräilyn ja joukkoliikenteen edistäminen on rajattu pois romutuspalkkiokampanjasta?

AKL pitää hyvänä ratkaisuna, että autokannan uusiutumisen nopeuttamiseen tähtäävä tehokas romutuspalkkiokampanja ei yritä ratkaista liian monia haasteita samalla kertaa, rajallisilla resursseilla. Jotta romutuskampanjan tavoite autokannan uusiutumisen nopeutumisesta toteutuisi optimaalisesti, tulee romutuspalkkio esityksen mukaisesti kohdentaa ainoastaan uuden vähäpäästöisen auton hankintaan. Kampanjan rajalliset resurssit tulee esityksen mukaisesti keskittää tehokkaasti ja selkeästi kampanjan päätavoitteen, autokannan uusiutumisen nopeuttamisen, ratkaisemiseen.

Vuoden 2020 joulukuussa alkaneessa romutuspalkkiokampanjassa romutuspalkkio oli mahdollista hyödyntää vähäpäästöisen auton ohella myös joukkoliikenteen palveluihin tai sähköavusteiseen pyörään. Autokannan uusiutumisen kannalta vuosien 2020–2021 romutuspalkkio ei ollut tehokas, sillä määräraha kului pääosin sähköpyörien hankintaan. Palkkiosumma oli suhteessa uuden pyörän ostohintaan huomattavan suuri ja siten pyörä houkuttelevampi palkkion käyttökohde kuin uusi auto.

Romutuspalkkion kriteerit – esitämme lievennystä vaatimukseen siitä, että romutettavan auton tulisi olla ollut yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista liikennekäytössä

Romutuspalkkiokampanjan esityksen mukaisesti romutettavan henkilöauton tulisi olla ollut yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutuspalkkion hakemista liikennekäytössä. Tätä vaatimusta voisi 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.

Kierrätystalouden edistämisen näkökulmasta olisi hyvä, että liikennekäytössä olon vaatimus muotoiltiin esimerkiksi siten, että auto on käynyt liikennekäytössä viimeisimmän 12 kuukauden aikana. Tällainen käytäntö oli myös 2018 ja 2020/21 romutuspalkkioissa. Mikäli jo lyhyt katkos liikennekäytössä veisi autolta romutuspalkkiokelpoisuuden, on vaarana, että palkkion hyödyntäjien määrä jäisi pienemmäksi kuin tavoite on ollut.



Hallituksen esityksen pikainen käsittely on tarpeen markkinahäiriövaaran lieventämiseksi

AKL pitää kannatettavana, että romutuspalkkiota voitaisiin myöntää esityksen mukaisesti jo 1.10.2025. Tämä estää markkinahäiriön syntymistä autokauppaan. Markkinahäiriöuhka on toki romutuspalkkiossa pienempi kuin autoverotuksen muutoksissa, sillä romutuspalkkion käyttäjissä korostuvat ensi kertaa uutta autoa ostavat.

Lain voimaan saattaminen 1.1.2026 mennessä ja romutuspalkkioiden käsittelyn aloittaminen 1.10.2025 vaatii eduskunnalla pikaista lain käsittelyä. Mikäli eduskunta ei ole ehtinyt käsitellä romutuspalkkiota koskevaa lakia 1.10.2025 mennessä, voitaisiin kuitenkin romutuspalkkio maksaa taannehtivasti myös 1.10.2025 alkaen sillä oletuksella, että eduskunta hyväksyy myöhemmin lain olennaisilta osiltaan muuttumattomana.

Kunnioittavasti,

Tero Lausala, toimitusjohtaja

Autoalan Keskusliitto