

## HE 106/2025 vp

### Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027

#### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026 ja 2027. Esityksen mukaan laissa säädettäisiin uuden henkilöauton ostajalle maksettavasta romutuspalkkiosta. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan henkilöauton käyttövoimasta riippuen 2 000–2 500 euroa. Romutuspalkkio maksettaisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Romutuspalkkio voitaisiin myöntää 1.10.2025–31.12.2027 välisenä aikana uutta hankittua autoa vastaan romutetusta henkilöautosta. Romutuspalkkion edellytyksenä olisi, että yhtä uutta henkilöautoa vastaan ostaja vie romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen yhden vähintään 10 vuotta vanhan auton, joka on vähintään 12 kuukautta ollut hänen omistuksessaan, tai jonka haltijana hän on ollut.

Valtion varoista varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026 ja 2027. Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksyttyä vuoden 2026 talousarvion ja olemaan voimassa 31.12.2028 asti.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Asian tausta .....	3
1.2 Asian valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi .....	3
3 Tavoitteet .....	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	5
4.1 Keskeiset ehdotukset .....	5
4.2 Pääasialliset vaikutukset .....	5
4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset ajoneuvohankintoihin .....	5
4.2.2 Taloudelliset vaikutukset .....	7
4.2.3 Yritysvaikutukset .....	8
4.2.4 Ympäristövaikutukset .....	8
4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin .....	9
4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan .....	9
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	9
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset .....	9
5.2 Euroopan unionin lainsäädäntö .....	11
5.3 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	11
6 Lausuntopalaute .....	12
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	13
8 Voimaantulo .....	16
9 Toimeenpano ja seuranta .....	16
10 Suhde talousarvioesitykseen .....	16
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	17
11.1 Johdanto .....	17
11.2 Yhdenvertaisuus ja omaisuuden suoja .....	17
11.3 Ahvenanmaan maakunnan itsehallinto ja toimivaltajako .....	19
LAKIEHDOTUS .....	21
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027 .....	21

## **PERUSTELUT**

### **1 Asian tausta ja valmistelu**

#### **1.1 Asian tausta**

Esityksen valmisteluun on johtanut tarve autokaupan vauhdittamiseen sekä sitä kautta autokannan uudistamiseen teknologianeutraalilla tavalla. Suomen autokanta on keskimäärin vanha useimpiin muihin Euroopan unionin (EU) jäsenvaltioihin verrattuna. Määräaikaaisella romutuspalkkiolla edistettäisiin pitkään hidastunutta autokauppaa sekä autokannan uudistumista, mikä osaltaan johtaa liikenneturvallisuuden parantumiseen ja liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentymiseen.

Hallituksen julkisen talouden suunnitelmaa koskevissa puoliväliriihineuvotteluissa päätettiin 20 miljoonan euron varaamisesta romutuspalkkioon käytettäväksi vuosina 2026 ja 2027. Romutuspalkkiota koskevat tiedot olivat salassa pidettäviä lausuntokierrokseen saakka julkisuuslain 24.1 §:n 11 ja 13 kohtien mukaisesti.

Aiempien vuosien romutuspalkkioista ja muista autokannan uusiutumiseen vaikuttavista toimista huolimatta henkilöautojen keski-ikä on jatkanut nousuaan. Uusien henkilöautojen kauppa on vähentynyt viime vuosina, mikä on yksi syy autokannan vanhentumiselle. Uusien autojen ensirekisteröinti on laskenut vuodesta 2018 alkaen. Ajoneuvojen turvallisuuden, päästöjen vähentämisen ja energiatehokkuuden parantamisessa keskeistä on autokannan uudistumisen vauhdittaminen. Tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää etenkin kasvattamalla nollapäästöisten autojen osuutta kannasta, myöntämällä nollapäästöisille uusille autoille korkeampi avustussumma. Autokantaa uudistettaessa romutuspalkkiokampanjassa huomioidaan teknologianeutraalius.

#### **1.2 Asian valmistelu**

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hallituksen esityksen valmistelussa on hyödynnetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien laatimia taustaselvityksiä sekä viraston asiantuntijanäkemyksiä. Romutuspalkkiota koskevat tiedot olivat salassa pidettäviä julkisuuslain 24.1 §:n 11 ja 13 kohtien mukaisesti lausuntokierrokseen saakka. Luonnos hallituksen esityksestä on ollut lausuntopalvelu.fi -sivustolla avoimella lausuntokierroksella 27.6-12.8.2025. Lausuntokierroksen ajoittuminen on sidottu valtion vuoden 2026 talousarvioesityksen määräaikoihin syyskuussa 2025. Lausuntoja pyydettiin keskeisiltä sidosryhmiltä, kuten eri viranomaisilta ja ajoneuvoalan keskeisiltä järjestöiltä ja toimijoilta sekä palveluntarjoajilta. Lausuntoja annettiin yhteensä 50 kappaletta ja niistä on laadittu lausuntotiivistelmä.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston hankeikkunan palvelussa osoitteessa [valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnusella LVM031:00/2025](https://valtioneuvosto.fi/hankkeet/tunnusella/LVM031:00/2025).

### **2 Nykytila ja sen arviointi**

Romutuspalkkio ei ole tällä hetkellä käytössä Suomessa. Suomessa on aikaisemmin ollut käytössä romutuspalkkiokampanjat määräaikaaisilla laeilla vuosina 2015, 2018 sekä 2020–2021. Romutuspalkkion tavoitteena on aikaisemmin ollut uudistaa Suomen eurooppalaisittain iäkästä autokantaa, elvyttää autokauppaa ja vähentää autoista koituvia ympäristölle haitallisia päästöjä. Autokantaa uudistamalla liikenteessä olevat autot olisivat entistä turvallisempia sekä

ympäristöystävällisempiä. Aikaisemmin, vuosina 2020–2021 järjestetyn romutuspalkkiokampanjan ehtoina oli muun muassa, että romutettavan auton oli oltava vähintään 10 vuotta vanha ja uuden ostettavan auton hiilidioksidipäästöjen oli oltava alle 120 g/km CO<sub>2</sub> (WLTP-mittaustavalla). Vuosina 2020 ja 2021 romutuspalkkiota myönnettiin korkeammalla avustussummalla sellaisen uuden henkilöauton hankintaan, jonka käyttövoimana oli joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana oli sähkö, korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine. Tällä haluttiin erityisesti edistää päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Vuosina 2020–2021 järjestetyssä romutuskampanjassa romutuspalkkio myönnettiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä, joukkoliikenteen kausilipulla tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävällä yhdistämispalvelulla. Romutuspalkkio myönnettiin yhdestä romutetusta ajoneuvosta yhtä vähäpäästöistä henkilöautoa vastaan luonnolliselle henkilölle. Tukea ei voinut myöntää yrityksille.

Henkilöautojen keski-ikä Suomessa on jatkanut nousuaan. Suomen henkilöautokannan keski-ikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2007 alkaen, ja vuonna 2024 liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli noin 13,6 vuotta, mikä on kaikkien aikojen korkein luku Suomessa. Kaikkien liikennekäytössä olevien autojen keski-ikä oli noin 14,1 vuotta vuonna 2024. Vanhemmat ajoneuvot aiheuttavat yleensä enemmän ympäristölle haitallisia päästöjä ja niiden turvallisuustaso on usein alhaisempi verrattuna uudempiin ajoneuvoihin.

Uusien henkilöautojen kauppa on vähentynyt viime vuosina, mikä on yksi syy autokannan vanhentumiselle. Uusien autojen ensirekisteröinti on lähtenyt laskuun vuodesta 2018 alkaen. Ensirekisteröityjen henkilöautojen määrä on edelleen laskenut hieman vuonna 2025 verrattuna vuoteen 2024. Tammi-huhtikuussa 2025 autoja rekisteröitiin noin 6,8 % vähemmän kuin edellisenä vuonna. Uusia autoja on viimeksi vuonna 1994 rekisteröity vähemmän kuin vuonna 2024, eli uusien autojen kauppa on selvästi hidastunut viime vuosina.<sup>1</sup>

Romutuspalkkio on kohdistettu uusiin henkilöautoihin mikä edistää autokannan uusiutumista, minkä seurauksena liikenteessä on myös vähemmän vanhoja korkeapäästöisiä ajoneuvoja. Suomi on sitoutunut EU:n taakanjakoasetuksen mukaan vähentämään päästöjä taakanjakosektorilla, johon liikenne kuuluu, 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt olivat vuoteen 2023 mennessä laskeneet noin 27 % vuoden 2005 tasosta, mutta kääntyivät Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan kasvuun vuonna 2024. Tavoitteeseen pääsemiseksi tarvitaan siten uusien päästöjen vähentämiseen tähtäviä toimenpiteitä.<sup>2</sup> Tällaisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi fossiilisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla polttoaineilla tai sähköllä sekä liikenteen energiatehokkuuden parantaminen.

---

<sup>1</sup> Autoalan tiedostuskeskus: Ensirekisteröintien vuosittainen kehitys. Saatavissa: [https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien\\_vuosittainen\\_kehitys](https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys) (viitattu 19.5.2025).

<sup>2</sup> Traficom: Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys. Päivitetty 9.9.2024. Saatavissa: <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-ymparistollinen-kestavyys#62021-1> (viitattu 20.5.2025).

### **3 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää liikennesektorin päästövähennyksiä. Romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa romuttamalla yli 10 vuotta vanhoja autoja sekä lisäämään täyssähköautojen sekä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen osuutta liikenteessä.

