



POLICY BRIEF

Romutuspalkkio ei aina ole ilmastoteko - päästövähennykset edellyttävät huolellista suunnittelua

Tutkimusnäytön perusteella romutuspalkkiot ovat olleet verrattain kallis tapa vähentää tieliikenteen päästöjä Suomessa. Esimerkiksi vuoden 2018 tukiohjelmassa yhden hiilidioksiditonnin päästövähennys maksoi valtiolle 196 euroa. Lisäksi kolmannes uusien autojen hankinnoista olisi tapahtunut ilman julkista tukeakin ja hyödyt kohdistuivat etenkin hyvätuloisille. Mikäli romutuspalkkiota halutaan edelleen käyttää päästövähennyskeinona, tuki tulisi kohdentaa erityisesti suuripäästöisille ajoneuvoille. Näin tukieuroilla saataisiin aikaan isompia päästövähennyksiä.

Politiikkasuositukset:

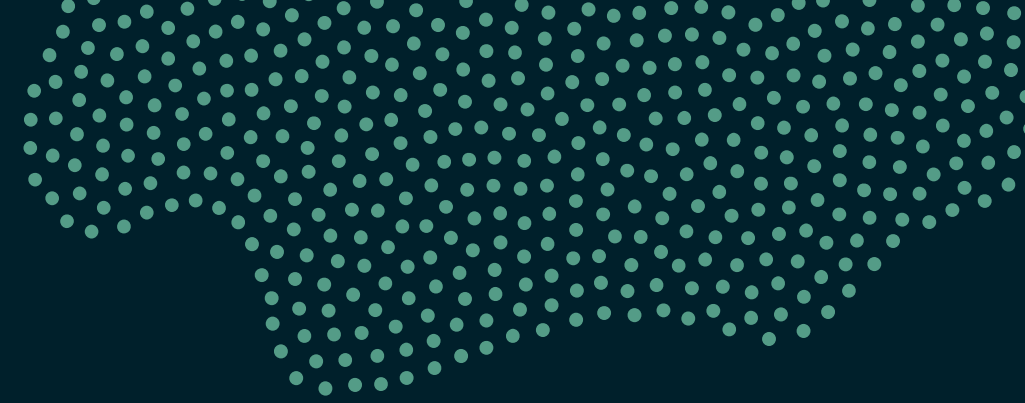
1. Kehitä romutuspalkkion ehtoja merkittävästi, jotta sillä voidaan saavuttaa päästövähennyksiä. Nykyisellään hyödyt kohdistuvat pääosin hyvätuloisiin ilman merkittäviä lisäisiä päästövähennyksiä.
2. Kohdenna romutuspalkkiot suuripäästöisten autojen omistajille: Tämä tuottaa selvästi suurimman päästövähennyksen jokaista käytettyä tukieuroa kohden.
3. Aseta tiukemmat päästörajat uusille autoille ja varmista riittävä sähköautolisä: näin ohjataan aidosti vähäpäästöisiin valintoihin eikä vain tueta uusien autojen ostajia vastikkeetta.
4. Tunnista mahdolliset ristiriitaiset vaikutukset ja määrittele, mitä tavoitellaan – romutuspalkkio ei vastaa kaikkiin liikenteen päästövähennyshaasteisiin: Romutuspalkkioihin liittyy kustannusvaikuttavuuden ja tulonjaon välinen ristiriita – vaikuttavuus paranisi kohdentamalla tuki hyvätuloisille tai kaupunkimaisilla alueilla asuville, mutta tällöin palkkio ei edistä pienempituloisten kotitalouksien sopeutumista korkeampiin liikenteen kustannuksiin.

