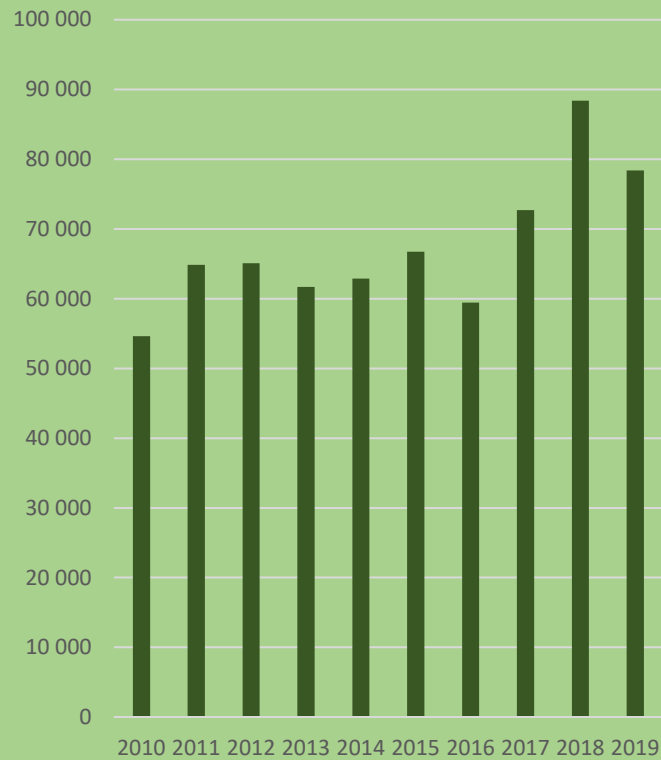


HE 201/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkki- osta vuosina 2020 ja 2021

**Juha Kenraali
Suomen Autokierrätys Oy**

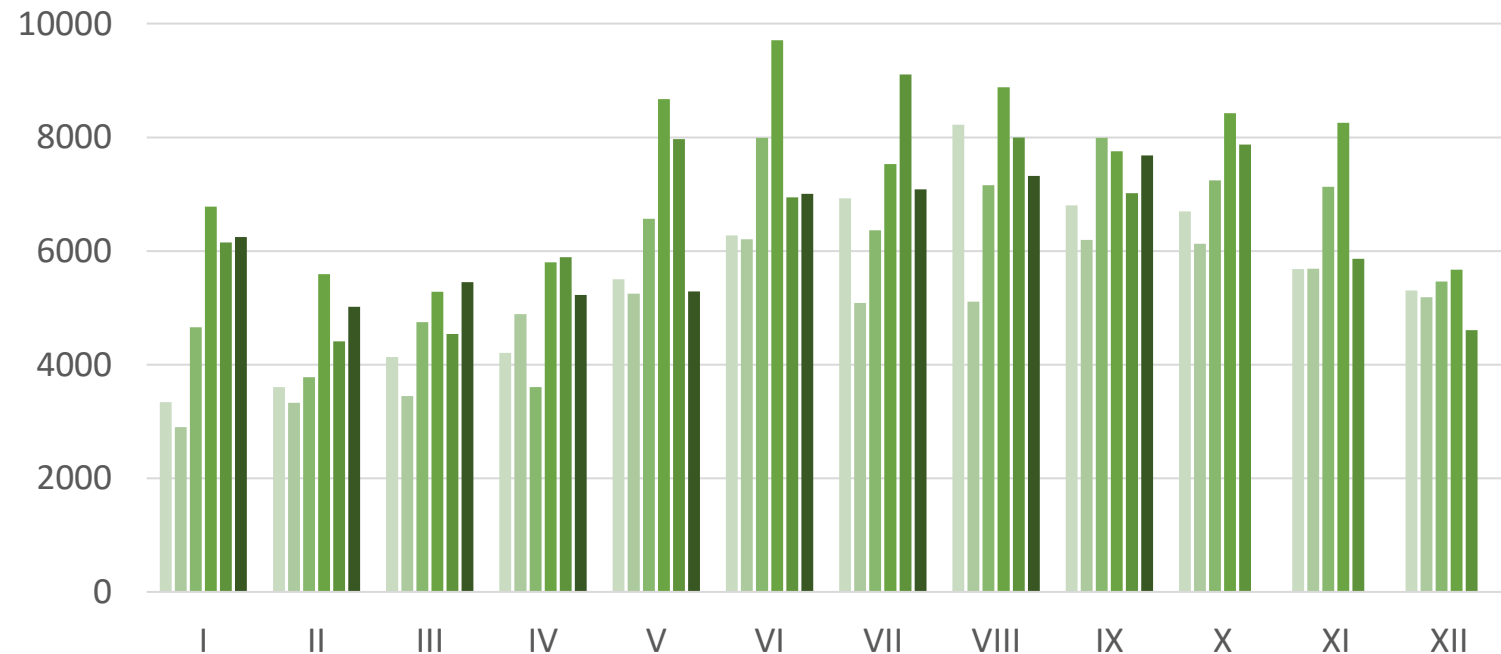
Liikenne- ja viestintävaliokunta 6.11.2020