### **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

#### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki romutuspalkkiosta. Romutuspalkkiota varten varattaisiin yhteensä 20 miljoonaa euroa valtion varoja vuosille 2026 ja 2027. Esityksessä ehdotetaan, että valtio maksaisi romutuspalkkiota henkilöauton käyttövoimasta riippuen 2 000–2 500 euroa. Romutuspalkkion saamisen ehdoksi esitetään, että vanhan romutetun henkilöauton tilalle hankitaan uusi nollapäästöinen henkilöauto, jonka käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety, tai alle 140 grammaa kilometriltä (WLTP) hiilidioksidia päästävä henkilöauto. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnollisille henkilöille yhtä ostettua uutta henkilöautoa vastaan romutetusta henkilöautosta. Romutettavan henkilöauton tulee olla vähintään 10 vuotta vanha eli se on ensirekisteröity vuonna 2015 tai sitä aiemmin ja romutuksesta tulee saada jätelain 59 §:n mukainen romutustodistus. Romutustodistuksen ja uuden auton tilaussopimuksen tulisi olla päivitys ajalle 1.10.2025–31.12.2027.

Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia autokauppaan sekä viralliseen kierrätykseen vietävien autojen määrään sen sijasta, että nämä autot pysyisivät edelleen autokannassa. Tällä on suoria vaikutuksia autokannan uudistumiseen ja siten turvallisempien sekä vähäpäästöisempien autojen osuuden kasvamiseen autokannassa.

Romutuspalkkion myöntämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto.

#### **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

##### **4.2.1 Yhteiskunnalliset vaikutukset ja vaikutukset ajoneuvohankintoihin**

Romutuspalkkion voidaan arvioida vaikuttavan ajoneuvohankintoihin pääasiassa kahdella tavalla: Ensinnäkin osa kuluttajista vie ajoneuvonsa romutettavaksi ja hankkii uuden ajoneuvon aiemmin kuin olisi ilman romutuspalkkiota tehnyt. Toiseksi romutuspalkkiona sähköautoille myönnettävä korkeampi avustus voi johtaa siihen, että kampanjan myötä hankitut uudet ajoneuvot ovat vähäpäästöisempiä kuin ne olisivat ilman palkkiota hankittuna olleet. Osa romutuspalkkion saavista on todennäköisesti sellaisia, jotka olisivat vieneet autonsa romutettavaksi ja hankkineet uuden auton ilman romutuspalkkiotakin. Liikenne- ja viestintäviraston vuoden 2015 romutuspalkkiokampanjasta tekemän seurantatutkimuksen perusteella hieman yli 60 prosenttia ja vuoden 2018 seurantatutkimuksen perusteella noin puolet palkkiota hyödyntäneistä ei olisi ostanut uutta autoa ilman romutuspalkkiota. Romutuspalkkion vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää aiemmista romutuspalkkiokampanjoista saatua tietoa. Niiden ehdot ovat kuitenkin vaihdelleet, jolloin edellisten romutuspalkkiokampanjoiden seurantatutkimusten tuloksia voidaan soveltaa ehdoiltaan erilaisten kampanjoiden etukäteisiin vaikutusarvioiden teossa vain rajallisesti, sillä Suomessa ei ole 2020-luvulla ollut yli 120 g/km hiilidioksidia päästörajana olevaa romutuspalkkiokampanjaa. Nyt esitettävässä sääntelyssä muiden kuin nollapäästöisten henkilöautojen päästöraja on 140 grammaa/kilometri hiilidioksidia (WLTP). Esityksen jatkovalmisteluissa päädyttiin helpottamaan asetettua

romutettavan ajoneuvon liikennekäyttövaatimusta siten, että romutettavan auton on tullut olla liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana. Liikennekäyttövaatimuksen muutoksen ollessa maltillinen, on sen arvioitu aiheuttavan vain vähäisiä muutoksia esityksen tavoitteisiin.

Liikenne- ja viestintävirasto julkaisi selvityksen vuosien 2020–2021 romutuspalkkiokampanjasta. Aikavälillä 1.12.2020-31.12.2021 tapahtuneen romutuspalkkiokokeilun jälkeen suoritettiin kyselytutkimus romutuspalkkion hyödyntäneille henkilöille. Sen tarkoituksena oli selvittää romutuspalkkion vaikutuksia autokantaan sekä liikkumistottumuksiin. Tuolloin kampanjassa olivat autojen lisäksi mukana myös sähköpyörät, sekä julkisen liikenteen liput. Tarkoituksena oli tuolloin arvioida, onko romutuspalkkio edesauttanut liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamista ja miten romutuspalkkion avulla hankittu liikkumisväline on vaikuttanut suomalaisten liikkumiseen. Tutkimuksen tiedonkeruu toteutettiin romutuspalkkiokampanjaa käyttäneille IROResearch OY:n toimesta ja tutkimuksen vastausprosentti oli 32 % (1401 henkilöä).

Kyselyyn vastanneista suurin osa (72 %) hankki romutuspalkkion avulla sähköavusteisen polkupyörän. Syitä sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseen oli esimerkiksi halvempi hinta, ekologisuus ja terveellisyys. Kyselyyn vastanneista yhteensä 14 % hankki täyssähköauton, hybridin tai kaasuauton, 11 % hankki polttomoottoriauton ja 4 % joukkoliikennelipun. Joukkoliikennelippuja hankittiin esimerkiksi siksi, että joukkoliikenne on helppo ja toimiva tapa liikkua, sähköautoja muun muassa niiden halpojen käyttökustannusten ja lähipiirin suosittelun vuoksi ja hybridiautoja niiden ekologisuuden ja hinnan vuoksi. Polttomoottoriautoja hankittiin esimerkiksi niiden halvemman hinnan ja latauspaikkojen puutteen vuoksi.

Ennen romutuspalkkiota autojen määrä oli 1,95 autoa/talous ja romutuspalkkion jälkeen 1,58 autoa/talous. 7 %:lla romutuspalkkio lisäsi oman henkilöauton käyttöä, mutta 43 %:lla käyttö väheni. Ilman romutuspalkkiota noin 29 % olisi myynyt autonsa tai luovuttanut sen tuttavalleen, 24 % olisi vienyt autonsa joka tapauksessa romutettavaksi ja 19 % olisi pitänyt auton itsellään vara-autona. 14 % olisi antanut auton vaihdossa toiseen autoon ja 5 % olisi jättänyt auton samaan käyttöön kuin aiemminkin.

Romutuspalkkion avulla auton hankkineista lähes kolmannes olisi ilman romutuspalkkiota hankkinut käytetyn auton ja kolmannes olisi hankkinut saman auton kuin romutuspalkkion avulla. Neljännes ei olisi vaihtanut autoa lainkaan. Noin 59 %:lla vastanneista romutuspalkkio aikaisti uuden auton hankintaa. Romutuspalkkion avulla sähköavusteisen pyörän hankkineista kaksi kolmasosaa ei olisi hankkinut pyörää ilman romutuspalkkiota, ja noin 20 % olisi hankkinut halvemman kulkuneuvon. 67 % on korvannut pyörällä matkoja, joita olisi aiemmin tehnyt autolla. Joukkoliikennelipun hankkineista 59 % on korvannut joukkoliikenteellä aiemmin autolla tehtyjä matkoja.

Nyt esitetyn uuden kampanjan myötä romutettujen autojen määrä olisi suurempi kuin aiemmissa kampanjoissa huomioiden, että kampanjan kesto on kaksi vuotta ja siihen varattavat varat 20 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintävirasto ennakoi aikaisempien romutuspalkkiokampanjoiden pohjalta tekemässään sekä asiantuntija-arvioon perustuvassa vaikutusarviossaan, että koko tukisumma tulee käytetyksi. Suomessa aiemmat romutuspalkkiokampanjat ovat olleet hyvin suosittuja. Näin ollen kampanjan myötä romutettaisiin yhteensä reilut 9 100 kpl vähintään kymmenen vuotta vanhaa autoa. Romutettavien henkilöautojen tilalle arvioidaan hankittavan uusia autoja saman verran eli yhteensä noin 9 100 kpl. Näistä arvioidaan sähköautojen osuudeksi noin 38 prosenttia, ladattavien hybridien osuudeksi noin 17 prosenttia, dieselmääräisten autojen osuudeksi noin 2 prosenttia ja bensiautojen osuudeksi noin 43 prosenttia. Sähköautojen menekkiin voi

kannustaa vähäpäästöisille autoille myönnettävä korkeampi tukisumma. Arviossa on kuitenkin kiinnitetty huomiota siihen, ettei esimerkiksi viimeisimmässä romutuspalkkiokampanjoissa ole ollut näin korkeaa päästörajaa (140 g/km CO<sub>2</sub> WLTP mittauksella), joten autojen menekkiä on käytännössä vaikea arvioida prosenttiyksikön tarkkuudella. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa päästöraja on ollut korkeintaan 120 grammaa kilometriltä hiilidioksidia (WLTP). Lisäksi aiemmissa kampanjoissa romutettavat autot ovat tosiasiallisesti olleet liikennekäytössä 12 kuukautta välittömästi ennen romutusta. Esityksen jatkovalmisteluissa päädyttiin keventämään asetettua romutettavan ajoneuvon liikennekäyttövaatimusta siten, että romutettavan auton on tullut olla liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana. Onkin mahdollista, että nyt järjestettävän kampanjan myötä myytäisiin bensiiniautoja arvioitua enemmänkin, jolloin kampanjan päästöjä vähentävä vaikutus saattaa jäädä varsin vaatimattomaksi. Kun kampanjan myötä hankittavan uuden auton päästöraja on 140 g/CO<sub>2</sub>/km (WLTP), ohjaa se autoilijoita ostamaan myös autoja, joiden päästöt poikkeavat maassamme viime vuosina ensirekisteröityjen henkilöautojen yleisestä, jo pidemmän aikaa jatkuneesta laskevasta päästökehityksestä henkilöautojen kehittyessä entistä energiatehokkaimmiksi. Vuoden 2024 lopussa maassamme ensirekisteröityjen bensiiniautojen keskimääräinen CO<sub>2</sub>-päästö oli 120,9 g/km (WLTP).

Arviossa ei ole käsitelty erikseen etanoli-, kaasu-, tai vetykäyttöisiä autoja niiden vähäisen tarjonnan vuoksi.