Romutuspalkkio on verrattain tehoton tapa vähentää päästöjä

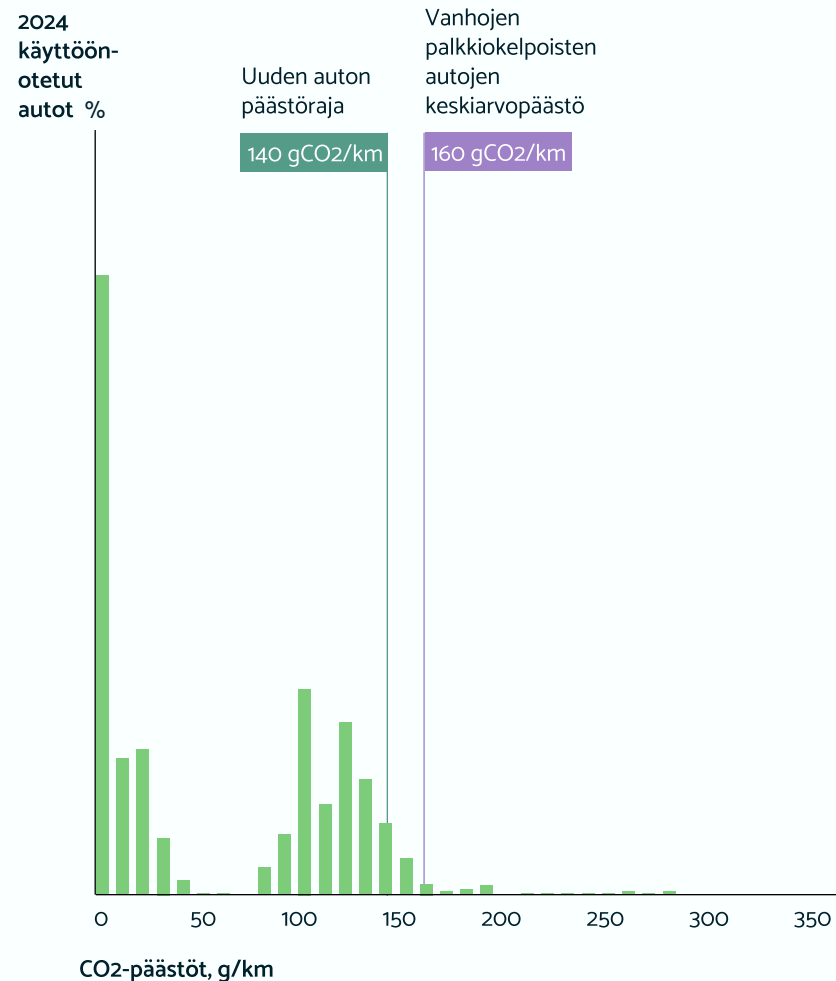
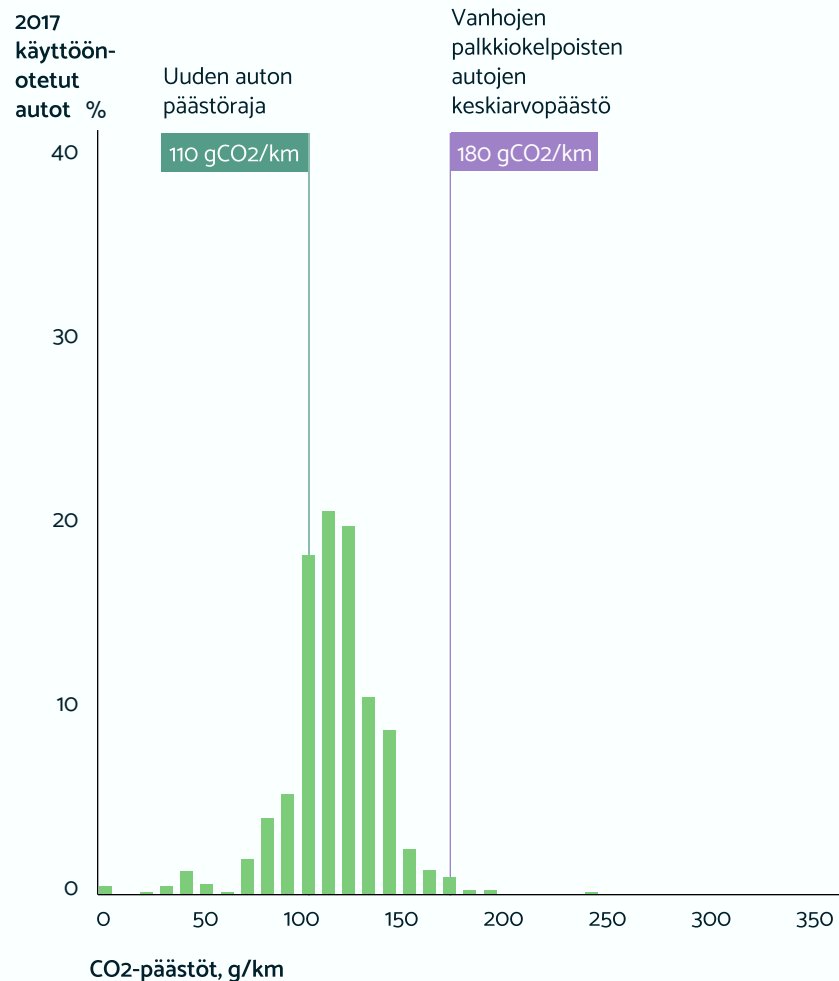
Suomessa romutuspalkkio on ollut käytössä vuosina 2015, 2018, 2020 ja 2021 ja 2026–2027. Parhaillaan käynnissä olevalla romutuspalkkiokaudella päästöraja tukikelpoiselle uudelle autolle on niin löysä, että palkkio ei todennäköisesti vähennä henkilöautoliikenteen päästöjä, ja palkkiotason erot käyttövoimien välillä ovat liian pienet vaikuttaakseen juurikaan sähköautojen yleistymiseen.