Romutustodistusten määrän kehitys



Romutustodistusten määrä oli alkuvuonna kasvussa - koronavirusepidemia on vähentänyt myös romutusmääriä

Kierrätykseen palautuneiden ajoneuvojen määrä on tammi-syyskuussa ollut 6 % viime vuoden vastaavaa ajankohtaa pienempi



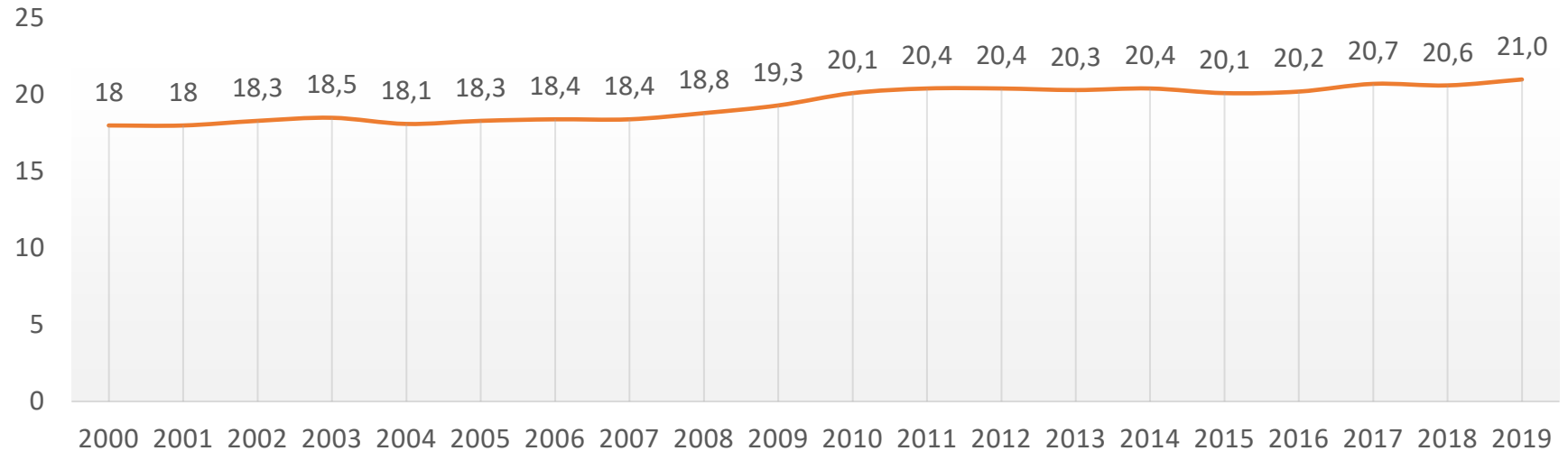
Traficom

2015 2016 2017 2018 2019 2020

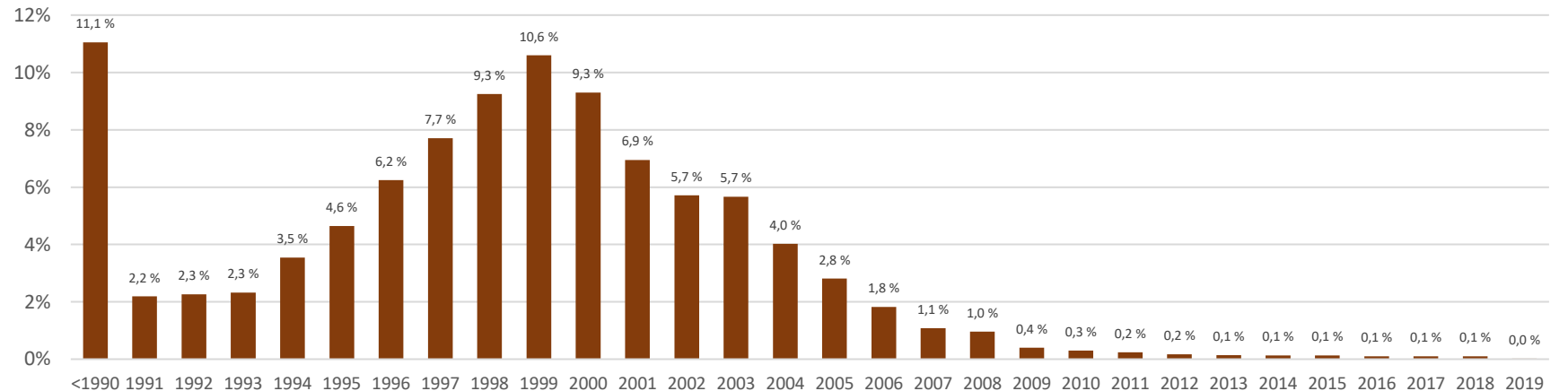
- keskimääräinen romutusikä nousi vuonna 2019 21 vuoteen
- keskimääräinen romutusikä laski vuonna 2018 noin 20,6 vuoteen romutuspalkkiokampanjan seurauksena