Liikenneturvallisuuden voidaan katsoa parantuvan romutuspalkkion johdosta autokannan uudistuessa. Esityksen jatkovalmisteluissa päädyttiin keventämään asetettua romutettavan ajoneuvon liikennekäyttövaatimusta siten, että romutettavan auton on tullut olla liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana. Liikennekäytössä olon vaatimuksen muutoksen ollessa vähäinen, ei sillä katsota olevan liikenneturvallisuutta heikentäviä vaikutuksia, sillä romutettavat autot ovat edelleen olleet aktiivisesti liikennekäytössä ennen romutusta. Uusissa ajoneuvoissa on pakollisena liikenneturvallisuutta edistäviä kuljettajaa avustavia järjestelmiä kuten älykäs nopeusavustin tai automaattinen hätäjarrutus. Uudemmat autot ovat yleensä turvallisempia kuljettajalle, matkustajille ja jalankulkijoille, koska niissä on kehittyneempiä kuljettajaa avustavia aktiivisia turvajärjestelmiä, jotka ehkäisevät onnettomuuksien syntymistä. Uusissa autoissa on yleensä myös parempi korirakenne ja törmäyssuojaus, jotka suojaavat onnettomuustilanteissa. Romutuspalkkion myötä nämä järjestelmät, jotka vähentävät liikenteessä tapahtuvia kuljettajien virheitä, lisääntyvät.

Onnettomuustietoinstituutti OTI:n vuosiraportissa 2023 (<https://www.lvkk.fi/onnettomuustietoinstituutti/tilastot-ja-julkaisut/vuosiraportit/>) on katsottu, että ajoneuvojen tekniset puutteet ovat merkittävä taustatekijä liikenneonnettomuuksissa. Erityisesti vanhemmissa autoissa havaittiin puutteita turvajärjestelmissä, kuten ajonvakautuksessa ja törmäyssuojauksessa, jotka ovat yleistyneet vasta viime vuosikymmeninä. Raportoiduista onnettomuuksista noin neljänneksessä tunnistettiin ajoneuvojärjestelmien puuttuminen riskitekijäksi, ja turvavyön käyttämättömyys esiintyi noin joka kahdeksannessa tapauksessa. Lisäksi jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin kohdistuneissa onnettomuuksissa moottoriajoneuvon tekniset puutteet tai kuljettajan havaintokyvyn rajoitukset nousivat esiin yli puolessa tapauksista. Näiden havaintojen perusteella ajoneuvokannan uudistamista pidetään yhtenä keinona liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

#### 4.2.2 Taloudelliset vaikutukset

On odotettavissa, että koko romutuspalkkioon varattu määräraha tulee käytetyksi. Tämä tarkoittaisi noin 9100 uutta ostettua henkilöautoa. Huomioiden aikaisempien romutuspalkkiokampanjoiden jälkeen saadut tiedot kampanjasta, romutuspalkkion myötä uusien autojen hankinta todennäköisesti kasvaa verrattuna normaalitilanteeseen, mikä lisää autoverotuottoja. Palkkion suuruuden porrastus sähköautojen kohdalla ohjaa kuluttajia todennäköisemmin valitsemaan nollapäästöisen auton korkeampipäästöisen auton sijaan. Samaan suuntaan ohjaa myös sähköauton käyttökustannusten edullisuus sekä vuodesta 2027 alkava fossiilisen polttoaineen jakelun päästökauppa, jonka odotetaan nostavan fossiilisten polttoaineiden hintoja. Nollapäästöisten autojen osuuden kasvu ensirekisteröinneissä voi vähentää auto-, ajoneuvo- ja polttoaineveron kertymää. Vähentymä ei kohdistuisi ainoastaan hankintavuoteen, vaan myös sitä seuraaviin vuosiin niin kauan kun hankitut autot ovat liikennekäytössä. Toisaalta sähköautot ovat hankintahinnaltaan edelleen joiltain osin muita käyttövoimia kalliimpia. Tämän vuoksi niistä maksetaan hankintahetkellä keskimäärin enemmän arvonlisäveroa kuin muista autoista. Romutuspalkkio siirtää todennäköisesti autojen myyntiä jonkin verran tulevilta vuosilta kampanjavuosille ja siten myös aikaistaa autoveron kertymistä.

Uudistus lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollisia kustannuksia.

#### 4.2.3 Yritysvaikutukset

Romutuspalkkion voidaan arvioida lisäävän autokaupan liikevaihtoa ja vaikuttavan siten positiivisesti toimialan yrityksiin voimassaoloaikanaan. Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien vuoden 2020–2021 romutuspalkkiokampanjasta tekemän vaikutusarvion mukaan kolmannes autoista hankittiin uutena sen sijaan että käytettynä. Uusien autojen kaupan lisääntyessä käytettyjen autojen kaupan voidaan vastavuoroisesti odottaa hidastuvan jonkin verran. Romutuspalkkiojärjestelmän ollessa väliaikainen, on mahdollista, että kuluttajat siirtävät herkästi auton hankintaa voidakseen hyödyntää romutuspalkkiota. Tätä vaikutusta lieventää mahdollisuus hakemiseen lain voimaantultua jo 1.10.2025 alkaen uutta vähäpäästöistä autoa vastaan romutetuista autosta. Tilastokeskuksen tietojen mukaan aikaisempi romutuskampanja vuosina 2020 ja 2021 lisäsi romutettavien henkilöautojen määrää. Vuonna 2019 romutustodistuksia annettiin 78 389 kappaletta, kun vuonna 2020 romutustodistuksia annettiin 79 775 kappaletta ja vuonna 2021 106 388 kappaletta. Vastaavasti romutuspalkkiokampanjan päätyttyä vuonna 2022 romutettiin 22,3 prosenttia vähemmän (83 760 romutustodistusta) autoja kuin vuonna 2021.

#### 4.2.4 Ympäristövaikutukset

Esitys edistäisi jossain määrin myös julkisen vallan velvoitetta pyrkiä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön. Romutuspalkkiolla arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia ympäristön kannalta. Kampanjan yhtenä tavoitteena olisi kasvattaa 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 hiilidioksiditonniin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. Vaikutusarvio tehtiin nopealla aikataululla peilaten aiempien romutuspalkkioiden jälkikäteisarvioiteihin, joissa hankittavan uuden auton päästöraja oli melko voimakkaasti päästövähennyksiin ohjaava ja yleisen, samaan aikaan ensirekisteröityjen henkilöautojen laskevan päästökehityksen mukainen. On mahdollista, että nyt käsillä olevassa romutuspalkkiokampanjassa päästöjä vähentävä vaikutus tulee olemaan



arvioita vähäisempi, koska kampanjassa sovellettu 140 g päästöraja ohjaa autokannan uudistumista polttomoottoriautojen teknologisen kehityskulun vastaiseen suuntaan. Esityksen jatkovalmisteluissa päädyttiin keventämään asetettua romutettavan ajoneuvon liikennekäyttövaatimusta siten, että romutettavan auton on tullut olla liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana. Liikennekäyttövaatimuksen muutoksen ollessa maltillinen, on sen kuitenkin arvioitu aiheuttavan vain vähäisiä muutoksia Liikenne- ja viestintäviraston ennen muutosta antaman vaikutusarvion päästövähennysvaikutuksiin. Muutokset vaikutusarvion tekemisen jälkeen voivat jossain määrin tuoda epävarmuuksia vaikutusarvion lopputuloksiin.

On huomionarvoista, että päästövähennyksiä tapahtuu myös useana vuonna ensimmäisen käyttövuoden jälkeenkin, joskin niiden kesto riippuu käyttötapauksista.

Uudet autot ja erityisesti nollapäästöiset henkilöautot (sähkö ja vety) vähentävät myös muita haitallisia liikenteen päästöjä, kuten typenoksidi-, hiukkas- ja häkäpäästöjä. Täyssähköautoilla voi olla positiivisia vaikutuksia myös ympäristömelun määrään.

#### 4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin

Kotitalouksien näkökulmasta romutuspalkkio lisäisi uuden auton hankintaan käytettävissä olevia varoja. Kampanjan edellytyksenä on uuden auton hankinta. Uuden auton keskimääräinen hankintahinta vuonna 2024 oli 48 000 euroa. Tuen määrä suhteutettuna tämänhetkisen uuden auton keskimääräiseen hintaan on kuitenkin todennäköistä, että tuki kohdentuu suhteellisen hyvätuloisille henkilöille.

#### 4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan toimivaltainen valtionavustusviranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02. Romutuspalkkion käyttöönotto lisää Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää ja edellyttää lisäresursseja. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lisäresurssin tarpeen olevan useampi henkilötyövuosi.

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Romutuspalkkio voitaisiin toteuttaa niin, että aiempien kampanjoiden tavoin pidettäisiin romutettavaa henkilöautoa koskeva 12 kuukauden liikennekäyttövaatimus välittömästi ennen romutusta tai liikennekäyttövaatimus poistettaisiin kokonaan. Siinä tapauksessa, että romutettavan auton olisi tullut olla romutusta edeltäneet 12 kuukautta yhtäjaksoisesti liikennekäytössä, romutettavien autojen joukkoa rajattaisiin tarpeettomasti, millä olisi autokaupan vauhdittamisen tavoitteeseen heikentäviä vaikutuksia. Esityksen jatkovalmisteluissa päädyttiin lausuntokierrokselta saadun palautteen perusteella keventämään liikennekäyttövaatimusta siten, että romutettavan auton on täytynyt välittömästi romutusta edeltäneiden 12 kuukauden aikana olla yhtäjaksoisesti liikennekäytössä vähintään 10 kuukautta. Palautteen perusteella todettiin, että 12 kuukauden liikennekäyttövaatimus rajaisi tarpeettomasti romutettavien autojen ryhmää ja siten romutuspalkkion hakumahdollisuuksia ja palkkion menekkiä. Toisaalta Liikenne- ja viestintävirasto Traficom arvioi jo ennen muutosta, että koko tukisumma tulee käytetyksi. Valmisteluaikataulu oli erittäin kiireellinen, mistä syystä tehdyn

muutoksen osalta ei ole voitu valmistella uutta vaikutusarviota Liikenne- ja viestintäviraston toimesta. Vaikka muutos on tehty vaikutusarvion jälkeen, on sillä sen maltillisuuden vuoksi arvioitu olevan vain vähäisiä vähentäviä vaikutuksia ehdotuksen tavoitteisiin liikenneturvallisuudesta sekä päästövähennyksistä.

