

01.07.2025

174/03.00.00.00/2025

Henkilöautojen
romutuspalkkio

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite

Lausuntopyyntö hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027 27.6.2025

HSL:n hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027

Kiitämme mahdollisuudesta lausua hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026-2027.

Kannatamme valtion tavoitetta tukea vähäpäästöistä liikkumista ja liikenteen turvallisuuden parantamista sekä päästöjen vähentämistä. Romutuspalkkio on yksi keino kannustaa vanhoista, enemmän päästöjä aiheuttavista autoista luopumiseen. Tavoite autokaupan vilkastuttamisesta sen sijaan herättää kysymyksiä etenkin, kun otetaan huomioon, ettei Suomessa ole omaa autoteollisuutta. Valtio saa verotuloja myös vaihtoehtoisista investoinneista ja kulutuksesta myös kestävään liikkumiseen liittyen, ja ne voivat kohdistua autoteollisuutta vahvemmin kotimaiseen tuotantoon.

Nykyinen esitys rajoittuu auton korvaamiseen toisella autolla, jolloin toimenpiteellä tavoitellut ilmasto- ja yhteiskunnalliset vaikutukset jäävät vajaiksi. Lisäksi ehdotetussa mallissa esitetty päästöraja 140 g/km on niin korkea, että se mahdollistaa romutettavan auton ilmastopäästöjen olevan jopa pienemmät kuin tilalle hankittavan auton. Nykyisen esityksen puutteita ovat:

- Romutuspalkkion ehtona on uuden auton hankinta, jolloin autoistumisen kokonaismäärä ei vähene.
- 140 g/km CO₂-päästöraja on liian korkea nykyisiin ilmastotavoitteisiin nähden ja sallii tuen kohdistumisen yhä melko saastuttaviin autoihin. Esityksessä todetaan, että *"Huomioiden esityksen tavoitteet, matalampi päästöraja olisi rajannut ostettavien automallien määrää tarpeettomasti."* Tavoite liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ei ole tarpeetonta rajaamista, vaan yhteiskuntamme etujen mukaista. Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä. Jos päästöt eivät vähene riittävästi tavoitevuoteen 2030 mennessä, voi Suomen valtio joutua ostamaan päästöoikeuksia, mikä tulee kansantaloudellisesti kalliiksi. 20 miljoonaa euroa on merkittävä julkistaloudellinen panostus. Onkin kohtuullista olettaa, että se käytetään myös EU-tavoitteiden näkökulmasta tehokkaimmalla mahdollisella tavalla.

Edellä mainituista syistä esitämme, että myös autosta vapautumista tuetaan ja esitystä muutetaan seuraavasti:

1. Romutuspalkkiomallia täydennetään vaihtoehdolla, jossa tuki voidaan käyttää myös kestäviin liikkumismuotoihin, kuten polkupyörään tai sähköavusteiseen polkupyörään, joukkoliikenteeseen tai liikkumispalveluihin silloin, kun yksityisautoa ei hankita romutetun tilalle, tai vaihtoehtoisesti liikkumisseteliin, jota voisi käyttää kaikkiin edellä mainittuihin vaihtoehtoihin. Tämä tukisi myös kotitalouksien mahdollisuuksia luopua niille kalliiksi käyvistä toisista tai useammista autoista. Malli tukisi myös suuremmilla kaupunkiseuduilla mahdollista siirtymää kohti aidosti vähäpäästöistä ja resurssitehokasta liikennettä, ei pelkästään uusien teknologioiden käyttöä.
2. Romutettavan ajoneuvon iän olisi hyvä olla vähintään 12 vuotta, minkä lisäksi palkkiomallin tulisi taata, että hankittavan uuden auton päästöt ovat pienemmät kuin romutettavan ajoneuvon.
3. Uuden hankittavan auton päästöjen olisi hyvä olla korkeintaan 95 g/km.

Ehdotettu romutuspalkkio on askel oikeaan suuntaan, mutta vaatii laajentamista, jotta se olisi linjassa kestävä liikenteen, ilmastotavoitteiden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden kanssa.

Esitetyillä muutoksilla romutuspalkkio voisi aidosti palvella sekä ympäristöä että monenlaisten kotitalouksien tarpeita.

Lisätietoja antaa liikennejärjestelmäasiantuntija Mette Granberg, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 21.07.2025.
Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.