- romutusikä on vuoden 2007 jälkeen kasvanut yhtäjaksoisesti lukuun ottamatta vuotta vuosia 2015 ja 2018, jolloin toteutettiin romutuspalkkio
- romutusiän kehitys kertoo autokannan ikääntymisestä
- tyypillisimmin auto on romutetaan 19-20 vuoden iässä
- yli puolet romutettavista henkilöautoista on vähintään 20 vuotta vanhoja

Henkilöautojen romutusiän kehitys

keskimääräinen romutusikä vuosina



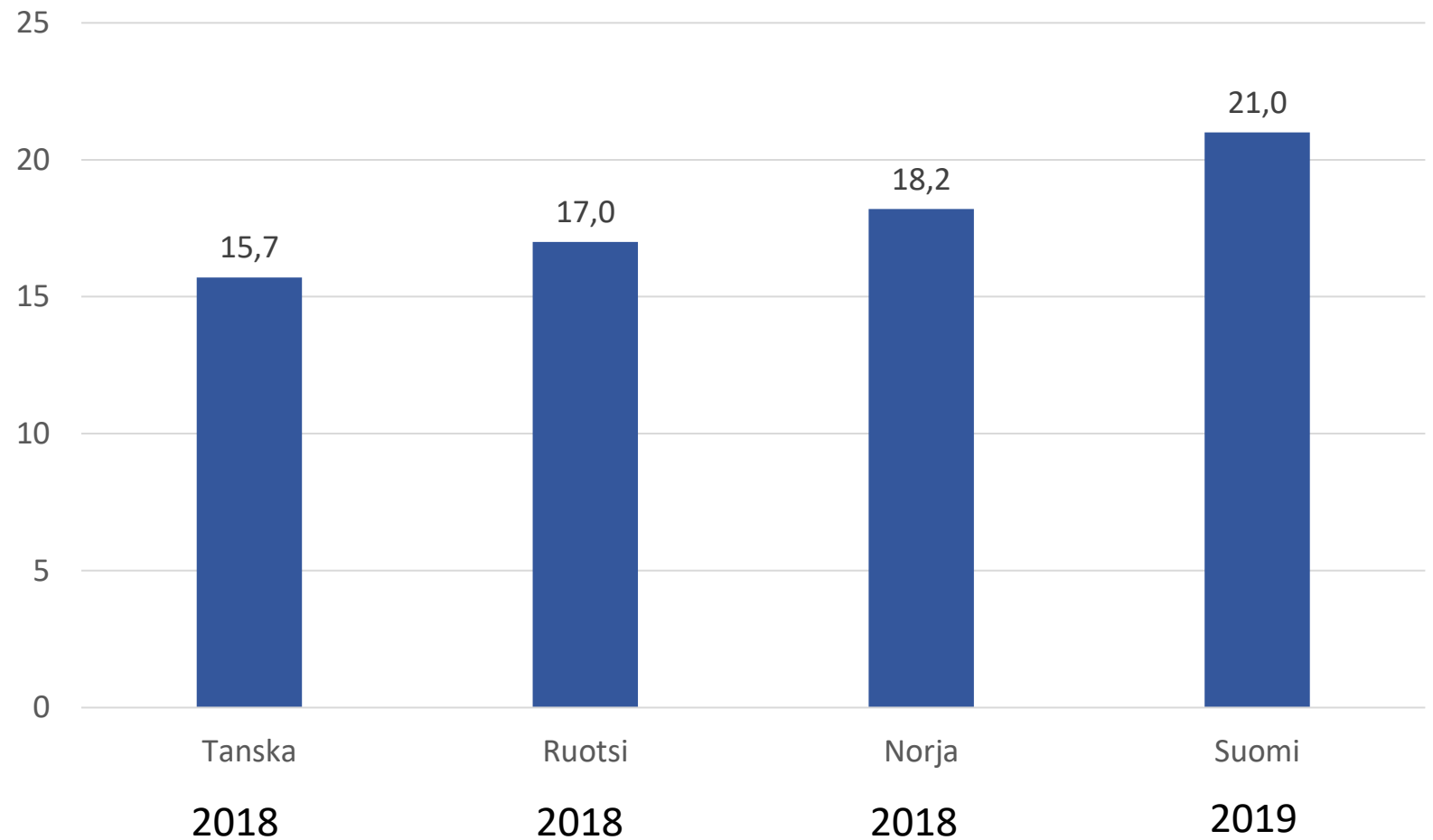
vuonna 2019 romutettujen autojen ikäjakauma (osuus romutetuista autoista)