Liikennekäyttövaatimus olisi voitu myös poistaa kokonaan erityisesti kannustamaan kampanjan suosiota. Tässä tapauksessa reunaehtojen muutokset olisivat kuitenkin olleet niin merkittävät, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n vaikutusarviossa saamat tulokset olisivat olleet korkeintaan suuntaa antavia. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että romutuspalkkioon varattu summa tulee käytetyksi kokonaisuudessaan ja aikaisemmat kampanjat Suomessa ovat olleet hyvin suosittuja. Lisäksi muutoksella olisi ollut päästövähennysvaikutuksia merkittävästi heikentävä vaikutus, sillä romutettavista autoista aiempaa suurempi osa on todennäköisesti henkilöautoja, jotka eivät ole ennen romutusta olleet liikennekäytössä. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa romutettavat autot ovat tosiasiallisesti olleet liikennekäytössä romutusta edeltäneen vuoden ajan. Tällöin esityksellä olisi korkeintaan myönteisiä seurauksia päästöihin ja liikenneturvallisuuteen ja vain siltä osin, kun romutettavat autot olisivat olleet aktiivisesti liikennekäytössä ennen romutusta.

Romutuspalkkio voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisesti niin, että siihen sisällytettäisiin aikaisemman romutuspalkkiokampanjan tavoin sähköpyörät, julkinen liikenne sekä enenevässä määrin suosiossa olevat pitkäaikaisvuokrattavat eli nk. leasing autot. Laajentamalla soveltamisala sähköpyöriin ja julkiseen liikenteeseen voitaisiin tehostaa päästövähennysvaikutuksia. Laajentamalla soveltamisala pitkäaikaisvuokrattuihin autoihin mahdollistettaisiin tuki laajemmalle joukolla ihmisiä. Suomessa romutetaan kierrätysjärjestelmän kautta vuosittain 60 000–80 000 autoa, joten sellaisten henkilöiden joukko, jotka voisivat potentiaalisesti hyödyntää tukea muulle henkilölle päätyvän sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan, on merkittävä. Laajentamisen seurauksena palkkion vaikutus autokannan uudistumiseen pienenis. Huomioiden Suomen vuosi vuodelta vanhentunut autokanta sekä heikentynyt uusien autojen kauppa, on perusteltua rajata romutuspalkkiokampanja teknologianeutraalilla tavalla vähäpäästöisiin uusiin autoihin, jotta saavutetaan mahdollisimman suuri vaikutus autokannan uudistamiseen, samalla vauhdittaen hidasta uusien autojen kauppaa.

Vaihtoehtoisesti romutuspalkkio voitaisiin myöntää uuden henkilöauton lisäksi myös käytetyn auton hankintaa varten. Palkkio voitaisiin toteuttaa myös siten, ettei myöntäminen olisi laisinkaan sidottu auton hankintaan. Vastikkeettoman romutuspalkkion avulla kannustettaisiin vanhojen henkilöautojen liikenteestä poistamiseen, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Samalla vähentyisivät vanhojen ajoneuvojen aiheuttamat negatiiviset ympäristövaikutukset. Vastikkeeton romutuspalkkio on aikaisemmin ollut käytössä esimerkiksi Ruotsissa. Tällöin tukikeino ei kuitenkaan suoraan edistäisi uusien autojen myyntiä ja lisäksi se poistaisi uusien autojen arvonlisäveron kautta saatavat tulot, millä olisi suoraan tulovaikutuksia valtiolle. Rajaamalla romutuspalkkio uusiin vähäpäästöisiin ajoneuvoihin käytettyjen ajoneuvojen sijasta tuetaan parhaiten liikenneturvallisuuden sekä päästövähennystoimien edistämistä samalla vauhdittaen uusien autojen kauppaa, joka on Suomessa jo vuosia ollut hidasta. Lisäksi esityksen valmisteluaiakataulu on ollut hyvin nopea, eikä uudenlaista soveltamisajan laajentamista käytettyihin autoihin ole esityksen valmisteluaiakataulussa ollut käytännössä mahdollista toteuttaa.

Vaihtoehtona voisi myös olla porrastaa romutuspalkkio hakijan tulotason mukaan, jolloin maksettava romutuspalkkio olisi korkeampi vähävaraisille hakijoille. Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2019 tekemän romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuusarvioinnin mukaan romutuspalkkiota hyödynsivät eniten ne, joiden käytettävissä oleva varallisuus

mahdollisesti uuden auton hankinnan helpommin. Porrastamalla palkkion suuruus hakijan tulotason mukaan edistettäisiin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden toteutumista. Samalla vauhditettaisiin autokannan uudistumista, sillä porrastus vähentäisi tuen kohdistumista autoihin, jotka todennäköisesti hankittaisiin myös romutuspalkkiosta riippumatta. Tulotason perustuva malli edellyttäisi kuitenkin pidempiaikaista valmistelua, jotta pystyttäisiin luomaan ehdot ja järjestelmä tulosidonnaisen romutuspalkkion toteuttamiseksi. Valmistelussa pitäisi myös huomioida romutuspalkkion vaikutukset mahdollisiin muihin etuuksiin.

Esityksen romutuspalkkion määrä ja esityksessä asetetut ehdot myöntämiselle, erityisesti päästöraja olisi voitu asettaa korkeammaksi tai matalammaksi sen mukaisesti, mitkä ehdotuksen tavoitteiksi on asetettu. Esityksen tavoitteena on edellä esitetysti edistää autokannan uudistumista vauhdittamalla uusien autojen kauppaa, joka johtanee liikenneturvallisuuden paranemiseen sekä pienimuotoisiin päästövähennyksiin. Tavoitteet pyritään saavuttamaan huomioiden pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitteet ja erityisesti teknologianeutraaliuden tavoite. Päästövähennysten edistämisessä tehokkain keino on nollapäästöisten osuuden lisääminen autokannassa. Kohdentamalla nollapäästöisille korkeampi romutuspalkkio (2500 euroa) lisätään kannustinvaikutuksia vaihtaa korkeampipäästöinen vanha auto nollapäästöiseen henkilöautoon. Säätelyn yksinkertaistamiseksi ja teknologianeutraaliuden huomioimiseksi muista ajoneuvoista ehdotetaan esityksessä maksettavaksi sama 2 000 euron romutuspalkkio. Aikaisemmissa romutuspalkkiokampanjoissa päästöraja on ollut korkeintaan 120 grammaa kilometrille hiilidioksidia. Nyt esityksessä on päädytty nostamaan päästöraja 140 g/km CO<sub>2</sub>. Huomioiden esityksen tavoitteet, matalampi päästöraja olisi rajannut ostettavien automallien määrää tarpeettomasti. Päästöajan nostaminen 140 g/km tuo romutuspalkkion piiriin aiempaa enemmän Suomessa yleisesti suosittuja automalleja. Traficomien tekemän vaikutusarvion mukaan erot 120 g/km CO<sub>2</sub> vaikutuksissa päästöihin sekä autokantaan verrattuna nyt valittuun korkeampaan päästörajaan ovat verrattain vähäiset. Käsillä olevassa arvioissa päästöajan ollessa 140 g/km CO<sub>2</sub> arvioina on, että kampanjan myötä bensiini- ja dieselautojen menekki kasvaisi ja täyssähköautojen ja ladattavien hybridien menekki vähenisi joitakin prosentteja verrattuna malliin, jossa päästöraja olisi ollut 120 g/km CO<sub>2</sub>. Kuitenkin on syytä huomioida, että arvio on suuntaa antava ja menekkiä on vaikea arvioida prosenttisyksikön tarkkuudella, huomioiden, ettei aikaisemmin ole järjestetty romutuspalkkiokampanjaa eikä siten tehty jälkiarviointia romutuspalkkiomallista, jossa päästöraja olisi ollut näin korkea. Korkeampi päästöraja kuitenkin mahdollistaa myös uusien dieselkäyttöisten autojen hankinnan. Dieselautojen osuus Suomessa ensirekisteröidyistä henkilöautoista on kuitenkin tällä hetkellä marginaalinen (4 %) ja tästäkin suuren osan muodostavat melko suurikokoiset, perävaunun vetämiseen hyvin soveltuvat vetokykyiset autot, sekä erilaiset asuntoautot. Nämä automallit ylittävät kuitenkin 140 g/km -päästöajan ja jäävät siksi romutuspalkkiokampanjan ulkopuolelle, minkä vuoksi dieselautojen menekki arvioidaan jäävän hyvin vähäiseksi. Romutuspalkkiokampanjan avulla arvioidaan saavutettavaksi yhteensä vajaan 8 500 hiilidioksiditonin päästövähennys, kun jokainen palkkiolla hankittu auto on ollut käytössä yhden vuoden ajan. Matalammalla päästörajalla Traficomien 4.6.2025 tekemän vaikutusarvion mukaan arvio päästövähennyksestä olisi hieman yli 9 000 hiilidioksiditonnia.

## **5.2 Euroopan unionin lainsäädäntö**

Euroopan unionissa ei ole voimassa pysyvää romutuspalkkiota koskevaa lainsäädäntöä.

Ajoneuvon romutusta säätelee romuajoneuvoista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/53/EY, joka perustuu tuottajavastuuseen. Direktiivin mukaan ajoneuvon viimeisellä omistajalla on oikeus luopua romuajoneuvosta maksutta. Direktiivi on pantu täytäntöön Suomessa jätelain muuttamisesta annetulla lailla (452/2004) ja romuajoneuvoista annetulla valtioneuvoston asetuksella (581/2004). Romuajoneuvodirektiivi kuuluu Suomessa

ympäristöministeriön toimialaan. Komissio on kuitenkin ehdottanut uutta asetusta, joka korvaisi nykyisen direktiivin ja tiukentaisi kierrätysvaatimuksia sekä laajentaisi tuottajavastuuta.