Tämä tiedetään vuoden 2018 romutuspalkkiosta saadun tutkimustiedon perusteella. Tuolloin päästöraja tuella hankittavalle uudelle autolle oli selvästi tiukempi. Silti kustannus oli 196 €/tCO₂–selvästi korkeampi kuin useissa muissa päästövähennystoimissa. Esimerkiksi uudessa polttoaineiden jakelijoiden päästökaupassa päästöoikeuden hinnan arvioidaan aluksi asettuvan noin 50 €/tCO₂ tasolle. Tämä hintataso kuvaa samalla keskimääräistä päästövähennysten hintatasoa liikenne- ja lämmityssektoreilla.

Lisäisyys eli hankinnat, joita ei olisi tehty ilman tukea, on keskeinen tehokkuuden mittari. Tutkimus osoittaa, että vuonna 2018 vain 66 % hankinnoista oli lisäisiä; kolmannes uusista autoista olisi siis ostettu muutenkin. Näissä tapauksissa tuki oli käytännössä tulonsiirto pääosin hyvätuloisille uusien autojen ostajille eikä tuottanut ilmastohyötyä.



Tutkimustiedon valossa voidaan todeta, että nykyisillä ehdoilla romutuspalkkio lähinnä kasvattaa suhteellisen hyvätuloisten autoilijoiden käytettävissä olevia tuloja sekä autokaupan liikevaihtoa.