Keskimääräinen romutusikä eri pohjoismaissa

vuotta



Romutuspalkkion ulottaminen pakettiautonsa romuttaneille (2 §)

- lakiluonnoksessa edellytetään, että **romutettavan auton on oltava henkilöauto**
- esitämme aikaisempien vuosien kokemusten perusteella, että **myös pakettiauton romuttamalla voisi saada oikeutuksen romutuspalkkioon**, jos ostettava uusi auto on henkilöauto
- aikaisemmissa romutuspalkkioissa monet kotitaloudet ovat toivoneet, että romutuspalkkion voisi saada myös romuttamalla kotitalouden vanhan pakettiauton
- pakettiautoja käytetään kotitalouksissa pääosin henkilökuljetuksiin, joten niiden hyväksyminen romutettavaksi ajoneuvoksi romutuspalkkiokampanjassa olisi luontevaa

Tuen kohdentuminen (3 §)

- romutuspalkkion laajentaminen sähköpyörien ja joukkoliikenteen kausilippujen hankintoihin ei ole perusteltua, sillä näiden tuotteiden hankintahinta on edullinen ja 1 000 euron palkkio on suuri suhteessa sähköpyörien ja kausilippujen hankintahintaan
- mikäli palkkiota myönnetään myös näiden verrattain edullisten tuotteiden hankintaan, on riskinä, että palkkion vaikutukset kierrätykseen palautuvien autojen määrään jäävät pieneksi
- noin kaksi kolmasosaa kierrätykseen palautuvista henkilöautoista täyttää romutuspalkkion kriteerit, joten romutuspalkkion koko budjetti saattaisi kulua muutamassa kuukaudessa esimerkiksi sähköpyörähankintoihin
- palkkion laajentaminen sähköpyöriin ja joukkoliikenteen kausilippuihin vaatisi huolellista valmistelua, jossa näiden tuotteiden tukitasot suhteutettaisiin hankintahintoihin
- suhteellisen matalan hankintakynnyksen tuotteiden tuominen romutuspalkkion piiriin aiheuttaisi mittavia vaatimuksia romutuspalkkion hallinnolliselle prosessille, jossa budjettia tulisi voida seurata reaaliaikaisesti
- riskinä on, että romutuspalkkio ”ylimerkitään” ja suurin osa romutuspalkkiosta kiinnostuneista kuluttajista jää budjetin ulkopuolelle