### **5.3 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

Taloudellisia kannustimia ajoneuvojen romutuksen yhteydessä on kokeiltu eri maissa. Toteutuskeinoina on ollut sekä suorat tuet että verotukseen liittyvät huojennukset.

Aiemmin ulkomailla käytössä olleita romutuspalkkiojärjestelmiä on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (HE 156/2017 vp sekä HE 201/2020 vp). Romutuspalkkio on otettu käyttöön monessa eri maassa elvyttävänä toimena Covid19-pandemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi ja sitä on jatkettu joissain maissa tähän hetkeen saakka. Luotettavaa tietoa muiden EU-maiden kansallisista romutuspalkkiokampanjoista oli esityksen valmistelun aikataulussa haastavaa saada. Romutuspalkkiokampanjat ovat kuitenkin kansallisen toimivallan alle kuuluvia toimia, eivätkä siten täysin vertailukelpoisia keskenään. Alla kuitenkin esitelty lyhyesti vertailun näkökulmasta Ruotsin romutuspalkkiokampanja.

Ruotsissa on ollut voimassa romutuspalkkio 20.8.2024 alkaen. Romutuspalkkion voivat saada yksityishenkilöt, jotka romuttavat vanhan autonsa ja ostavat tai pitkäaikaisvuokraavat tilalle uuden tai käytetyn sähköauton. Romutuspalkkioksi määriteltiin aluksi 10 000 Ruotsin kruunua, mutta romutuspalkkiota nostettiin 25 000 kruunuun 27.5.2025 alkaen ja samalla jatkettiin romutuspalkkiokampanjaa 1.10.2025 saakka. Korotetun osan romutuspalkkioon voi saada takautuvasti.

## **6 Lausuntopalaute**

Suurin osa lausunnonantajista suhtautui esitykseen lähtökohtaisesti myönteisesti, mutta esitykseen tehdyt rajaukset uusiin autoihin, se todellinen vaikuttavuus suhteessa tavoitteisiin sekä esitetty päästöraja aiheuttivat myös kritiikkiä. Sisäministeriön poliisiosasto piti esitystä perusteltuna. HSL Helsingin seudun liikenne, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Ympäristöministeriö, Helsingin kaupunki, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen ympäristökeskus (SYKE), Veronmaksajain Keskusliitto ry, Bioenergia ry, VATT ja Sähköteknisen Kaupan Liitto ry ottivat kantaa esityksen päästörajaan, romutuspalkkion käyttökohteisiin, liikenneturvallisuusvaikutuksiin sekä kampanjan taloudelliseen vaikuttavuuteen ja katsoivat, että esityksessä ehdotettu 140 grammaa/kilometri hiilidioksidia on päästörajana liian korkeana. Näiden tahojen mukaan korkea päästöraja heikentää romutuspalkkion ohjausvaikutusta vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen hankintaan, ja esitettiin rajan laskemista esimerkiksi 120 g/km tai 95 g/km tasolle.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry ja Autoliitto ry tukivat uutta määräaikaista romutuspalkkiokampanjaa ja pitivät ehdotettuja reunaehtoja lähtökohtaisesti hyvinä, mutta esiin nousi myös ehdotus 12 kuukauden liikennekäyttövaatimuksen lieventämisestä. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen ilmastopaneeli, Helsingin kaupunki, Keskuskauppakamari ja Veronmaksajain Keskusliitto ry korostivat sähköautojen tukemisen merkitystä ja pitivät tärkeänä, että romutuspalkkio kannustaa nollapäästöisten ajoneuvojen hankintaan. Veronmaksajain keskusliitto totesi lisäksi lausunnossaan, että mikäli Suomi ei saavuta EU:n taakanjakosektorille asetettuja päästövähennystavoitteitaan, Suomelle voi koitua velvoite ostaa päästövähennysyksiköitä muista jäsenmaista. Lausunnossa tuotiin myös esiin, että vuosikymmenen lopulla alkava jakelijoiden päästökauppa ja nousevat jakeluvelvoitetasot

saattavat nostaa liikennepolttoaineiden hintoja, mikä on omiaan entisestään vähentämään polttomoottoriautojen houkuttelevuutta ja lisäämään kustannuspaineita kuluttajalle.

Romutuspalkkion käyttökohteiden laajentamista esimerkiksi joukkoliikenteen lippuihin ja sähköpyöriin kannattivat HSL, Helsingin kaupunki, Suomen ympäristökeskus (SYKE), Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Veronmaksajain Keskusliitto ry ja Sähköteknisen Kaupan Liitto ry.

Valtionvarainministeriö piti esityksen tavoitteita liikenneturvallisuuden parantamisesta ja liikennesektorinpäästöjen vähentämistä sinänsä kannatettavina. Valtiovarainministeriö kuitenkin katsoi, ettei esitysluonnoksen romutuspalkkio edistä esitettyjä tavoitteita vaikuttavasti ja kustannustehokkaasti. Lausunnossaan valtionvarainministeriö katsoi, että tuki tulisi kohdentaa vain nollapäästöisiin ajoneuvoihin. Lisäksi valtiovarainministeriö piti ongelmallisena uusien autojen hankintatukien kytkemistä vanhojen autojen romutuksiin, sillä uusimmat autot eivät romutuspalkkiokampanjan myötä välttämättä päädy niille, joiden käytössä uudet autot tuottavat suurimman yhteiskunnallisen hyödyn. Valtiovarainministeriö piti lisäksi esityksen perusteluita liikenneturvallisuuden saavutettavuudesta ja kasvihuonekaasupäästöistä puutteellisina. Esitykseen on tehty täydentäviä perusteluita vaikutusarviota koskevaan lukuun 4, sivulle 7 Onnettomuustietoinstituutti OTI:n vuosiraportin pohjalta. Lisäksi vaikutusarviota koskevaan lukuun sivulle 8 on tehty lisäys päästövähennysten vaikutusarviota koskien huomioiden esityksen valmistelun huomattavan nopea aikataulu sekä aiemmista kampanjoista poikkeavat reunaehdot.

Esityksen reunaehdoja, kuten päästörajaa sekä sen rajaamista uusien henkilöautoihin, ei jatkovalmisteluissa päätetty muuttaa. Reunaehdot katsotaan kohtuullisiksi suhteessa tavoiteltaviin tavoitteisiin ja niitä on kattavasti perusteltu esityksen luvussa 5. Esitettyä 12 kuukauden liikennekäyttövaatimusta päätettiin jatkovalmisteluissa lieventää. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on vaikutusarviossaan arvioinut, että koko tukisumma tulee käytetyksi. Muutos poistaa tarpeettomia reunaehdoja romutettavan auton osalta ja mahdollistaa kampanjan laajemman saavutettavuuden sekä edistää siten nopeammin autokaupan vauhdittamisen tavoitetta heikentämättä kuitenkaan esityksen vaikutuksia päästövähennyksiin tai liikenneturvallisuuteen.

Esityksen mukaisesti myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen tukivat Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Keskuskauppakamari, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja Suomen Autokierätykset Oy, joiden mukaan uudemmat autot parantavat turvallisuutta merkittävästi vanhempiin ajoneuvoihin verrattuna. Toisaalta Liikenneturva ei nähnyt romutuspalkkiota erityisen vaikuttavana tai kustannustehokkaana keinona parantaa liikenneturvallisuutta Suomessa, sillä se katsoi, että liikenneturvallisuusvaikutusten saamiseksi kampanjan tulisi ohjata kevyempiin sekä turvatekniikkaa ja -järjestelmiä sisältäviin henkilöautoihin. Esitykseen lisättiin sivulle 7 Onnettomuustietoinstituutti OTI:n vuosiraportista uusien autojen vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Romutuspalkkion taloudellista hyötyä valtiolle ja autoalalle korostivat Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ja -teollisuus ry, Keskuskauppakamari ja Veronmaksajain Keskusliitto ry, jotka arvioivat kampanjan lisäävän verotuottoja ja tukevan työllisyyttä. Oikeusministeriö antoi aikataulusyistä lausunnon vain siltä osin, kuin sillä on liittymäkohtia Ahvenanmaan maakunnan itsehallintoon. Esityksen 11 lukuun lisättiin lausunnon pohjalta arviointi lakiehdotuksen suhteesta ja vaikutuksista Ahvenanmaan maakunnan itsehallintoon.

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

**1 §. Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin.** Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta ja sen suhteesta valtionavustuslakiin (688/2001). Valtion varoista voitaisiin myöntää avustusta uuden henkilöauton hankintaan romutettavan auton tilalle (*romutuspalkkio*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2026–2027 siten kun laissa säädettäisiin. Muutoin tukeen sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001). Esimerkiksi etenkin takaisinperintää koskevat säännökset voisivat tulla sovellettavaksi. Henkilöautolla tarkoitetaan ajoneuvolain (82/2021) 20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaista M1- luokan ajoneuvoa.

**2 §. Valtionapuviranomainen.** Pykälässä säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston asemasta valtionavustuslain mukaisena valtionapuviranomaisena tätä lakia sovellettaessa.

**3 §. Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.** Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä. Romutuspalkkio myönnetään pykälän 1 momentin mukaan sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on 1 kohdan mukaisesti hankkinut omaan käyttöön uuden, Suomen liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan maakuntaan rekisteröidyn tai muuhun maahan ensirekisteröimättömän henkilöauton. Momentin 1 kohdan mukaan hankittava ajoneuvo on ensirekisteröitävä Suomeen. Säännöksellä varmistetaan, että valtionavustuksella tuettu ajoneuvo otetaan käyttöön Suomessa ja että sen käytöstä syntyvät hyödyt kohdistuvat kansallisesti. Romutuspalkkion saajan on sitouduttava pitämään ajoneuvo omistuksessaan tai hänen on oltava sen haltijana liikenneasioiden rekisterissä tai rekisteröitynä Ahvenanmaan maakunnassa esityksessä säännelysti vähintään yhden vuoden (12 kuukautta) ajan ensirekisteröinnistä. Ehdolla on tarkoitus varmistaa, että tuella hankittu ajoneuvo pysyy Suomessa liikenteessä riittävän pitkään, jotta avustuksen pitkäjänteisemmät päästötavoitteet toteutuvat käytännössä. Tällä pyritään myös estämään avustuksen väärinkäyttöksiä tai lain tarkoituksen vastaista uuden auton ostoa ainoastaan sen jälleenmyyntitarkoituksessa. Romutuspalkkiota voidaan myöntää niin kauan, kun siihen varattua määrärahaa on käytettävissä.