Graafi 1: Vuosien 2018 ja 2026-2027 romutuspalkkioiden ehdot vertailuissa

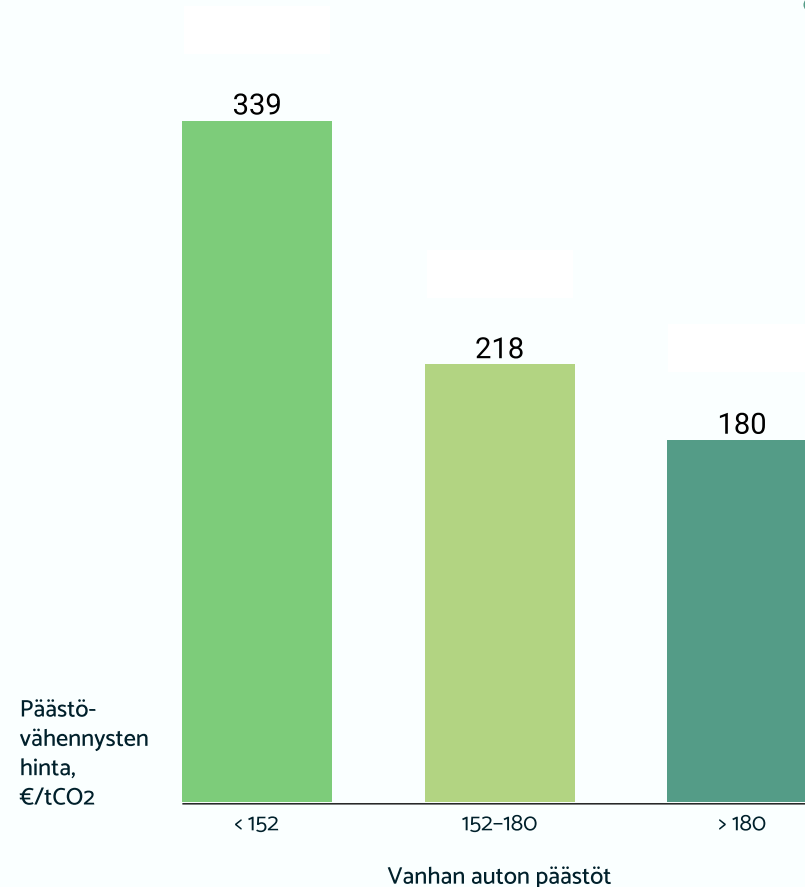
Kuvio näyttää vuosina 2017 ja 2024 käyttöön otettujen autojen hiilidioksidipäästöjen (gCO₂/km) jakauman (Vihreät palkit). Vasen kuvio vertaa vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjan uusien autojen päästörajaa vuonna 2017 käyttöön otettujen autojen päästöihin. Kuvasta nähdään, että suuri osa viimeisenä kampanjaa edeltävänä vuonna käyttöön otetuista autoista ylitti kampanjan päästöille asettaman ylärajan (110 gCO₂/km). Kuvasta nähdään myös, että palkkiokelpoisten romutettavien autojen päästöt olivat huomattavasti korkeammat kuin ohjelman asettama päästöraja. Oikea kuvio vertaa vuosien 2026-2027 romutuspalkkiokampanjan uusille autoille asettamaa päästörajaa (140 gCO₂/km) vuonna 2024 käyttöön otettujen autojen päästöjen jakaumaan. Kuvas-
ta nähdään, että valtaosa vuonna 2024 ilman tukea hankituista uusista autoista alitti vuosien 2026-2027 romutuspalkkion päästörajan. Kun suurin osa hankitusta autoista tuottaa jo muutenkin vähemmän päästöjä kuin kampanjan asettama päästö-
jen yläraja, kampanja ei tule juuri vaikutta-
maan uusien autojen päästöihin.

Kohdentaminen suuripäästöisiin ajoneuvoihin parantaa kustannusvaikuttavuutta

Tutkimus osoittaa selvästi, että romutuspalkkion kustannusvaikuttavuus riippuu romutettavan auton päästöistä. Vuoden 2018 kampanjassa korkeapäästöisten autojen (päästöt yli 180 gCO₂/km) omistajilla päästövähennyksen hinta oli lähes 50 % alhaisempi kuin matalapäästöisten (päästöt alle 152 gCO₂/km) autojen omistajilla, ks. graafi 2.