Lisäksi henkilön on momentin 2 kohdan mukaisesti romutuspalkkion myöntämiseksi täytynyt toimittaa jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla romutettavaksi 12 kuukauden aikana välittömästi ennen romutusta liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukauden ajan olleen henkilöauton, jonka omistajaksi tai haltijaksi hän on ollut merkittynä välittömästi ennen romutusta vuoden (12 kuukautta) ajan liikenneasioiden rekisteriin tai ollut rekisteröitynä Ahvenanmaan maakunnassa, ja joka on ensirekisteröity 2015 tai aiemmin. Jätelain 58 §: mukaisesti ajoneuvon omistaja velvoitettaisiin toimittamaan romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Romutetusta ajoneuvosta edellytetään tuen myöntämiseksi jäljennöstä romutettavaksi toimittamastaan henkilöautosta jätelain 59 §:ssä tarkoitettua romutustodistuksesta. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa asianmukainen romutus. Romutusta edeltäneen 12 kuukauden omistajuusvaatimuksen ja 10 kuukauden liikennekäyttövaatimuksen tarkoituksena on kohdentaa romutuspalkkio liikennekäytössä aktiivisesti olevien ajoneuvojen romutukseen uutta vähäpäästöistä autoa vastaan päästövähennysten tehostamiseksi. Lisäksi tarkoituksena on ehkäistä mahdollisia väärinkäyttöksiä ja tehostaa päästövähennysvaikutusta poistamalla liikenteestä käytössä olevia vanhoja autoja.

Romutustodistuksen on 3 kohdan mukaan oltava päivätty aikaisintaan 1 päivänä lokakuuta 2025 ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Romutuspalkkio voidaan myöntää vasta, kun kaikki 3 §:n edellytykset täyttyvät. Hakijan on siten täytynyt ensirekisteröidä henkilöauto nimensä liikenneasioiden rekisteriin tai rekisteröidä henkilöauto Ahvenanmaan maakunnassa sekä saada jätelain mukainen romutustodistus. Käsittelylle on jätettävä riittävän pitkä määräaika

huomioiden uusien henkilöautojen mahdollisesti pitkät toimitusajat, Liikenne- ja viestintäviraston resurssit sekä odotettavissa olevien hakemusten suuri määrä.

Tukea ei myönnettäisi yrityksille, eikä siten myöskään luonnolliselle henkilölle elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon hankintaa varten. Elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon rajaaminen tuen saannin ulkopuolelle on tarpeellista, sillä muutoin kyseessä olisi EU:n valtioneuvoston säädännön mukainen yritystuki. Ensirekisteröinnillä tarkoitetaan tässä sellaista henkilöautoa, joka ei aiemmin ole ollut rekisteröitynä Suomessa liikenneasioiden rekisteriin, rekisteröitynä Ahvenanmaan maakunnassa tai rekisteröitynä missään muussa maassa. Pykälän 1 momentin mukaan edellytyksenä olisi, että auto ostetaan eikä romutuspalkkiota siten sovelleta pitkäaikaisvuokrattaviin henkilöautoihin. Romutuspalkkiota ei sovelleta työsuhdeautoihin. Oman käytön vaatimus tarkoittaisi, että tuensaajan olisi oltava merkitty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin tai rekisteröitynä Ahvenanmaan maakunnassa hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Tuensaajan lisäksi muut liikenneasioiden rekisteriin merkityt, tai Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröidyt saman ajoneuvon omistajat ja/tai haltijat, kuten perheenjäsenet, eivät kuitenkaan estäisi oman käytön vaatimuksen täyttymistä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä hankittavan uuden henkilöauton käyttövoiman osalta. Momentissa säädettäisiin niistä kahdesta ajoneuvoryhmästä, joihin avustus voidaan myöntää: jos hankittu henkilöauto on joko nollapäästöinen eli sen käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai vety, tai jos hankitun uuden auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Tällä tarkoitetaan WLTP-mittausmenetelmällä mitattuja päästöjä. Alle 140 grammaa kilometriltä päästoiset muut autot tarkoittavat ajoneuvoja, jonka toisena käyttövoimana on sähkö, sen käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine, sekä bensiini- tai dieselautoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin avustuksen saamisen rajoituksista. Avustusta voitaisiin maksaa yhtä uutta vähäpäästöistä henkilöautoa vastaan romutetusta yhdestä henkilöautosta ainoastaan kerran. Tällä tarkoitetaan sitä, että esimerkiksi yhteisomistuksessa olevan auton omistajille voidaan myöntää samasta romutetusta autosta ainoastaan yksi romutuspalkkio. Lisäksi tällä tarkoitetaan, että sama henkilö voi hyödyntää vain yhden romutetusta autosta saadun romutuspalkkion yhden uuden vähäpäästöisen auton hankintaan. Momentin tarkoituksena on estää tuen väärinkäyttöä.

**4 §. Romutuspalkkion määrä.** Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion suuruudesta. Pykälän mukaan romutuspalkkioita myönnettäisiin valtion varoista 2 500 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, joka on nollapäästöinen eli sen käyttövoimana on sähkö tai vety ja 2 000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 140 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

**5 §. Romutuspalkkion hakeminen.** Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion hakemisesta. Pykälän 1 momentin mukaan hakemus romutuspalkkiosta jätetään Liikenne- ja viestintävirastolle 31.12.2027 mennessä. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys sen uuden henkilöauton hankinnasta, jonka hankintaa varten valtionavustusta haetaan. Yksilöidyllä selvityksellä tarkoitetaan tässä henkilöauton tilaussopimusta, jossa tulisi luotettavasti ilmetä hankinnan hinta sekä sitova uuden henkilöauton hankinta-ajankohta. Uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton hankinta (tilaussopimuksen päiväys) on tullut tehdä

1.10.2025-31.12.2027. Hakemukseen on lisäksi liitettävä yksilöity selvitys siitä henkilöautosta, joka uutta hankittavaa autoa vastaan tullaan viimeistään uuden auton ensirekisteröinnin jälkeen romuttamaan. Tällä tarkoitetaan henkilöauton rekisterinumeroa. Romutustodistus ja uuden ajoneuvon hankinta on päivätty aikaisintaan 1.10.2025 ja viimeistään 31.12.2027. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee hakemukset 31.12.2028 mennessä.

Hakemuksia ei voida hyväksyä määrärahojen loputtua, vaikka ne muutoin täyttäisivät tuen myöntämisen ehdot. Romutuspalkkiota tulisi hakea viimeistään 31.12.2027. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee hakemukset 31.12.2028 mennessä. Romutuspalkkio voidaan myöntää vasta, kun kaikki 3 §:n edellytykset täyttyvät. Hakijan on siten täytynyt ensirekisteröidä henkilöauto liikenneasioiden rekisteriin tai rekisteröidä auto Ahvenanmaan maakunnassa, sekä saada jätelain mukainen romutustodistus. Käsittelylle on jätettävä riittävän pitkä määräaika huomioiden uusien henkilöautojen mahdollisesti pitkät toimitusajat, Liikenne- ja viestintäviraston resurssit sekä odotettavissa olevien hakemusten suuri määrä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hakijan velvollisuudesta ilmoittaa mahdollisista hakemukseen vaikuttamista muutoksista. Momentin mukaan hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi saatuaan tiedon siitä, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto voi hylätä hakemuksen.

**6 §. Muutoksenhaku.** Pykälässä säädettäisiin avustuksen saajan oikeudesta hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Muutosta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta.

**7 §. Voimaantulo.** Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaisesta voimassaolosta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyttyä vuoden 2026 talousarvion, ja olemaan voimassa 31.12.2028 asti. Hakemus romutuspalkkion saamiseksi olisi mahdollista panna vireille aikaisintaan lain voimaantulopäivänä ja olisi jätettävä viimeistään 31.12.2027. Romutuspalkkio voitaisiin myöntää 1.10.2025-31.12.2027 välisenä aikana hankitun uuden henkilöauton ja sitä vastaan romutetun henkilöauton perusteella, kun hakemus jätetään lain voimaantumisen jälkeen ja laissa säädetyt edellytykset romutuspalkkion myöntämiseksi täyttyvät. Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee määräajan sisällä jätetyt hakemukset 31.12.2028 mennessä.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyttyä vuoden 2026 talousarvion ja olisi voimassa 31.12.2028 asti. Laki on tarkoitettu määräaikaiseksi.

Romutuspalkkio voidaan hakemuksesta myöntää takautuvasti 1.10.2025-31.12.2025 välisenä aikana tässä laissa säädetysti hankitusta uudesta vähäpäästöisestä henkilöautosta, kun hakemus jätetään 1.1.2026-31.12.2027 ja tässä laissa esitetyt romutuspalkkion myöntämisen edellytykset täyttyvät.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

Liikenne- ja viestintävirasto toimii valtionapuviranomaisena tätä lakia sovellettaessa. Näin ollen liikenne- ja viestintävirasto vastaa sääntelyn toimeenpanosta, seurannasta ja ohjauksesta



sekä neuvoo hakemiseen liittyvissä kysymyksissä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa osaltaan sääntelyn soveltamiseen ja hakemusten sekä määrärahojen tilanteeseen liittyvästä seurannasta ja viestinnästä.