Tämä johtuu siitä, että vanhan auton jäljellä olevat ajokilometrit olisivat aiheuttaneet hyvin paljon päästöjä, mutta romuttamisen ja uuden auton hankkimisen vuoksi kilometrit ajetaan vähäpäästöisemmällä autolla. Vuoden 2018 romutus-kampanjassa 60 prosenttia päästövähennyksistä johtui siitä, että vanhan auton kilometrejä korvattiin vähäpäästöisemmällä uudella autolla.

Romutettaville autoille asetettava päästökriteeri olisikin keskeinen julkisen rahan käytön tehokkuutta parantava tekijä. Sama asia toisinpäin: ilman romutettavalle autolle asetettuja päästökriteerejä päästövähennykset tulevat kalliimmiksi.



Graafi 2: Päästövähennysten hinta riippuu romutettavasta autosta

Yli 180 gCO₂/km päästävillä autoilla vähennysten kustannus oli selvästi pienin valtiontalouden näkökulmasta.

Tiukempi päästöraja uusille autoille ja vahvempi sähköautokannustin

Tutkimusten mukaan toinen tuen tehokkuuden vaikuttava keskeinen tekijä on, että sen ansiosta hankitaan vähäpäästöisempi auto kuin ilman tukea olisi tehty. Vuoden 2018 kampanjassa 110 gCO₂/km -päästöraja uusille autoille laski tuensaajien hankkimien autojen päästöjä keskimäärin 11 prosenttia. Noin 40 % kampanjan päästövähennyksistä syntyi tästä ohjausvaikutuksesta.

Vuosien 2025–2027 kampanjan 140 gCO₂/km -raja tuella hankittaville uusille autoille on niin korkea, ettei se ohjaa vähäpäästöisiin valintoihin, sillä vuonna 2024 ensirekisteröityjen polttomoottoriautojen keskiarvopäästö oli ilman

tukeakin reilusti päästörajan alle, 129 g/km. Tämä tekee tuesta tehotonta, koska se rahoittaa hankintoja, jotka olisivat todennäköisesti toteutuneet ilman tukeakin.

Sähköautoihin esitetty 500 euron lisäkannustin (tuki sähköautoille on 2 500 euroa ja muille autoille 2000 euroa) on liian matala kohdistamaan hankinnat sähköautoihin. Kansainvälisesti sähköautotuet ovat suurempia, ja vuoden 2018 kampanjassa sähkö- ja hybridautojen osuus jäi pieneksi, vaikka lisätuki oli tuhat euroa. Tämä viittaa siihen, että merkittävä ohjausvaikutus edellyttää vielä selvästi vahvempaa kannustinta.

Vuosien 2026-2027 kampanjan päästöraja tuella hankittaville uusille autoille on niin korkea, ettei se ohjaa vähäpäästöisiin valintoihin.

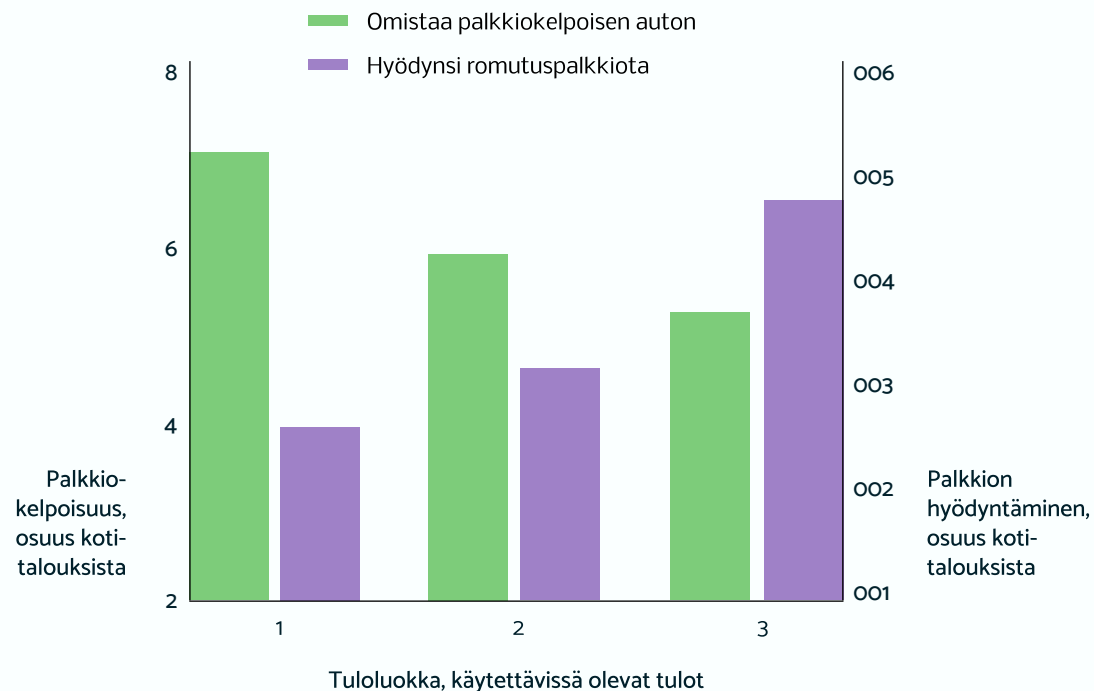
Kustannusvaikuttavuuden ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden välillä voi olla ristiriita

Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa suurin hyöty kohdistui hyvätuloisille ja kaupunkimaisilla alueilla asuville. Tämä oli odotettavissa, kun tuen ehtona oli uuden auton hankinta. Korkeimmassa tuloluokassa sekä kaupunkimaisilla alueilla päästövähennysten hinta oli alhaisempi kuin alemmissa tuloluokissa ja maaseutu- maisilla alueilla.

Romutuspalkkion sitominen uuden auton hankintaan ohjaa palkkiota korkeampiin tuloluokkiin ja heikentää mahdollisuutta käyttää palkkiota kompensoimaan pienituloisille polttoaineiden kallistumista päästöjen hinnoittelun myötä.

Tulosidonnainen tuki kohdentaisi tuen sellaisille kotitalouksille, joilla on todennäköisesti suurempi kynnys uuden auton hankintaan ja heikommat mahdollisuudet sopeutua ilmastopolitiikan myötä kohoaviin polttoainekustannuksiin. Sosiaalinen kohdennus olisi linjassa myös EU:n sosiaalisen ilmastorahaston periaatteiden kanssa, joiden mukaan tuki suunnataan siirtymästä eniten kärsiville talouksille. Tällöin päästövähennysten hinta saattaisi kuitenkin kasvaa, sillä vuoden 2018 romutuspalkkiosta saadun tutkimustiedon perusteella tuen kustannusvaikuttavuus oli heikoin pienituloisten ryhmässä.

Päätöksentekijät joutuvatkin puntaroimaan kustannusvaikuttavuutta ja oikeudenmukaisuutta tukiehtojen suunnittelussa.



Graafi 3 Romutuspalkkion hyödyntäminen tuloluokittain

Kuviossa auton omistavat suomalaiset kotitalouden on jaettu tulojen mukaan kolmeen ryhmään. Alimmissa tuloluokissa oli selvästi eniten palkkiokelpoisia autoja, mutta romutuspalkkiota hyödynnettiin eniten ylimmissä tuloluokissa vuonna 2018.



2035**LEGITIMACY**

Yhteystiedot:

Marita Laukkanen

marita.laukkanen@vatt.fi

Anna Sahari

anna.sahari@vatt.fi

Lue lisää

Laukkanen, M. ja Sahari, A. 2025. Heterogeneous Responses to Vehicle Replacement Subsidies: Evidence from Linked Vehicle-Owner Data. FIT Working Paper 38.

Euroopan komissio, 2025. Trends in carbon intensity and the macroeconomic role of the EU Emissions Trading System. Saatavilla: economy-finance.ec.europa.eu.