Tukikauden loputtua Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportin romutuspalkkion vaikutuksista. Seurantaraportissa selvitetään romutuspalkkion kohdentuminen ja käyttötarkoitus sekä hankittujen ajoneuvojen ominaisuudet sekä romutusautokampanjan vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin. Lisäksi arvioinnissa huomioidaan kampanjan vaikutukset kampanjan jälkeiseen autokauppaan. Arvioinnissa pyritään erottamaan romutuspalkkiokampanjan vaikutus muusta yleisestä kehityksestä.

## **10 Suhde talousarvioesitykseen**

Esitys liittyy valtion vuoden 2026 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tukisummaa varten varataan 20 miljoona euroa ja sitä voisi hakea 1.1.2026-31.12.2027

## **11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys**

### **11.1 Johdanto**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosille 2026–2027. Tavoitteena on vauhdittaa uusien autojen kauppaa sekä edistää autokannan uudistumista, mikä parantaa liikenneturvallisuutta ja edistää liikennesektorin päästövähennyksiä.

Esityksen ehdotukset ovat merkityksellisiä perustuslain 6 §:ssä yhdenvertaisuudesta, 15 §:ssä omaisuuden suojasta sekä 120 §:ssä Ahvenanmaan maakunnan itsehallinnosta säädetyn kannalta.

### **11.2 Yhdenvertaisuus ja omaisuuden suoja**

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yhdenvertaisuussäännöksellä ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate, joka koskee myös lainsäädäntöä. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa ihmisiä tai ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Yhdenvertaisuussäännökseen sisältyy myös vaatimus siitä, että ihmisiä kohdellaan samalla tavalla samanlaisessa tilanteessa. Yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia että asetettaessa velvollisuuksia. Perustuslakivaliokunta on kuitenkin vakiintuneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta aiheudu erityisen tiukkaa rajausehdellytystä lainsäätäjän harkinnalle silloin, kun pyritään luomaan kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaa sääntelyä (PeVL 40/2014 vp, PeVL 64/2010 vp, PeVL 28/2009 vp). Keskeistä on, voidaanko erottelu perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla (ks. esim. PeVL 75/2014 vp). Yhdenvertaisuussäännöksen rajoituksia on arvioitava perusoikeuksien yleisten rajoitusedellytysten näkökulmasta. Esitettyä sääntelyä on edellä olevan perusteella arvioitava yhdenvertaisuuden kannalta erityisesti siltä osin, kohdellaanko romutuspalkkion hakijoita yhdenvertaisesti tuen hakemisessa ja myöntämisessä, ja voidaanko sääntelyä perustella perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävällä tavalla.

Omaisuudensuojan yleislauseke sisältyy perustuslain 15 §:n 1 momenttiin, ja sen perusteella arvioidaan lähinnä omistajan käyttöoikeuksien ja omistajan määräämisvallan erilaisia rajoituksia. Tällaisiin rajoituksiin sovelletaan niin ikään perusoikeuksien yleisiä

rajoitusedellytyksiä (ks. esim. PeVL 32/2010 vp). Omaisuuden perustuslainturvalla suojataan vakiintuneesti varallisuusarvoisia oikeuksia ja etuja, joihin kuuluu laajimpana esineisiin kohdistuva omistusoikeus. Nyt ehdotettavaa sääntelyä voidaan arvioida omaisuudensuojan näkökulmasta siltä osin kuin se koskee romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä olevaa hakijan velvollisuutta toimittaa romutettavaksi omistamansa tai hallitsemansa vanha henkilöauto (ehdotetun lain 3 §:n 1 momentti). Sen sijaan perustuslain suojaamaksi omaisuudeksi on katsottu sosiaaliset avustukset, ja muut vastaavat julkisen vallan velvoitteet vain silloin, kun ne ovat langenneet maksettaviksi (PeVL 10/1957 vp). Ehdotusta ei siten ole tarpeen arvioida omaisuudensuojan kannalta siltä osin kuin se koskee yleisesti luonnollisen henkilön oikeutta hakea romutuspalkkiota, vaan sitä tulee arvioida yhdenvertaisuuden kautta.

Ehdotettu sääntely koskee valtionavustuksen myöntämistä rajallisista valtion talousarvion määrärahoista. Mikäli tuelle osoitettu määräraha loppuu tuen voimassaolon aikana, kuten esityksen valmistelussa on ennakoitu, se johtaisi käytännössä siihen, että tukea ei riitä kaikille hakijoille. Tätä voidaan arvioida yhdenvertaisuuden rajoituksena. Kaikilla luonnollisilla henkilöillä on kuitenkin yhdenvertainen mahdollisuus hakea ja saada avustusta laissa säädettävien määräaikojen puitteissa niin kauan, kun tukeen osoitettua määrärahaa on jäljellä. Nämä rajaukset eivät kohtele ketään eri tavalla henkilöön liittyvän syyn perusteella. Hakemukset käsitellään Liikenne- ja viestintävirastossa saapumisjärjestyksessä. Tuen saamisen edellytyksenä on lisäksi, että laissa säädetyt edellytykset romutuspalkkion myöntämiseksi täyttyvät. Kaikkien hakijoiden on täytettävä samat edellytykset, mikä kohtelee hakijoita yhdenvertaisesti.

Haku aika on laissa rajattu 1.10.2025-31.12.2027 välisenä aikana hankittavaan uuteen henkilöautoon. Rajaus liittyy valtion talousarvion aikatauluihin, koska esitys liittyy vuoden 2026 talousarvioesitykseen, sekä siihen, että kyseessä on tarkoitus olla määräaikainen avustus. Lain ehdotetaan tulevan voimaan 1.1.2026 tai mahdollisimman pian eduskunnan hyväksytyä vuoden 2026 talousarvion. Palkkion voisi kuitenkin saada jo lain voimaantuloa ennen eli 1.10.2025 tai sen jälkeen hankittua henkilöautoa vastaan. Lain voimaantuloon nähden takautuva haku aika on katsottu perustelluksi suhteessa lain tavoitteisiin. Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollinen taakka saattaa kuitenkin lisääntyä sen johdosta, että palkkiota voisi hakea jo ennen lain voimaantuloa hankitusta autosta. Muun muassa yhteydenotot virastoon saattavat lisääntyä ennen kuin laki on tullut voimaan ja ennen kuin virastolla on lakiin perustuva valtionapuviranomaisen toimivalta. Koska hakuajasta on säädettävä täsmällisesti laissa, ehdotettua hakuajan alkamisen rajausta voidaan edellä mainitut näkökohdat huomioiden pitää tarkoituksenmukaisena. Ehdotettu hakuajan päätyminen on perusteltua puolestaan sen takia, että kyseessä on rajallisesti käytettävissä oleva valtion talousarvion määräraha ja väliaikaiseksi tarkoitettu avustus. Ehdotetun hakuajan rajausten ei näin ollen voida katsoa merkitsevän vähäistä suurempaa yhdenvertaisuuden rajoitusta.

Yhdenvertaisuuden ja omaisuudensuojan perusoikeusrajoitukset ovat tarkkarajaisia ja riittävän täsmällisesti lain tasolla määritettyjä. Valtionapuviranomaiselle jää vain hyvin vähän harkintavalttaa tuen myöntämisessä. Romutuspalkkion hakemisesta ja myöntämisestä säädetään täsmällisesti laissa, ja se on myönnettävä kaikille edellytykset täyttävillä hakijoilla. Käytännössä ainoastaan edellytysten täyttymättä jättäminen tai määrärahojen loppuminen olisi syy jättää hakemus tutkimatta tai hylätä se. Ehdotettu sääntely olisi hakijoiden kannalta riittävän ennustettavaa. Liikenne- ja viestintävirasto tiedottaisi aktiivisesti ja neuvoksi hakemiseen liittyvissä asioissa, mikä lisäisi ennustettavuutta ja lieventäisi näin perusoikeusrajoituksia.

Perusoikeusrajoitusten hyväksyttävyyys ja yhteiskunnallinen tarve liittyvät esityksen tavoitteeseen edistää autokannan uudistumista, koska uudempi autokanta parantaa liikenneturvallisuutta ja voi myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä.

Liikenneturvallisuuden parantuminen ja päästövähennysten edistäminen vaikuttavat osaltaan myönteisesti muiden perusoikeuksien toteutumiseen, erityisesti perustuslain 7 §:n säännökseen oikeudesta elämään ja turvallisuuteen sekä perustuslain 20 §:n säännökseen oikeudesta terveelliseen ympäristöön.

Rajoitusten oikeasuhtaisuuden arvioinnissa on kiinnitettävä huomiota siihen, että romutuspalkkion luonne valtiontukena edellyttää väistämättä tietyistä tuen hakemiseen ja myöntämiseen liittyvistä ehdoista säättämistä sekä yhdenvertaisuuden että omaisuuden suojan kannalta voisi kuitenkin olla ongelmallista, mikäli hakija saisi vasta vanhan ajoneuvonsa romuttamisen jälkeen tietää, ettei romutuspalkkiota voida myöntää määrärahan loppumisen vuoksi. Tämän välttämiseksi romutuspalkkiota koskevan hakemuksen voisi jättää vireille ennen kuin hakija tekee päätöksen ajoneuvonsa romuttamisesta ilmoittamalla hakemuksessa romutettavan auton rekisterinumeron. Näin hakija voisi saada tiedon romutuspalkkiota varten varatun määrärahan riittävydestä ennen vanhan ajoneuvon romuttamista koskevan päätöksen tekemistä. Valtionapuviranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto seuraa määrärahojen riittävyttä ja tiedottaa niistä ajantasaisesti. Avustusta hakevalla on myös mahdollisuus neuvonnan saamiseen Liikenne- ja viestintävirastolta. Lisäksi asiassa olisi otettava huomioon, että tuen hakeminen ja etenkin hakemisen edellytyksenä oleva vanhan ajoneuvon romuttaminen olisi vapaaehtoista.

Ehdotetussa laissa huolehdittaisiin riittävästä oikeusturvajärjestelyistä. Romutuspalkkiota koskevaan päätökseen saisi hakea oikaisua, ja oikaisuvaatimukseen annetusta päätöksestä saa valittaa hallinto-oikeuteen. Lakiehdotus sisältää informatiiviset viittaukset hallintoasioiden muutoksenhaun sääntelyyn. Lisäksi viranomaisneuvonta edistäisi hakijoiden oikeusturvan toteutumista.

Yhteenvetona esityksen voidaan katsoa rajoittavan yhdenvertaisuutta ja omaisuuden suojaa vain vähäisesti, ja sääntely täyttää yleiset perusoikeuksien rajoittamista koskevat vaatimukset.

### **11.3 Ahvenanmaan maakunnan itsehallinto ja toimivaltajako**

Perustuslain 120 §:n mukaan Ahvenanmaan maakunnalla on itsehallinto sen mukaan kuin Ahvenanmaan itsehallintolaissa erikseen säädetään. Ahvenanmaan maakunnalla on erityisasema Suomen valtiojärjestyksessä, mikä näkyy varsinkin maakunnalle kuuluvana laajana itsehallintona (PeVM 10/1998 vp, s. 34). Perustuslain säännös on viittaussäännös. Ahvenanmaan itsehallinnon sisältö konkretisoituu siten Ahvenanmaan itsehallintolaissa (1144/1991), jäljempänä *itsehallintolaki*. Maakunnan itsehallinnolla on myös kansainväliset takeet (ks. HE 1/1998 vp, s. 177/II). Maakunnan itsehallintoa vahvistavat kansainväliset sitoumukset, erityisesti vuonna 1921 tehty ns. Ahvenanmaan sopimus (PeVM 10/1998 vp, s. 34). Itsehallintolaki ei muodollisesti ole perustuslaki, mutta se rinnastuu perustuslakiin vaikeutetun säätämisyjärjestyksen vuoksi (HE 1/1998 vp, s. 127/I).

Toimivallasta valtiontukien myöntämisessä ei säädetä itsehallintolaissa. Toimivallan jakautumista on mahdollista arvioida selkeimmin sellaisen toimialan osalta, joka itsehallintolaissa nimenomaisesti säädetään kuuluvaksi maakunnan tai valtakunnan lainsäädäntövaltaan. Maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat itsehallintolain 18 §:n 1, 10, 21 ja 22 kohdan mukaan muun muassa asiat, jotka koskevat maakunnan hallitusta sekä sen alaisia viranomaisia ja laitoksia, luonnon- ja ympäristönsuojelua sekä teitä ja tieliikennettä. Lisäksi maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvat asiat, jotka koskevat elinkeinotoimintaa ottaen huomioon, mitä on säädetty lain 11 §:ssä, 27 §:n 2, 4, 9, 12–15, 17–19, 26, 27, 29–34, 37 ja 40 kohdassa sekä 29 §:n 1 momentin 3–5 kohdassa, kuitenkin niin, että myös maakuntapäivillä on toimivalta ryhtyä toimenpiteisiin näissä kohdissa tarkoitettua elinkeinotoiminnan edistämiseksi.

Itsehallintolain 18 §:n 27 kohdan nojalla maakunnan lainsäädäntövallassa ovat myös asiat, jotka koskevat itsehallintolain perusteiden mukaan maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluviksi katsottavia asioita.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemista koskevan hallituksen esityksen käsittelyn yhteydessä antamassaan lausunnossa (LiVM 26/2021 vp, s. 4) katsonut, että lainsäädäntövalta siltä osin kuin esityksen lakiehdotukset koskevat Ahvenanmaan Fordonsmyndigheten på Åland -nimiseen ajoneuvorekisteriin rekisteröityjä ajoneuvoja kuuluu maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan itsehallintolain 18 §:n 1, 10, 21 ja 22 kohtien nojalla. Valiokunta on mietinnössään viitannut perustuslakivaliokunnan lausuntoon (PeVL 37/2010 vp; HE 152/2010 vp), jonka mukaan valtakunta ja maakunta voivat yhdessä sopia sellaisen järjestelmän luomisesta, jonka mukaan maksetaan tukea myös Ahvenanmaalla toimiville toimijoille. Valiokunta on katsonut, että ennen sellaista lainsäädäntöprosessia valtakunnan on kuitenkin neuvoteltava maakunnan hallituksen kanssa, ja ehdotus tarvitsee maakunnan hallituksen hyväksynnän.

Ahvenanmaan valtuuskunta on 20.4.2010 antanut lausunnon (19/10, D 10 10 05 1; Frågor som gäller statligt stöd till företag på Åland. Ålandsdelegationens utlåtande 20.4.2010), jossa kyse oli valtakunnan mahdollisuuksista tukea elinkeinotoimintaa Ahvenanmaalla maakunnan lainsäädäntövaltaan kuuluvilla aloilla. Valtuuskunnan mukaan lainkohdan puuttumisesta itsehallintolaissa huolimatta ei ole estettä sille, että valtakunta tukee Ahvenanmaalla toimivia yrityksiä. Valtakunnan lainsäädäntöön otettavat säännökset tuen myöntämisestä Ahvenanmaan maakunnassa eivät vaikuta itsehallintolain toimivallanjakoon. Edelleen valtuuskunta katsoi, että ottaen huomioon erityisesti itsehallintolain 18 §:n 22 kohdan on tärkeää, että valtiovalta kuulee tai ainakin pitää maakunnan hallitusta ajan tasalla ahvenanmaalaisille yrityksille myönnettävistä valtiontuista. Tässä esityksessä on, toisin kuin liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä sekä valtuuskunnan lausunnossa, kuitenkin kyse ajoneuvojen omistajille eli yksilöille tietyin edellytyksin maksettavasta palkkiosta, ei yritystuista.

Esityksen lausuntokierroksella antamassaan lausunnossa Ahvenanmaan maakunnan hallitus on ilmoittanut suostuvansa siihen, että eduskunta säätäisi lain, joka oikeuttaisi myös maakunnan viranomaisessa pidettävään ajoneuvorekisteriin uushankinnoissa rekisteröitävien ajoneuvojen omistajat hakemaan romutuspalkkiota esityksen mukaisesti. Maakunnan hallitus on lausunnossaan nostanut esiin, että se on aiemmin selvittänyt, voiko valtio myöntää valtiontukea luonnollisille henkilöille Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvilla aloilla. Selvityksen mukaan valtio voi myöntää tukea sekä luonnollisille henkilöille että oikeushenkilöille maakunnassa, siinä tapauksessa, että se perustuu neuvotteluun maakunnan hallituksen kanssa ja maakunnan hallitus on antanut suostumuksensa.

Itsehallintolain näkökulmasta romutuspalkkiosta säätämisen voidaan katsoa kuuluvan maakunnan toimivaltaan. Maakunnan hallitus on kuitenkin antanut suostumuksensa myös sille, että eduskunta säätäisi esityksen mukaisen lain, joka mahdollistaisi henkilön hakea romutuspalkkiota myös Fordonsmyndigheten på Åland -nimiseen ajoneuvorekisteriin rekisteröityjen tässä esityksessä säännellyin ehdoin. Tuen hakeminen on vapaaehtoista eikä laki siten ole henkilöä velvoittava. Tällainen koko tasavallan kattava sääntely edistäisi lakiesitykselle asetettuja tavoitteita tarkoituksenmukaisesti ja mahdollisimman laajasti. Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.

*Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## **Laki**

### **henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2026 ja 2027**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

Tätä lakia sovelletaan valtion talousarvion mukaiseen romutettavan auton tilalle myönnettävään valtionavustukseen uuden henkilöauton hankintaan (*romutuspalkkio*).

Avustus myönnetään valtionavustuslain (688/2001) 5 §:ssä tarkoitettuna yleisavustuksena.

#### 2 §

##### *Valtionapuviranomainen*

Valtionavustuslain mukaisena valtionapuviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto. Romutuspalkkion käytön valvonnasta, hakemustietojen käsittelystä, palauttamisesta ja takaisinperinnästä säädetään valtionavustuslaissa.

#### 3 §

##### *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset*

Romutuspalkkio myönnetään käytettävissä olevien määrärahojen puitteissa sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on:

1) hankkinut omaan käyttöönsä uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jonka omistaja tai haltija hän on, ja ensirekisteröinyt sen liikenneasioiden rekisteriin tai rekisteröinyt sen Ahvenanmaan maakunnassa sekä sitoutunut pitämään sen vähintään yhden vuoden ajan;

2) toimittanut romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä säädetyllä tavalla sellaisen vuonna 2015 tai aikaisemmin ensirekisteröidyn henkilöauton, joka on romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden aikana ollut liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään 10 kuukautta ja jonka omistajaksi tai haltijaksi hän on romutusta välittömästi edeltäneiden 12 kuukauden ajan ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan maakunnan rekisteriviranomaisen rekisteriin;

3) saanut romutettavaksi toimittamastaan henkilöautosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen, joka on päivätty 1 päivän lokakuuta 2025 ja 31 päivän joulukuuta 2027 välisenä aikana nämä päivät mukaan lukien.

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on, että 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettu henkilöauto on nollapäästöinen ja sen käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety tai henkilöauton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 grammaa kilometriltä.

Yhden uuden henkilöauton hankintaa vastaan voidaan myöntää vain yksi romutuspalkkio.

#### 4 §

##### *Romutuspalkkion määrä*

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 2 500 euroa sellaisen nollapäästöinen henkilöauton hankintaa vastaan, jonka käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety, tai 2000 euroa sellaisen henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 140 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

#### 5 §

##### *Romutuspalkkion hakeminen*

Romutuspalkkiota haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta uuden henkilöauton sitovan hankinnan jälkeen. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä henkilöautosta, jota varten romutuspalkkiota haetaan, sekä sitä vastaan romutettavasta henkilöautosta. Hakemus on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Hankittavan uuden henkilöauton tilaussopimus tulee olla päivätty aikaisintaan 1 päivänä lokakuuta 2025 ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027.

Romutuspalkkion hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi saatuaan tiedon siitä kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto voi hylätä hakemuksen.

#### 6 §

##### *Muutoksenhaku*

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

#### 7 §

##### *Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2028.

Helsingissä 22.9.2025

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne