

Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimus

**Outi Ampuja, Anders Granfelt, Antti Halmetoja
ja Hanna Kalenoja**

Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimus

Outi Ampuja, Anders Granfelt ja Antti Halmetoja, Trafi

Hanna Kalenoja, Tieliikenteen Tietokeskus Oy

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi
Trafiksäkerhetsverket Trafi
Helsinki Helsingfors 2016

ISBN 978-952-311-136-3
ISSN 1799-0157 (verkkajulkaisu)

ALKUSANAT

Suomessa järjestettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa romutuspalkkiokokeilu, jonka aikana uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja sai 1 500 euron alennuksen romuttaessaan kokeilun aikana vanhan henkilöautonsa. Valtio maksoi palkkiosta 1 000 euron ja autoala 500 euron osuuden. Romutuspalkkiokokeilu perustui joulukuussa 2014 hyväksytyyn lakiin, jossa säänneltiin tarkemmin romutuspalkkiokokeilun ehtoja.

Romutuspalkkiojärjestelyjä on toteutettu monissa maissa autokannan uudistamiseksi ja uusien autojen kysynnän lisäämiseksi viime vuosikymmenten aikana. Osassa maista romutus-palkkiot ovat olleet kestoaltaan rajattuja kampanjaluonteisia järjestelyjä ja osassa niistä on muodostunut lähes pysyviä käytäntöjä.

Kokeilun tavoitteena oli nopeuttaa autokannan kiertoa, lisätä uusien vähäpäästöisten autojen ensirekisteröintiä, parantaa liikenneturvallisuutta autokantaa uudistamalla sekä vauhdittaa vanhojen autojen kierrättämistä virallisten kanavien kautta. Kokeilu sai ennen käynnistymistään paljon huomiota mediassa, ja sen kysyntä ylitti odotukset. Kokeilua varten varattu 3 000 auton palkkioon riittävä määräraha loppui elokuussa ja lisäbudjetissa varattu 5 000 auton lisämääräraha marraskuussa noin 1,5 kuukautta ennen kokeilun virallista päättymistä.

Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimuksen tavoitteena on selvittää romutuspalkkion vaikutuksia ensirekisteröintien ja romutettujen autojen määriin ja ominaisuuksiin, hiilidioksidipäästöihin sekä laajemmin autokannan kehitykseen. Vaikka kokeilu oli pienimuotoinen, sen tulokset antavat hyvän kuvan palkkiojärjestelmän vaikutuksesta elinkaaren loppuvaiheessa olevien autojen käytöstä poistamisen nopeutumiseen ja uusien autojen hankintaan.

Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimus on toteutettu yhteistyössä Liikenteen turvallisuusvirasto Trafin, Autotuojat ry:n, Autoalan Keskusliitto ry:n ja Suomen Autokierrätys Oy:n kanssa. Työtä on ohjannut ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana on ollut tietojohdaja Juha Kenraali Trafista. Ohjausryhmään ovat kuuluneet lisäksi viestintäjohtaja Anna Jokela Trafista, toimitusjohtaja Tero Kallio Autotuojat ry:stä, toimialajohtaja Olli Lindroos Trafista, toimitusjohtaja Pekka Rissa Autoalan Keskusliitto ry:stä, tieliikennejohtaja Marko Silanpää Trafista ja toimitusjohtaja Arto Silvennoinen Suomen Autokierrätys Oy:stä. Raportti on laadittu tutkimusryhmässä, johon kuuluivat johtava asiantuntija Outi Ampuja, johtava asiantuntija Anders Granfelt, erityisasiantuntija Antti Halmetoja ja erityisasiantuntija Ari Väisänen Trafista sekä erityisasiantuntija Hanna Kalenoja Tieliikenteen Tietokeskus Oy:stä.

Helsingissä, 11. huhtikuuta 2016

Juha Kenraali
tietojohdaja
Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi

FÖRORD

År 2015 ordnades för första gången i Finland ett försök med skrotningspremie. Köparen av en ny personbil med låga utsläpp fick en rabatt på 1 500 euro om hen under tiden försöket pågick skrotade sin gamla personbil. Statens andel av premien var 1 000 euro och bilbranschens 500 euro. Försöket med skrotningspremie baserades på en lag som godkändes i december 2014, i vilken villkoren för försöket reglerades närmare.

Under de senaste årtiondena har arrangemang med skrotningspremie genomförts i många länder för att föryngra bilparken och öka efterfråga på nya bilar. I vissa länder har skrotningspremierna varit tidsbegränsade arrangemang av kampanjkaraktär medan premierna i andra länder blivit nästan permanent praxis.

Syftet med försöket var att snabba upp bilbeståndets cirkulation, öka första registreringen av nya bilar med låga utsläpp, förbättra trafiksäkerheten genom att förnya bilbeståndet samt ge skjuts åt återvinningen av gamla bilar via de officiella kanalerna. Innan försöket inleddes fick det mycket uppmärksamhet i medierna, och dess popularitet överträffade förväntningarna. Anslaget som hade reserverats var för en premie för 3 000 bilar, och det tog slut i augusti. Ett extra anslag för 5 000 bilar som reserverades i tilläggsbudgeten tog slut i november, cirka 1,5 månader innan försöket upphörde officiellt.

Syftet med den uppföljande studien efter försöket är att utreda premiens effekter på antalet första registreringar och skrotade bilar. Man vill även följa upp bilarnas egenskaper, koldioxidutsläpp samt i ett vidare perspektiv bilbeståndets utveckling. Trots att försöket var småskaligt ger dess resultat en god bild av hur ett premiesystem snabbar upp besluten om avregistrering av bilar i slutskedet av sin livscykel och om köp av en ny bil.

Den uppföljande studien efter försöket med skrotningspremie har genomförts i samarbete mellan Trafiksäkerhetsverket Trafi, Autotuojat ry, Autoalan Keskusliitto ry och Finlands Bilåtervinning Ab. Arbetet har letts av en styrgrupp, vars ordförande varit informationschef Juha Kenraali från Trafi. I styrgruppen har också ingått Anna Jokela från Trafi, verkställande direktör Tero Kallio från Autotuojat ry, avdelningschef Olli Lindroos från Trafi, verkställande direktör Pekka Rissa från Autoalan Keskusliitto ry, vägtrafikdirektör Marko Sillanpää från Trafi och verkställande direktör Arto Silvennoinen från Finlands Bilåtervinning Ab. Rapporten har sammanställts i en forskningsgrupp i vilken ingick ledande sakkunnig Outi Ampuja, ledande sakkunnig Anders Granfelt, specialsakkunnig Antti Halmetoja och specialsakkunnig Ari Väisänen från Trafi samt specialsakkunnig Hanna Kalenoja från Tieliikenteen Tietokeskus Oy.

Helsingfors, den 11. April 2016

Juha Kenraali
informationschef
Trafiksäkerhetsverket Trafi

FOREWORD

A scrapping bonus trial was run in Finland for the first time in 2015, during which buyers of new low-emission cars were given a discount of EUR 1,500 on their new car if they scrapped their old car at the same time. The State paid EUR 1,000 of the bonus and the automotive industry EUR 500. The scrapping bonus trial was based on an act passed in December 2014, which laid down the terms and conditions of the trial.

Scrapping bonus schemes have been introduced in several countries to promote the renewal of the car fleet and to increase demand for new cars in recent decades. In some countries, scrapping bonus schemes have been run as fixed-term campaigns, while in others they have become almost permanent fixtures.

The aim of the trial was to speed up the renewal rate of the car fleet, to increase the number of first registrations of new low-emission cars, to improve road safety by introducing newer cars, and to promote the recycling of old cars through official channels. The trial received a considerable amount of media attention before its launch, and demand exceeded expectations. The appropriations reserved for the trial in the government budget, which were enough for 3,000 vehicles, ran out in August, and supplementary appropriations allocated to cover a further 5,000 cars were exhausted in November, approximately 1.5 months before the official end date of the trial.

The objective of the follow-up survey was to study the effects of the scrapping bonus on the numbers and characteristics of first-time registered and scrapped cars, carbon dioxide emissions and the development of the car fleet more generally. Although the trial was run on a small scale, its results clearly demonstrate the impact that these kinds of bonus schemes have on speeding up the rate at which cars that are nearing the end of their useful lives are decommissioned and on promoting the introduction of new cars.

The follow-up study was a joint project of the Finnish Transport Safety Agency, the Association of Automobile Importers in Finland, the Finnish Central Organisation for Motor Trades and Repairs, and Finnish Car Recycling Ltd. The project was coordinated by a steering group, which was chaired by the Finnish Transport Safety Agency's CIO Juha Kenraali. The other members of the steering group were Communications Director Anna Jokela from the Finnish Transport Safety Agency, Managing Director Tero Kallio from the Association of Automobile Importers in Finland, Director General of Means of Transport Olli Lindroos from the Finnish Transport Safety Agency, Managing Director Pekka Rissa from the Finnish Central Organisation for Motor Trades and Repairs, Director General for Road Transport Marko Sillanpää from the Finnish Transport Safety Agency, and Managing Director Arto Silvennoinen from Finnish Car Recycling Ltd. The report was drawn up by a research team consisting of Chief Adviser Outi Ampuja, Chief Adviser Anders Granfelt, Special Adviser Antti Halmetoja and Special Adviser Ari Väisänen from the Finnish Transport Safety Agency, and Senior Adviser Hanna Kalenoja from Tieliikenteen Tietokeskus Ltd.

Helsinki, 11th April 2016

Juha Kenraali
Finnish Transport Safety Agency Trafi

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1 Johdanto.....	1
1.1 Romutuspalkkiokokeilun tausta.....	1
1.2 Kokeilun toteutus.....	1
1.3 Selvityksen tavoitteet.....	3
1.4 Tutkimusmenetelmät.....	4
1.4.1 Tilastoanalyysit.....	4
1.4.2 Kyselytutkimus.....	5
1.4.3 Sidosryhmäkyselyt.....	7
2 Kokeilun vaikutus autokantaan.....	8
2.1 Romutuspalkkiolla hankitut uudet autot.....	8
2.1.1 Ensirekisteröintien määrä.....	8
2.1.2 Romutuspalkkiolla hankittujen autojen ominaisuudet.....	9
2.1.3 Alueelliset, demografiset ja sosioekonomiset erot.....	12
2.1.4 Romutuspalkkion vaikutus uuden auton hankintaan.....	17
2.2 Vanhojen autojen poistuma.....	21
2.2.1 Romutettujen autojen määrä.....	21
2.2.2 Romutettujen autojen alkuperä ja liikennekäyttö.....	21
2.2.3 Romutettujen autojen ikäjakauma.....	24
3 Kokeilun vaikutusten arviointi.....	28
3.1 Verokertymä.....	28
3.2 Turvallisuus- ja ympäristövaikutukset.....	29
3.2.1 Hiilidioksidipäästöt.....	29
3.2.2 Liikenneturvallisuusvaikutukset.....	31
3.3 Vaikutukset autokaupan ja romutuksen toimialoilla.....	32
3.3.1 Autojen tukku- ja vähittäiskauppa.....	32
3.3.2 Kierrätysala.....	34
4 Näkemykset palkkiojärjestelmän kehittämisestä.....	36
4.1 Romutuspalkkiokokeilua rajaavat ehdot.....	36
4.2 Viestintä ja markkinointi.....	39
4.3 Tyytyväisyys romutuspalkkiokokeiluun.....	43
4.4 Romutuspalkkiojärjestelyn kehittämis ehdotukset.....	45
4.4.1 Uuden auton ostajat.....	45
4.4.2 Sidosryhmät.....	49
5 Päätelmät ja suositukset.....	51
Lähdeluettelo.....	54
Liiteluettelo.....	55
Liite 1 Kyselytutkimuksen saatekirje ja tutkimuslomake	
Liite 2 Kyselytutkimuksen laajennuskertoimet	
Liite 3 Sidosryhmäkyselyjen tutkimuslomakkeet	

TIIVISTELMÄ

Vuoden 2015 heinä-joulukuussa järjestetyssä romutuspalkkiokokeilussa uuden auton ostaja sai 1 500 euron alennuksen auton hinnasta, jos hän romutti samaan aikaan omistamansa henkilöauton. Romutuspalkkiosta 1 000 euroa maksoi valtio ja 500 euroa autoala. Romutuspalkkiokokeilu perustui vuonna 2014 hyväksytyyn lakiin. Lain asettamien ehtojen mukaan uuden auton hiilidioksidipäästöt saivat olla enimmillään 120 g/km. Palkkio rajattiin henkilöautoihin ja yksityishenkilöihin.

Romutuspalkkiokokeilun tavoitteena oli edistää autokannan uudistumista, vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena oli lisätä viralliseen kierrätyspisteeseen romutettaviksi vietävien vanhojen autojen määrää. Kokeiluun varattiin aluksi valtion talousarviossa 3 miljoonaa euroa, mutta 3 000 auton raja ylittyi elokuussa ja eduskunta hyväksyi 5 miljoonan lisämäärärahan lokakuussa. Koko 8 miljoonan euron määräraha käytettiin loppuun marraskuussa.

Seurantatutkimuksen tulokset perustuvat ajoneuvoliikennerekisteristä ja Tilastokeskuksen tausta-aineistoista poimituihin tilastotietoihin sekä romutuspalkkion hyödyntäneille suunnattuun kyselytutkimukseen. Tulosten perusteella noin 60 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä ei olisi romuttanut vanhaa autoaan ja hankkinut tilalle uutta autoa ilman romutuspalkkiota. Vain noin kolmannes arvioi, että olisi ilman kokeiluakin todennäköisesti päättynyt uuden auton hankintaan. Lähes 60 prosenttia palkkion hyödyntäneistä olisi ilman kokeilua ostanut uuden auton sijasta käytetyn auton.

Romutuspalkkiolla hankitun uuden auton todennäköiset käyttäjät poikkeavat selvästi muista uuden auton ostajista. Romutuspalkkion hyödyntäneiden keski-ikä oli noin 2 vuotta muita auton ostajia alempi ja joukossa on selvästi enemmän naisia ja pienituloisia kuin uusien autojen ostajissa keskimäärin. Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä hankittujen uusien autojen todennäköisten käyttäjien mediaanitulot olivat 16 prosenttia alemmat kuin muiden samaan aikaan hankittujen uusien autojen. Romutuspalkkiota on hyödynnetty suhteellisesti vähiten Uudellamaalla ja suhteellisesti eniten Satakunnassa, Varsinais-Suomessa ja Lapissa.

Lähes 40 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä osti kokeilun yhteydessä ensimmäistä kertaa elämässään uuden auton. Alle 40-vuotiaista palkkiolla uuden auton ostaneista 60–85 prosenttia hankki kokeilun innoittamana ensimmäistä kertaa uuden auton.

Romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen hiilidioksidipäästöt olivat 107 g/km, kun kaikilla uusilla samaan aikaan rekisteröidyillä autoilla päästöt olivat keskimäärin 122 g/km. Romutuspalkkiolla on hankittu selvästi keskimääräistä enemmän pienikokoisia (B-segmentin) autoja keskimäärin.

Kokeilun aikana romutettiin noin 17 prosenttia enemmän henkilöautoja kuin vastaavaan aikaan edellisen vuoden aikana. Koko vuonna henkilöautojen romutusmäärä oli 7 prosenttia edellistä vuotta suurempi. Romutuspalkkiokokeilussa romutetut autot olivat keski-ikältään noin 18,6-vuotiaita, joka on noin 2,5 vuotta alempi kuin samaan aikaan romutettujen muiden henkilöautojen keski-ikä. Noin 70 prosenttia kokeilussa romutetuista autoista oli liikennekäytössä. Kokeilussa romutettujen autojen keskimääräinen ajosuorite oli edellisenä vuonna noin 12 800 km. Noin 80 prosenttia kokeilun yhteydessä romutetuista autoista oli romutuspalkkion hyödyntäjän tai hänen perhe- tai ystäväpiirinsä omistuksessa ennen kokeilun alkua. Kyselytutkimuksen tulosten perusteella vain noin 10 prosenttia romutetuista autoista olisi päättynyt romutukseen ilman kokeilua.

Valtiolle kertyi kokeilun yhteydessä myydyistä uusista autoista noin 28,4 miljoonaa euroa autoverotuloja ja 27,5 miljoonaa euroa arvonlisäverotuloja. Arviolta 17,0 milj. euroa autoverotuloa ja 16,5 milj. euroa arvonlisäverotuloa on peräisin autoista, joita ei ilman kokeilua olisi hankittu.

Kuluttajat ja kokeilun tärkeimmät sidosryhmät olivat pääosin hyvin tyytyväisiä kokeiluun ja sen käytännön toteutukseen. Suurimmaksi kehittämiskohteeksi nousi romutuspalkkiojärjestelmän rahoitus, sillä uusien romutuspalkkiolla tilattujen autojen määrä kasvoi jo elokuussa niin suureksi, että määräraha oli jo kokonaisuudessaan varattu ennen laissa säädettyä kokeilun päättymisaikaa. Kuluttajien antaman palautteen perusteella määrärahan loppuminen ja epätietoisuus lisämäärärahan saamisesta vaikeutti merkittävästi kokeilun etenemistä syys-lokakuussa.

Tulosten perusteella romutuspalkkiokokeilu täytti hyvin sille asetetut tavoitteet, sillä se lisäsi romutukseen palautuvien elinkaarensa loppuvaiheessa olevien autojen määrää ja kannusti uuden auton ostoon sellaisia kuluttajia, jotka ilman palkkiokannustetta olisivat hankineet käytetyn auton eivätkä olisi päätyneet romuttamaan vanhaa autoaan. Kokeilu vahvisti osaltaan selvästi vähäpäästöisten autojen kysyntää ja lisäsi kuluttajien tietoisuutta vanhan auton kierrättämisestä virallisia kanavia käyttäen.

SAMMANFATTNING

Under tiden försöket med skrotningspremie pågick, från början av juli till slutet av december 2015, fick köparen av en ny bil en rabatt på 1 500 euro om hen under samma tid skrotade en gammal personbil i sin ägo. Staten betalade 1 000 euro av skrotningspremien och bilbranschen 500 euro. Försöket med skrotningspremie baserade sig på en lag som godkändes 2014. Enligt villkoren i lagen fick den nya bilens koldioxidutsläpp uppgå till högst 120 g/km. Premien begränsades till personbilar och privatpersoner.

Målet för försöket med skrotningspremie var att främja ett förnyande av bilbeståndet, minska utsläppen från fordonstrafiken och förbättra trafiksäkerheten. Ett annat syfte var att öka mängden gamla bilar som lämnas in för skrotning till ett officiellt återvinningsställe. För försöket reserverades inledningsvis 3 miljoner euro i statens budget, men gränsen på 3 000 bilar överskreds i augusti och riksdagen godkände en tilläggsbudget på 5 miljoner euro i oktober. Hela anslaget på 8 miljoner euro var slut i november.

Resultaten av uppföljningsstudien grundar sig på statistiska uppgifter som plockats ur fordonstrafikregistret och Statistikcentralens bakgrundsmaterial samt på en enkät som riktades till dem som hade utnyttjat skrotningspremien. Resultaten visar att cirka 60 procent av dem som utnyttjade skrotningspremien inte skulle ha skrotat sin gamla bil och köpt en ny bil i stället utan premien. Endast cirka en tredjedel bedömde att de även utan försöket troligen skulle ha skaffat sig en ny bil. Nästan 60 procent av dem som utnyttjade premien skulle utan försöket ha köpt en begagnad bil i stället för en ny.

De sannolika användarna av en ny bil som köpts med hjälp av skrotningspremien avviker klart från de övriga köparna av ny bil. Medelåldern bland dem som köpte bil med hjälp av premien är cirka 2 år lägre än hos andra bilköpare och andelen kvinnor och låginkomsttagare är klart högre än bland bilköpare i genomsnitt. Medianinkomsten bland de sannolika användarna av de nya bilar som köptes med hjälp av premien var 16 procent lägre än bland övriga som köpte ny bil under samma period. Skrotningspremien utnyttjades relativt sett minst i Nyland och relativt sett mest i Satakunta, Egentliga Finland och Lappland.

Nästan 40 procent av dem som utnyttjade premien köpte under försöket en ny bil för första gången. Av dem som var under 40 år och köpte en ny bil med hjälp av premien, köpte 60–85 procent uppmuntrade av försöket en ny bil för första gången.

Koldioxidutsläppen för de nya bilar som köptes med hjälp av premien var i genomsnitt 107 g/km, medan utsläppen för alla nya bilar som registrerades under samma period var i genomsnitt 122 g/km. Med skrotningspremien har man köpt klart mer små bilar (B-segmentet) än i genomsnitt.

Under försöket skrotades cirka 17 procent fler personbilar än under motsvarande period året innan. Under hela året var mängden skrotade personbilar 7 procent högre än året innan. De bilar som skrotades under försöket med premien var i genomsnitt 18,6 år, vilket är cirka 2,5 år lägre än snittåldern för andra personbilar som skrotades under samma period. Cirka 70 procent av de skrotade bilarna var i trafik. Den genomsnittliga körsträckan för de bilar som skrotades under försöket var året innan cirka 12 800 km. Cirka 80 procent av de bilar som skrotades under försöket ägdes innan försöket inleddes av den som utnyttjade skrotningspremien eller hens familje- eller vänkrets. Resultaten i enkäten visar att endast cirka 10 procent av de skrotade bilarna skulle ha skrotats utan försöket.

De nya bilar som såldes under försöket gav staten cirka 28,4 miljoner euro i bilskatteintäkter och 27,5 miljoner euro i momsintäkter. Uppskattningsvis 17,0 miljoner euro i bilskat-

teintäkter och 16,5 miljoner euro i momsintäkter härstammar från bilar som inte skulle ha blivit köpta utan försöket.

Konsumenterna och de viktigaste intressenterna i försöket var i huvudsak mycket nöjda med försöket och hur det genomfördes i praktiken. Det största utvecklingsområdet visade sig vara finansieringen av skrotningspremiesystemet. Antalet beställda nya bilar utifrån skrotningspremien var så stort redan i augusti att hela anslaget hade reserverats före utgången av den i lagen fastställda perioden för försöket. Respons från konsumenterna visar att det faktum att anslaget tog slut och ovissheten om en eventuell tilläggsbudget märkbart försvårade försökets framåtskridande i september–oktober.

Resultaten visat att försöket med skrotningspremie uppnådde sin målsättning bra. Antalet bilar i slutet av sin livscykel som lämnades in för skrotning ökade och många konsumenter som utan premien skulle ha köpt en begagnad bil och inte skrotat den gamla, sporrades att köpa en ny bil. Försöket ökade efterfrågan på bilar med låga utsläpp och konsumenternas medvetenhet om att gamla bilar ska lämnas till återvinning via de officiella kanalerna.

ABSTRACT

A scrapping bonus trial was run in Finland between July and December 2015, during which buyers of new cars were given a discount of EUR 1,500 on their new car if they scrapped their old car at the same time. EUR 1,000 of the bonus was paid by the State and EUR 500 by the automotive industry. The scrapping bonus trial was based on an act passed in 2014. Based on the provisions of the act, the trial applied to new cars whose carbon dioxide emissions did not exceed 120 g/km. The trial was limited to cars and private individuals.

The aim of the scrapping bonus trial was to speed up the renewal rate of the car fleet, to lower emissions attributable to road transport, and to improve road safety. A secondary objective was to increase the number of old cars scrapped at official recycling facilities. EUR 3 million was initially set aside for the trial in the government budget, but the limit of 3,000 cars was reached in August, and the Parliament of Finland allocated a further EUR 5 million towards the trial in October. The entire budget of EUR 8 million had been spent by the end of November.

The results of the follow-up survey are based on statistics pooled from the Vehicular and Driver Data Register and demographic data provided by Statistics Finland as well as a questionnaire targeted at people who took advantage of the scrapping bonus scheme. According to the results, approximately 60% of the people who took advantage of the scheme would not have scrapped their old vehicle and purchased a new one had it not been for the scrapping bonus. Only approximately one in three estimated that they would probably have purchased a new car even without the scheme. Almost 60% of the people who took advantage of the trial would have purchased a used car instead of a new one had it not been for the scrapping bonus.

There was a clear difference between the likely users of new cars bought with the help of the scrapping bonus and other new car buyers. The average age of the people who took advantage of the scheme was approximately two years lower than that of other car buyers, and the percentages of women and individuals on low incomes were considerably higher among those who bought a car through the scheme than among new car buyers on average. The median income of the likely users of new cars bought with the help of the scrapping bonus was 16% lower than that of others who bought a new car during the trial period. Relatively speaking, people in Uusimaa were the least likely to take advantage of the scrapping bonus and people in Satakunta, Southwest Finland and Lapland the most likely.

For almost 40% of the people who took advantage of the scrapping bonus, the car purchased during the trial was their first ever new car. Among people under the age of 40 who bought a new car with the help of the bonus, the percentage of those for whom the car purchased during the trial was their first ever new car was between 60% and 85%.

The carbon dioxide emissions of the new cars purchased with the help of the scrapping bonus were 107 g/km, while the average emissions of all new cars registered during the trial period were 122 g/km. Considerably more small (B-segment) cars than average were purchased with the help of the scrapping bonus.

Approximately 17% more cars were scrapped during the trial than during the same period of the previous year. The total number of cars scrapped during the year was 7% higher than during the previous year. The average age of the cars scrapped through the scheme was 18.6 years, which was approximately 2.5 years lower than the average age of other cars scrapped during the trial period. Approximately 70% of the scrapped cars had been registered as being on the road. The average distance driven by the cars that were scrapped through the scheme had been approximately 12,800 kilometres during the previous year.

Approximately 80% of the cars scrapped through the scheme had belonged either to the person who took advantage of the scrapping bonus or to a relative or friend of that person before the start of the trial. Based on the answers given in the questionnaire, only approximately 10% of the cars scrapped through the scheme would have been scrapped had it not been for the trial.

The car tax revenue generated for the State by the new cars sold in connection with the trial amounted to approximately EUR 28.4 million and value-added tax revenue to EUR 27.5 million. Approximately EUR 17.0 million of the car tax revenue and EUR 16.5 million of the value-added tax revenue were estimated to have been generated by cars that would not have been purchased had it not been for the scrapping bonus trial.

Consumers and the most important target groups of the trial were generally extremely satisfied with the scheme and how it worked in practice. The scheme's financing was identified as its biggest weakness: The high number of new cars ordered with the help of the scrapping bonus meant that the appropriations allocated to the trial had been exhausted by August, well before the end date provided for the trial in the act. Based on consumers' feedback, the fact that the appropriations ran out and uncertainty as to whether more appropriations would be allocated to the scheme impeded the progress of the trial considerably in September and October.

According to the results of the survey, the scrapping bonus trial succeeded in meeting its objectives, as it promoted the scrapping of cars that were nearing the end of their useful lives and incentivised many consumers who would otherwise have purchased a used car and not have scrapped their old car to buy a new car. The trial also gave a considerable boost to the demand for low-emission cars and increased consumers' awareness of the recycling of old cars through official channels.

1 Johdanto

1.1 Romutuspalkkiokokeilun tausta

Suomessa toteutettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa romutuspalkkiokokeilu. Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja, joka vei kokeilun aikana vähintään 10 vuotta vanhan henkilöautonsa romutettavaksi, sai romutuspalkkion uuden auton hankinnan yhteydessä. Romutuspalkkio koostui lakiin perustuvasta valtion 1 000 euron osuudesta sekä autoalan maksamasta vapaaehtoisesta 500 euron osuudesta. Romutuspalkkiota maksettiin yhdestä autosta ainoastaan kerran ja ainoastaan luonnolliselle henkilölle. (HE 251/2014 vp)

Romutuspalkkiokokeilun tavoitteena oli edistää autokannan uudistumista, vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena oli lisätä virallisiin kierrätyspisteisiin romutettaviksi vietävien vanhojen autojen määrää. Romutuspalkkiokokeilun arvioitiin lisäävän uusien autojen myyntiä noin 3 000 autolla ja kokeilua varten budjetoitiin 3 miljoonan euron määräraha vuodelle 2015. Lain perusteluissa kokeilun kohderyhmään arvioitiin kuuluvan myös sellaisia auton ostajia, jotka normaalisti ostaisivat käytetyn auton. (HE 251/2014 vp)

Romutuspalkkioita on toteutettu monissa maissa autokannan uudistamiseksi, autokannan hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja uusien autojen kysynnän lisäämiseksi. Vuosina 2008–2009 monissa Euroopan maissa toteutettiin romutuspalkkiointia uusien autojen kysynnän lisäämiseksi, sillä talouden äkillinen supistuminen vuonna 2008 heikensi merkittävästi uusien autojen kysyntää. Romutuspalkkiojärjestelmien vaikutukset ovat olleet pääosin myönteisiä erityisesti uusien autojen energiatehokkuuden lisäämisessä ja autokannan uudistamisessa. (International Transport Forum 2011, IHS Global Insight 2011, Skyttä 2014)

1.2 Kokeilun toteutus

Laki romutuspalkkiokokeilusta hyväksyttiin eduskunnassa joulukuussa 2014. Lain mukaisesti kokeilu oli rajoitettu 1.1.–31.12.2015 tehtyihin romutuksiin ja uuden auton tilaus- ja kauppasopimukseen. Laissa romutuspalkkiokokeilu rajattiin seuraavasti:

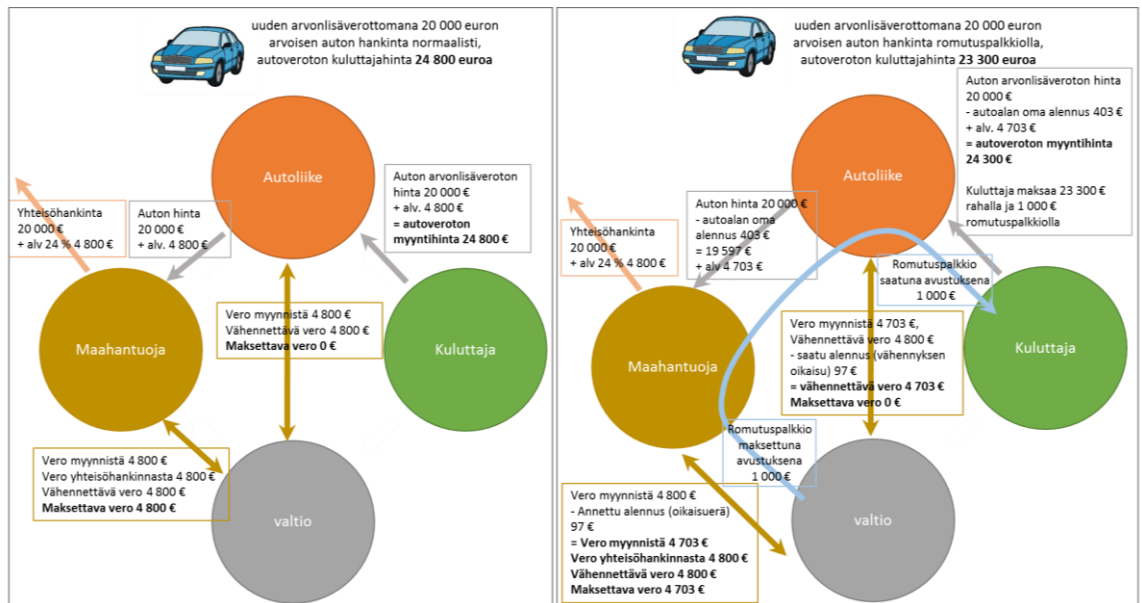
1. Auto tulee luovuttaa kierrätykseen viralliseen vastaanottopisteeseen, josta auton omistaja saa romutustodistuksen.
2. Romutettavan auton ja tilalle hankitun uuden auton tulee olla henkilöautoja.
3. Romutustodistuksen ja uuden auton tilaussopimuksen tulee olla päivätty ajankohdalle 1.7.–31.12.2015 ja uusi auto on rekisteröitävä viimeistään 31.1.2016. Alkuperäinen romutustodistus luovutetaan myyjälle uuden auton oston yhteydessä.
4. Romutuspalkkion voi hyödyntää samasta romutettavasta autosta vain kerran ja alennuksen voi käyttää vain yhteen uuteen autoon.
5. Romutettavan auton on oltava vähintään 10 vuotta vanha.
6. Romutuspalkkion saajan tulee olla romutettavan auton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja. Avustuksen saajan on siis tullut olla

merkittynä romutettavan auton omistajaksi ennen kuin auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

7. Romutuspalkkio voidaan myöntää vain yksityishenkilölle.
8. Romutuspalkkio myönnetään vain sellaisen uuden auton hankintaan, jonka CO₂-päästöt ovat enintään 120 g/km tai jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai osittain korkeaseosetanoli (flexifuel), metaani (maa- tai biokaasu) tai sähkö (täyssähköauto tai ladattava hybridi).

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi vastasi romutuspalkkiokokeilussa valtion viranomaistehtävien hoitamisesta. Autoala toteutti romutuspalkkiokokeilulle romutuskampanja.fi -sivuston sekä autoliikkeiden ja autojen maahantuojien käyttöön tarkoitettun ROPA-rekisterin romutuspalkkiota koskevien tilaus- ja kauppasopimusten kirjaamiseksi.

Romutuspalkkioon sisältyvä valtionavustus toteutettiin ostettavan auton kauppahinnan alennuksena, joka ei liity autoverotukseen. Hyvityksen kohteena olevista autoista maksettiin normaalisti niihin kohdistuva autovero. Romutuspalkkio oli valtion avustukseen rinnastettavana eränä arvonlisäveroton. Autoalan antama alennus annettiin verollisesta loppuhinnasta, joten romutuspalkkio sisälsi sekä arvonlisäverollisen että arvonlisäverottoman erän. Maahantuojat laskuttivat romutuspalkkion valtion osuuden Trafilta sen jälkeen, kun auto oli ensirekisteröity. Avustuksen kulku Trafilta asiakkaalle on esitetty kuvassa 1.1.

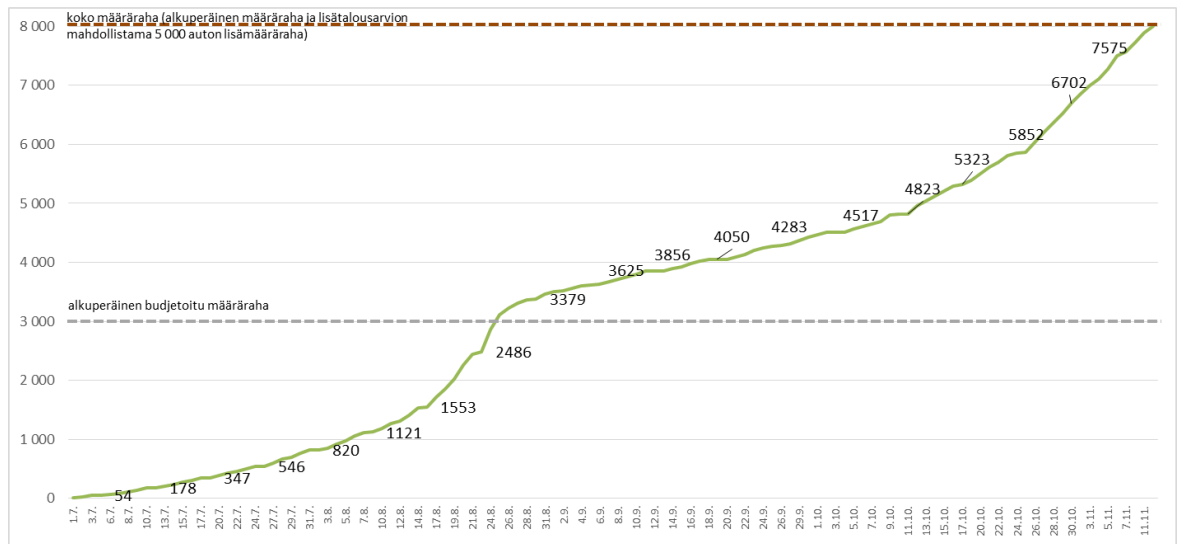


Kuva 1.1 Romutuspalkkion valtion osuuden ja autoalan osuuden kulku eri osapuolten välillä. Vasemmalla on esitetty verojen ja maksujen kulku ilman romutuspalkkiota tehtävässä autokaupassa ja oikealla kaupassa, jossa asiakas saa romutuspalkkion. Kuvan esimerkkiauton autoverottomaan hintaan lisätään vielä hiilidioksidipäästöjen määrästä riippuva autovero.

Työryhmissä ja lakivalmistelun yhteydessä yhteisenä pelisääntönä sovittiin, että romutuspalkkiolla tarkoitetaan lain tarkoittamaa palkkiota, joka koostuu 1 000 euron suuruudesta valtion osuudesta ja 500 euron suuruudesta autoalan osuudesta. Kokeilun aikana korostettiin, että kuluttajalle on oltava selvää, mikä on lakisääteisen romutuspalkkion suuruus ja edellytykset. Maahantuojat ja jälleenmyyjät saattoivat halutes-

saan antaa asiakkaalleen autokaupan yhteydessä myös muita alennuksia ja etuja, mutta nämä kampanjat pyrittiin pitämään erillään virallisesta lailla säädetystä romutuspalkkiosta.

Valtio määritteli talousarviossaan romutuspalkkiokokeilulle 3 miljoonan euron määrärahan. Budjetoitu määräraha (3 000 palkkiota) ehdittiin käyttää 24.8.2015 mennessä tullessiin tilauksiin. Liikenne- ja viestintäministeriö jätti elokuun lopussa lisätalousarvion ehdotuksen 5 miljoonan euron lisämäärärahasta. Eduskunta hyväksyi 9.10.2015 lisätalousarviossaan kokeilulle lisämäärärahan, joka mahdollisti kokeilun laajentamisen 8 000 uuteen autoon. Romutuspalkkiokokeilua jatkettiin alkuperäisen määrärahan loppumisen vuoksi 25.8.–9.10.2015 ehdollisena, jolloin uuden auton ostajalle annettiin mahdollisuus purkaa tehty tilaus- ja kauppasopimus, jos romutuspalkkioon käytettävää määrärahaa ei saataisi lisää. Koko määrärahan mahdollistama 8 000 auton raja täyttyi 11.11.2015, jonka jälkeen uusia kirjauksia romutuspalkkiotilauksista ei voinut enää tehdä ROPA-rekisteriin. Kuvassa 1.2 on esitetty romutuspalkkiolla tilattujen autojen määrän kehitys kokeilun aikana.



Kuva 1.2 Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä tilattujen autojen määrän kehitys. (ROPA-rekisteri)

1.3 Selvityksen tavoitteet

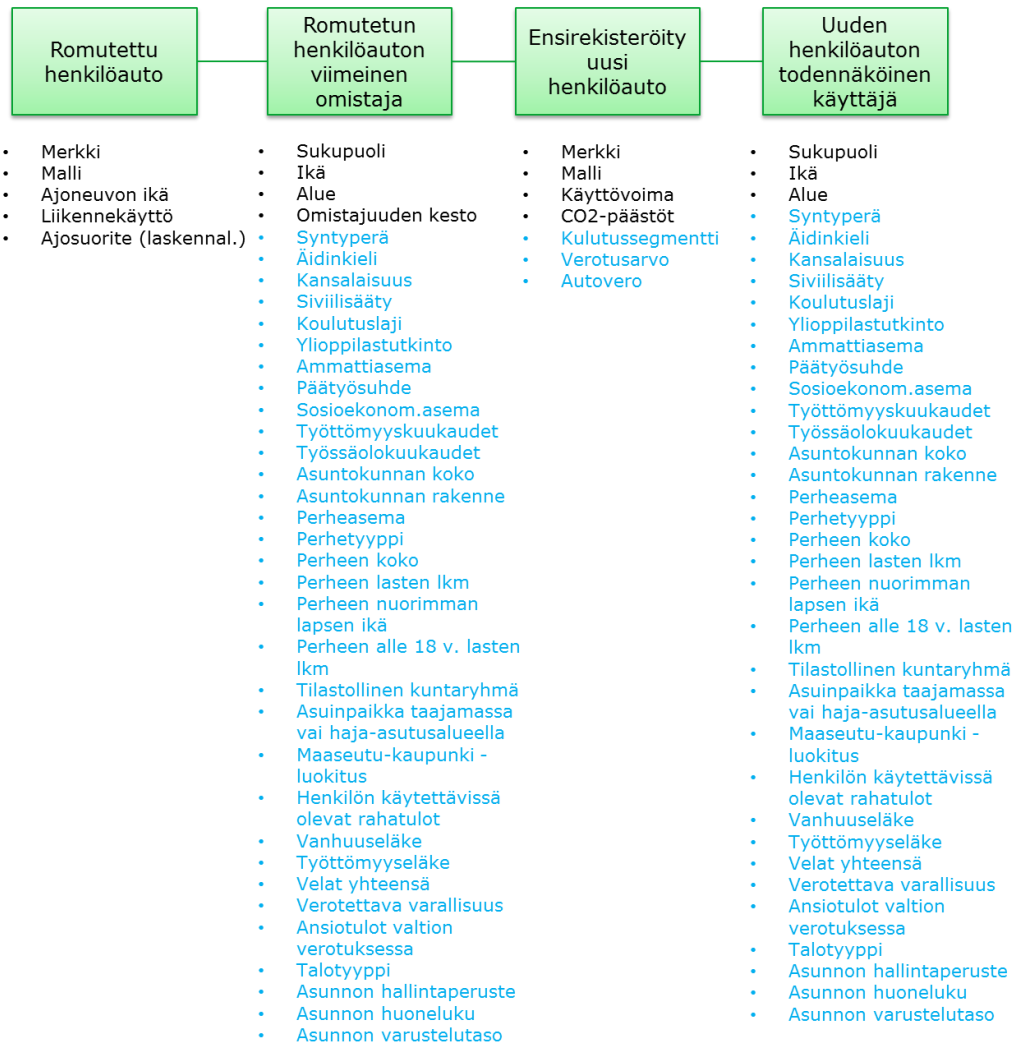
Romutuspalkkion seuranta tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, millaisia vaikutuksia romutuspalkkiokokeilulla oli uusien autojen ensirekisteröintiin, uusien autojen hii-
lidioksidipäästöihin sekä vanhojen autojen romuttamiseen. Tavoitteena oli selvittää, vaikuttiko palkkio autokannan uusiutumiseen ja auton käyttäjien halukkuuteen hankkia vanhan autonsa tilalle uusi vähäpäästöinen henkilöauto.

Koska romutuspalkkiokokeilu oli laatuaan ensimmäinen Suomessa, sen vaikutusten arviointi on tärkeää, jotta seuraavien mahdollisten romutuspalkkioiden toteutusta voitaisiin ohjata ja suunnitella mahdollisimman tehokkaasti autokantaa uudistavaksi. Aikaisemmin eri maissa toteutettujen romutuspalkkiokokeilujen lähtökohdat ja autokannan ominaisuudet poikkeavat merkittävästi Suomen olosuhteista, joten palkkiojärjestelmän suunnittelussa on voitu hyödyntää vain rajoitetusti ulkomailta saatuja kokemuksia.

1.4 Tutkimusmenetelmät

1.4.1 Tilastoanalyysit

Tilastoanalyysit perustuivat ensisijaisesti Trafin hallinnoiman ajoneuvoliikennerekisterin ajoneuvo- ja asiakastietoihin. Rekisteriaineisto sai analyysin kannalta merkittävää lisäarvoa, kun siihen yhdistettiin tarkat henkilötason taustatiedot (Tilastokeskus/tutkijapalvelut, henkilötason perustietomoduuli), ajoneuvojen segmenttitiedot (Autotietokanta) sekä verotusarvo- ja autoverotiedot (Tulli). Tilastoanalyysissä käytetyt ajoneuvoliikennerekisterin tiedot on esitetty mustilla ja rekisteriä täydentävät tiedot sinisellä tekstillä kuvassa 1.3.



Kuva 1.3 Tilastoanalyysissä käytettyjen aineistojen kuvaus.

Kuvailevassa analyysissä keskityttiin selvittämään, miten romutuspalkkiolla hankitut uudet henkilöautot eroavat muista vastaavana ajankohtana ensirekisteröidyistä uusista henkilöautoista. Asiakastietojen osalta kuvailevassa analyysissä tarkasteltiin ns. todennäköisen käyttäjän tietoja. Tyypillisesti todennäköistä käyttäjää edustaa luonnollinen henkilö, joka on merkitty rekisteritiedoissa ajoneuvon haltijaksi.

Tilastollisen analyysin tavoitteena oli selvittää, mitkä tekijät selittävät romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyttä tilastollisesti merkitsevästi. Ehdollista todennäköisyyttä mallinnettiin logistisella regressiomallilla, jonka tulokset kertovat, mitkä

henkilötason taustatiedot selittävät romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyttä tilastollisesti merkitsevästi ja kuinka suuri selittävän muuttujan vaikutus oli.

Romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyttä oli mahdollista tarkastella kahden eri perusjoukon osalta, mikä teki tutkimuksesta kaksijakoisen. Kahteen eri perusjoukkoon perustunut mallinnus ja joukkojen sisäisten erojen tutkiminen toivat merkittävää lisäarvoa tutkimuskysymyksen analysointiin.

Tutkimuksessa selvitettiin, erosivatko romutuspalkkiolla hankitun uuden henkilöauton todennäköiset käyttäjät muista vastaavana ajankohta ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen käyttäjistä. Tätä varten muodostettiin perusjoukko kaikista kampanja-aikana (7/2015–1/2016) ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen todennäköisistä käyttäjistä (n=63 622).

Selvitettäessä erosivatko romutuspalkkiota uuden auton hankinnassa hyödyntäneet vähintään 10 vuoden ikäisten henkilöautojen omistajat muista vähintään 10 vuoden ikäisten autojen omistajista perusjoukko muodostettiin kaikista vuoden 2015 kesäkuun lopussa vähintään 10 vuoden ikäisten henkilöautojen omistajista (n=1 848 769).

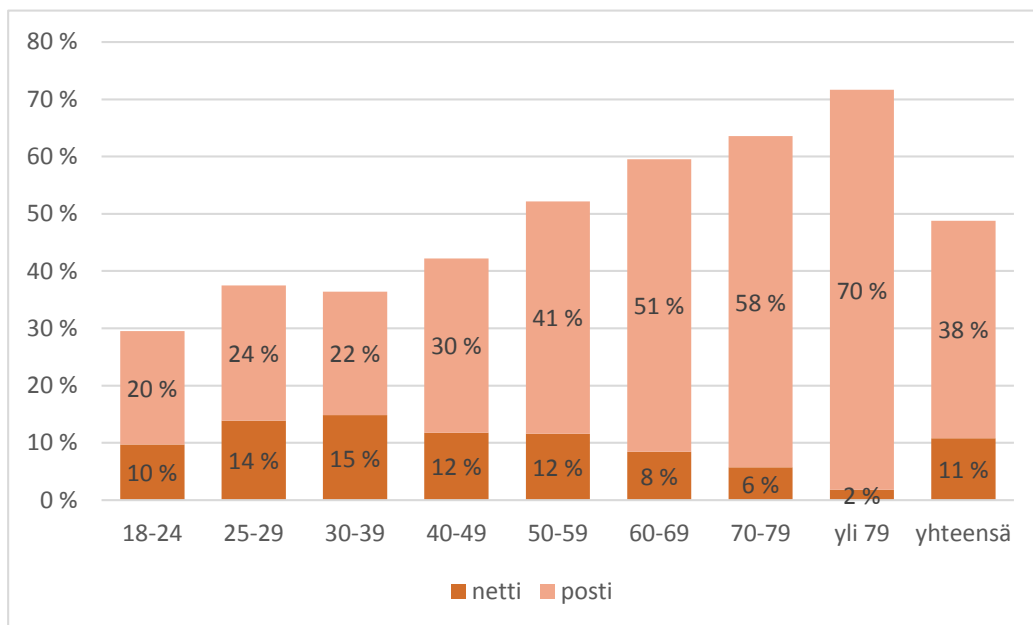
1.4.2 Kyselytutkimus

Kyselytutkimuksen tavoitteena oli täydentää tilastoanalyysijä kuluttajien tekemien valintojen taustatekijöiden osalta. Pää tavoitteena oli selvittää, kuinka suuri osa romutuspalkkiolla autonsa hankkineista ei ilman kokeilua olisi päätenyt uuden auton hankintaan. Lisäksi kyselytutkimuksella selvitettiin romutetun auton alkuperää ja romutustodennäköisyyttä ilman kokeilua sekä vastaajien yleistä tyytyväisyyttä romutuspalkkiokokeilun toteutukseen. Kyselytutkimuksen saatekirje ja lomake on esitetty liitteessä 1.

Kysely toteutettiin monimenetelmätutkimuksena, jossa vastaajille lähetettiin postikyselylomake ja linkki netissä olevalle sähköiselle lomakkeelle. Vastaaaja saattoi osallistua tutkimukseen palauttamalla saamansa postikyselylomakkeen tai vastamalla nettilomakkeella. Tutkimus toteutettiin suomen- ja ruotsinkielisenä. Tutkimuksessa ei tehty muistutuskyselyä. Kaikkien vastaajien kesken arvottiin polttoainelahjakortteja.

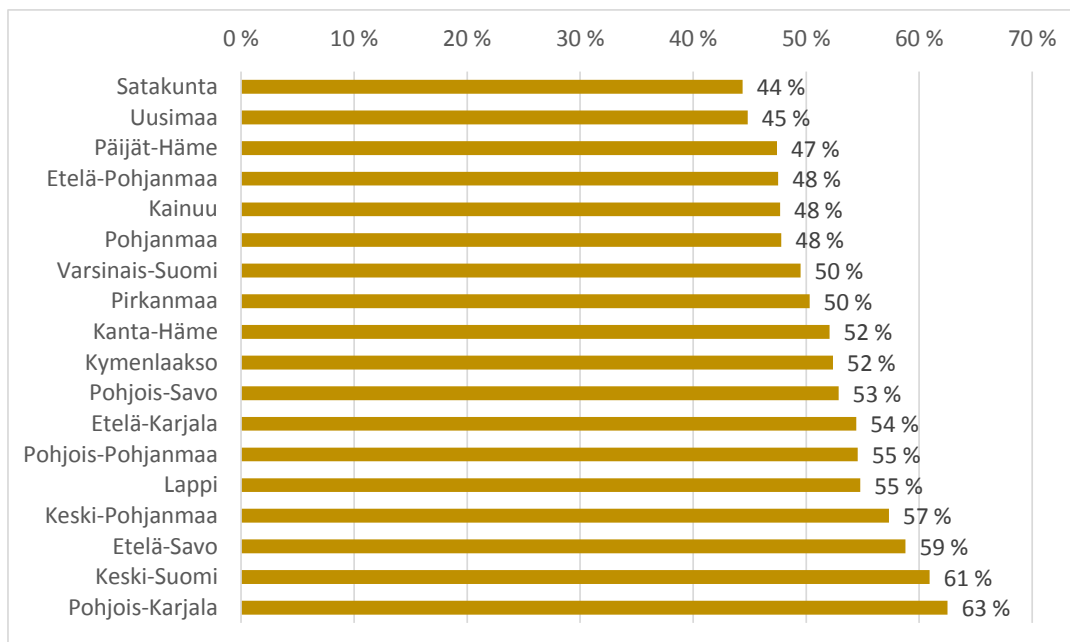
Kysely lähetettiin kaikille niille romutuspalkkion hyödyntäneille, joiden hankkimia autoja koskevat palkkiot oli ehditty käsitellä Trafista helmikuun 2016 alkuun mennessä. Otokseen kuului yhteensä 7 152 henkilöä. Otos poimittiin romutuspalkkion hyödyntäneiden henkilöiden romuttamien autojen omistajatiedoista. Kyselylomakkeet postitettiin kahdessa erässä siten, että 29.1.2016 postitetussa otoksessa oli 4 894 henkilöä ja 11.2.2016 postitetussa otoksessa 2 258 henkilöä.

Tutkimuksen vastausaste oli 49,0 % ja lopullisessa aineistossa oli 3 512 vastausta. Miesten vastausaste oli 49,4 % ja naisten 48,6 %. Ikäryhmistä aktiivisimmin tutkimukseen osallistuivat yli 60-vuotiaat vastaajat. Kaiken kaikkiaan 78 % vastaajista osallistui tutkimukseen postikyselylomakkeella ja 22 % nettilomakkeella. Nettivastauksia oli suhteellisesti eniten 30–49-vuotiaiden keskuudessa. Miehistä 24 % ja naisista 20 % osallistui tutkimukseen nettilomakkeella. Kuvassa 1.4 on esitetty tutkimuksen vastausaste ikäryhmittäin netti- ja postivastauksiin jakautuen.



Kuva 1.4 Kyselytutkimuksen vastausaste ikäryhmittäin ja vastaustavoittain.

Kyselytutkimukseen vastanneista tehtiin katoanalyysi perusjoukosta eli kaikista romutuspalkkion hyödyntäneistä käytettävissä olevien tietojen avulla, joita olivat vastaajan iän ja sukupuolen lisäksi vastaajan kotimaakunta, uuden auton hiilidioksidipäästöt ja segmentti sekä romutetun auton ikä. Sukupuoliryhmittäin vastausjoukko oli hyvin tasainen, mutta 18–39-vuotiaiden ikäryhmissä vastausasteet jäivät jonkin verran yli 40-vuotiaiden ryhmiä pienemmiksi. Maakunnittain vastausaste jäi Uudellamaalla ja Satakunnassa jonkin verran muita maakuntia pienemmäksi (kuva 1.5). Vastausasteet eivät juurikaan eronneet toisistaan uuden auton hiilidioksidipäästöjen ja segmenttiluokan tai romutetun auton iän suhteen.



Kuva 1.5 Kyselytutkimuksen maakunnittainen vastausaste.

Ikä- ja alueryhmittäisen vastauskadon korjaamiseksi aineistoon on laadittu maakunnittaiset ikäryhmä- ja sukupuolikohtaiset laajennuskertoimet, joilla vastaajajoukko on laajennettu kuvaamaan koko perusjoukkoa. Laajennuskertoimet on kuvattu liit-

teessä 2. Laajennuskertoimet saivat arvoja 1,0:n ja 6,0:n välillä, toisin sanoen kukin vastaaja kuvaa 1–6 perusjoukon jäsentä eli romutuspalkkion hyödyntänyttä laajennetuissa tuloksissa. Laajennuskertoimet ovat suurimpia

1.4.3 Sidosryhmäkyselyt

Seurantatutkimuksessa kerättiin palautetta kokeilun tärkeimmiltä sidosryhmiltä. Sidosryhmäkyselyjen tavoitteena oli kartoittaa kokeilun onnistumista sekä kerätä palautetta ja kehittämisehdotuksia romutuspalkkion mahdolliselle uusintatoteutukselle. Sidosryhmäkysely lähetettiin neljälle eri ryhmälle helmikuun viimeisellä viikolla. Kyselyn otokset kerättiin Suomen Autokierrätys Oy:n, Autoalan Keskusliitto ry:n ja Autotuoajat ry:n jäsenrekistereistä. Lisäksi autoliikkeissä sidosryhmäkysely lähetettiin kaikille ROPA-rekisteriin kirjauksia tehneille henkilöille.

Sidosryhmäkyselyjen kohderyhmät ja otosmäärät olivat seuraavat:

- romuoperaattorit ja romuautojen vastaanottopisteet – 239 henkilöä
- vastaajia 73, vastausprosentti 31
- autoliikkeet: autoliikkeiden johto ja ROPA-järjestelmään kirjauksia tehneet automyyjät ja -sihteerit – yhteensä 1 210 henkilöä
- vastaajia 282, vastausprosentti 23
- autojen maahantuoajat – 57 henkilöä
- vastaajia 21, vastausprosentti 37
- Trafi – avoin linkki, otos ei määriteltävissä
- vastaajia 12

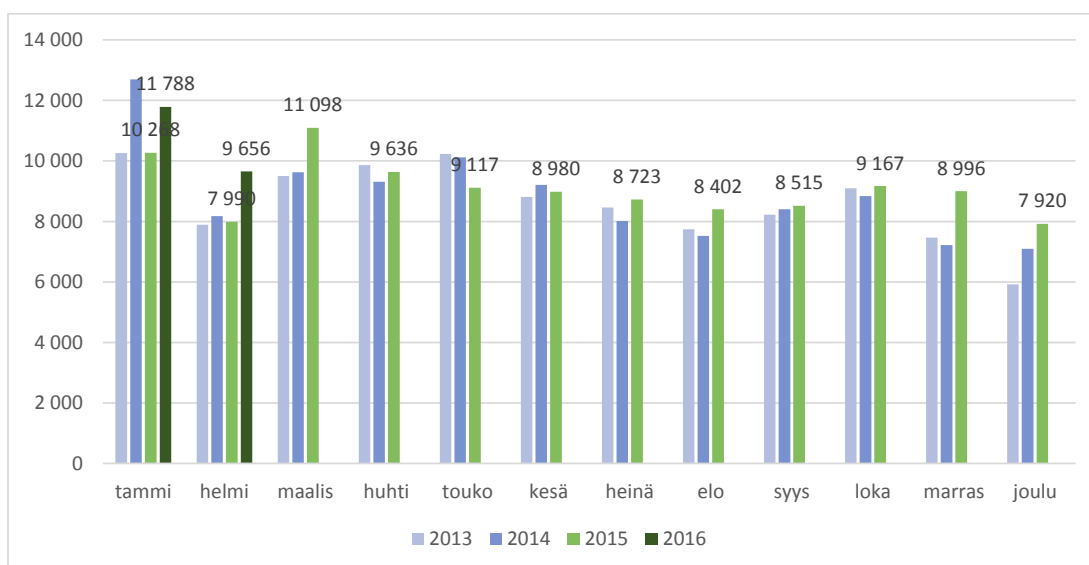
Kysely toteutettiin nettikyselynä, johon lähetettiin kutsut sähköpostitse. Sidosryhmäkyselyjen saatekirjeet tutkimuslomakkeet on esitetty liitteessä 2.

2 Kokeilun vaikutus autokantaan

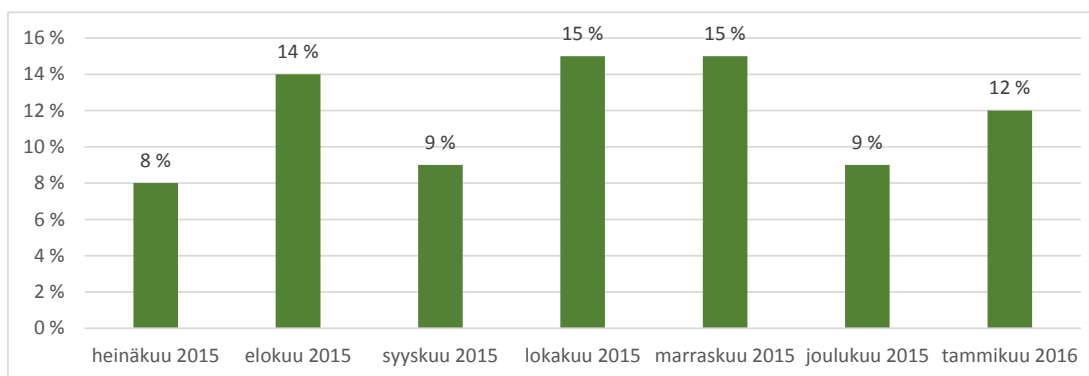
2.1 Romutuspalkkiolla hankitut uudet autot

2.1.1 Ensirekisteröintien määrä

Vuonna 2014 ensirekisteröitiin yhteensä 106 237 ja vuonna 2015 yhteensä 108 812 henkilöautoa. Ensirekisteröintien määrä kasvoi 2,4 %. Romutuspalkkion vaikutus ensirekisteröintien kasvuun on selvästi havaittavissa koko kokeilun ajan. Kuvassa 2.1 on esitetty ensirekisteröintien määrän kehitys eri kuukausina vuosina 2013–2015 ja kuvassa 2.2 romutuspalkkiolla ensirekisteröityjen autojen osuus ensirekisteröidyistä autoista heinäkuun ja tammikuun välisenä aikana. Erityisesti heinäkuun sekä marras- ja joulukuun rekisteröintimäärät olisivat ilman romutuspalkkiota jääneet todennäköisesti selvästi alemmaksi ilman romutuspalkkiokokeilua. Osa romutuspalkkiolla hankituista autoista on rekisteröity vasta vuoden 2016 puolella, sillä uusien tehdastilattujen henkilöautojen toimitusaika voi olla 3–6 kuukautta. Romutuspalkkion osuus ensirekisteröinneistä oli huomattavan suuri loka-marraskuussa sekä elokuussa.



Kuva 2.1 Henkilöautojen ensirekisteröintien määrä kuukausittain vuosina 2013–2016. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

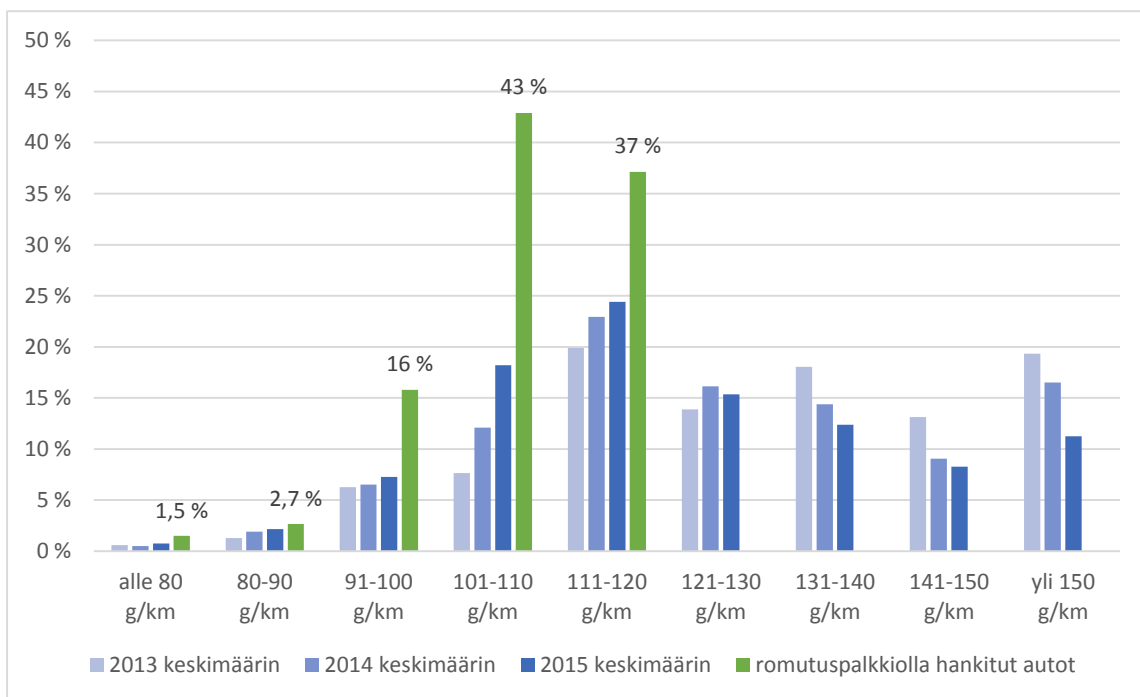


Kuva 2.2 Romutuspalkkiolla ostettujen autojen osuus ensirekisteröinneistä eri kuukausien aikana. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

2.1.2 Romutuspalkkiolla hankittujen autojen ominaisuudet

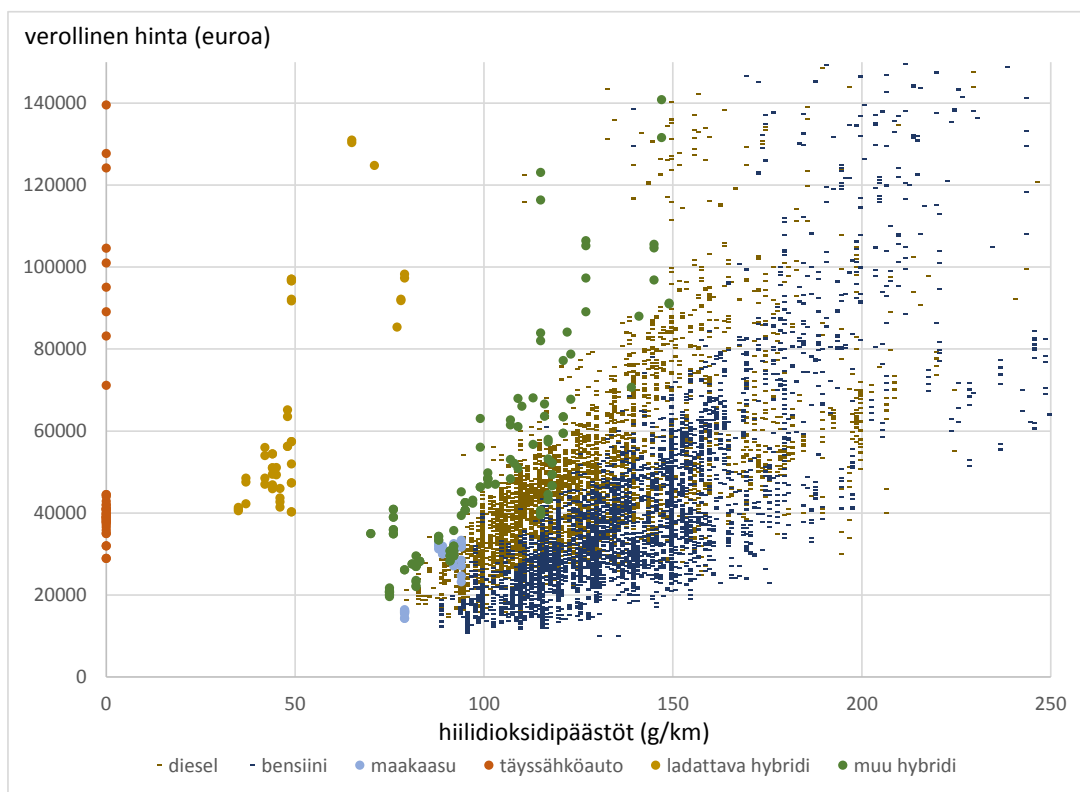
Romutuspalkkiolla hankittujen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin samaan aikaan rekisteröityjen muiden uusien henkilöautojen päästöt. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat 107,3 g/km, kun samaan aikaan rekisteröidyillä muilla autoilla hiilidioksidipäästöjen määrä oli 122,4 g/km. Hiilidioksidipäästöjen määrä on noin 12 % pienempi kuin samaan aikaan rekisteröidyillä muilla henkilöautoilla.

Kokeilu vahvisti osaltaan erityisesti 100–110 g/km päästötason autojen markkinaosuuden kasvua. Myös 90–100 g/km päästötason autojen osuus on romutuspalkkiokokeilun yhteydessä ensirekisteröityjen autojen keskuudessa huomattavan suuri. Toisaalta kokeilun yhteydessä rekisteröitiin melko vähän autoja, joiden hiilidioksidipäästöt olivat alle 90 g/km. Kuvassa 2.3 on esitetty romutuspalkkion yhteydessä rekisteröityjen autojen hiilidioksidipäästöjen jakauma ja sekä vuosina 2013–2015 ensirekisteröityjen henkilöautojen päästöjakauma. Vuosina 2013–2015 yli 130 g/km päästötason autojen osuus on kääntynyt selvään laskuun. Vuonna 2015 myös 121–130 gramman päästötason autojen osuus kääntyi lievään alenemaan. Suhteellisesti eniten on kasvanut 101–110 g/km päästötason autojen osuus, jonka osuus romutuspalkkiolla hankituista autoista oli lähes puolet.



Kuva 2.3 Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä ensirekisteröityjen henkilöautojen sekä vuosina 2013–2015 ensirekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen jakauma (g/km) päästöjakauma. (Trafli, ajoneuvoliikennerekisteri)

Tällä hetkellä tarjolla olevista automalleista 70 g/km päästörajan alittavat vain ladattavat hybridautot. Ilman latausmahdollisuutta olevien hybridien päästöt ovat tyypillisesti 70–90 g/km. Alimmillaan dieselautojen hiilidioksidipäästöt ovat 79 g/km ja bensiiniautojen 88 g/km. Vähäpäästöisten ja erittäin vähäpäästöisten autojen hinta on vielä tällä hetkellä korkea verrattuna 90–130 g/km:n päästötason autoihin. Kuvassa 2.5 on esitetty Autotietokannan mukainen 1.1.2016 myynnissä olevien automallien hiilidioksidipäästöjen suhde auton verolliseen hintaan. Alle 70 g/km:n päästötason automallien verollinen keskihinta oli 51 800 euroa.



Kuva 2.5 Uusien autojen autoverollinen hinnastohinta eri päästötason ja käyttövoiman autoilla (N=9 582). (Autotietokanta, Autotuojat ry)

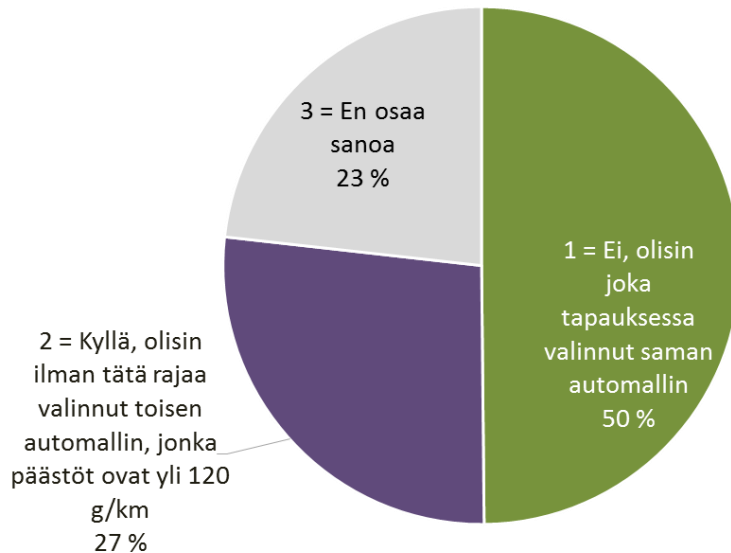
Romutuspalkkiolla on hankittu selvästi edullisempia autoja kuin henkilöautot keskimäärin ovat. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskimääräinen verotusarvo oli 20 651 euroa, joka on noin 35 % keskimääräisen uuden auton verotusarvoa alempi. Keskimääräinen uutena ensirekisteröidyn henkilöauton verotusarvo oli vuonna 2015 noin 31 700 euroa ja autovero keskimäärin 6 900 euroa. (Tulli 2016)

Taulukko 3.1 Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskimääräinen verotusarvo ja autovero. (Tulli 2016)

		verotusarvo	autovero
keskimääräinen uutena ensirekisteröity henkilöauto	2012	30 831 €	7 254 €
	2013	31 143 €	7 295 €
	2014	31 691 €	7 153 €
	2015	31 742 €	6 877 €
romutuspalkkiolla hankittu henkilöauto (7/2015-1/2016)		20 651 €	3 644 €

Päästörajalalla oli suuri merkitys romutuspalkkiolla hankittujen auton valintaan. Kyse-lytutkimuksessa vastaajilta kysyttiin, vaikuttiko päästöraja automerkin ja -mallin va-
lintaan (kuva 2.6). Tulosten perusteella puolet vastaajista olisi ilman päästörajaakin
valinnut saman automallin, johon kokeilun yhteydessä päätyi. Lähes 30 % vastaajis-

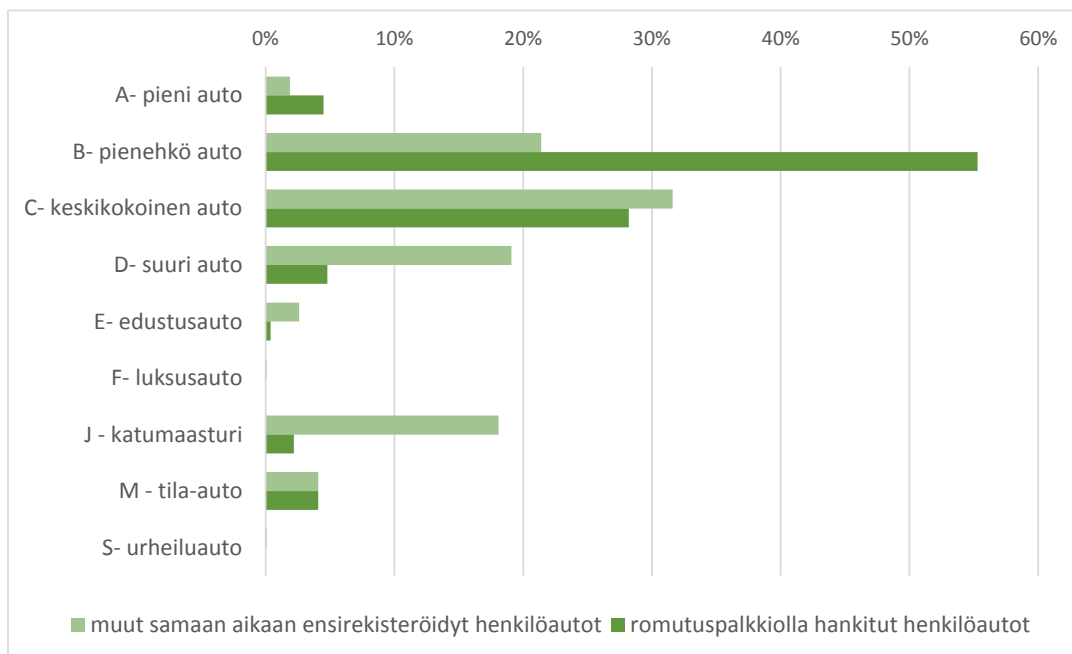
ta olisi ilman päästörajaa valinnut auton, jonka hiilidioksidipäästöt ovat suuremmat kuin 120 g/km. Lähes joka neljäs vastaaja ei osannut arvioida päästörajan vaikutusta automerkin ja -mallin valintaan. On todennäköistä, että näillä vastaajilla hiilidioksidipäästöjen määrällä ei ole ollut merkittävää vaikutusta automallin valintaan, vaan valinta on tehty muiden syiden perusteella ilman tietoista päästörajaa koskevaa arviota.



Kuva 2.6 Vastaajien arvio 120 g/km:n hiilidioksidipäästörajan vaikutuksesta uuden auton valintaan (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

Hieman yli puolet romutuspalkkiokokeilun yhteydessä hankituista autoista kuului segmenttiluokkaan B (pienehköt autot). Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat selvästi pienempikokoisia kuin muut kokeilun aikana ensirekisteröidyt henkilöautot. Romutuspalkkion suhteellinen vaikutus auton hintaan oli suurin edullisemmissä tyyppillisesti A- ja B-segmenttiin kuuluvilla henkilöautoilla. Kuvassa 2.7 on esitetty romutuspalkkiolla hankittujen autojen ja muiden samaan aikaan ensirekisteröityjen henkilöautojen jakautuminen segmentteihin. Romutuspalkkion suosio keskikokoisissa C-segmentin autojen ja tila-autojen (M) kokoluokissa oli suurin piirtein sama kuin muissakin samaan aikaan hankituissa autoissa. Sen sijaan segmenttiluokkien D ja E sekä katumaasturisegmentin J autoissa melko suuri osa autoista ylittää romutuspalkkion päästörajan, ja näissä segmenteissä romutuspalkkiolla hankittujen autojen suhteellinen osuus jää pienemmäksi.

Romutuspalkkiolla hankituista autoista 87 % oli bensiinikäyttöisiä ja 13 % dieselkäyttöisiä. Muiden käyttövoimien osuus romutuspalkkiolla hankituista autoista oli 0,2 %. Muista samaan aikaan ensirekisteröidyistä henkilöautoista 65 % oli bensiinikäyttöisiä, 35 % dieselkäyttöisiä ja 0,4 % muuta käyttövoimaa hyödyntäviä.



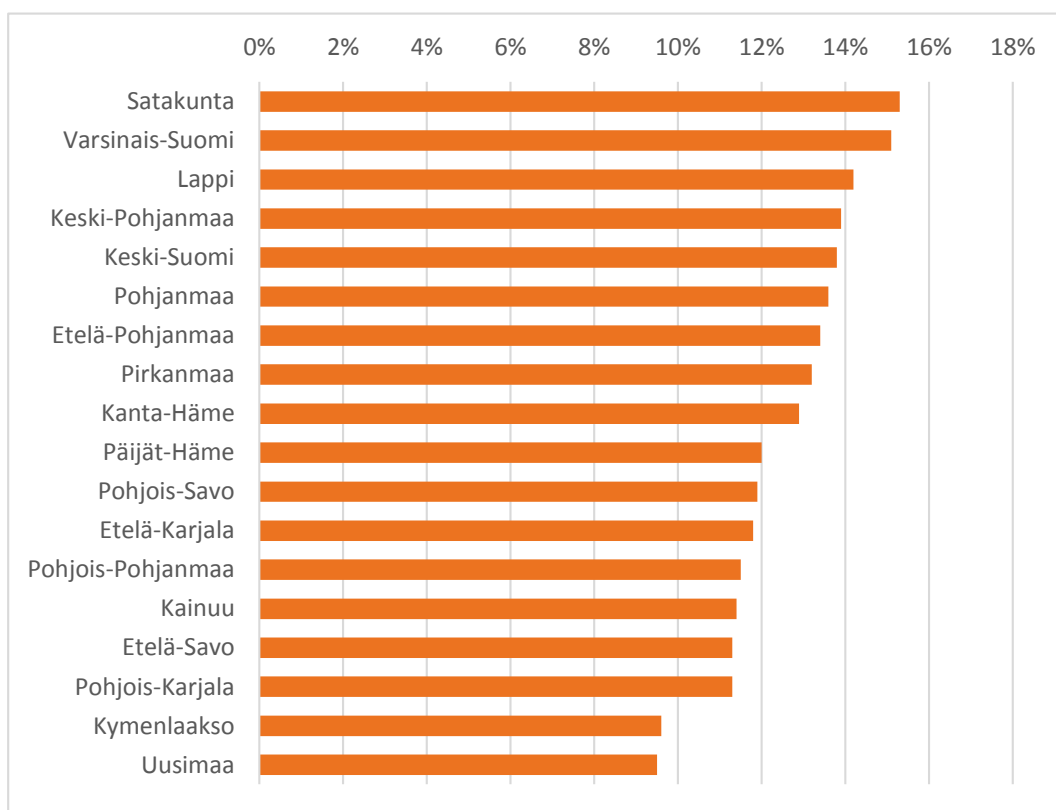
Kuva 2.7 Uusien romutuspalkkiolla hankittujen ja muiden samaan aikaan ensirekisteröityjen henkilöautojen jakautuminen eri segmenttiluokan autoihin. (Trafí; ajoneuvoliikennerekisteri, Autotuoajat; autotietokanta)

Taulukko 2.1 Kolme suosituinta romutuspalkkiokokeilussa ensirekisteröityä ja kokeilun ulkopuolella rekisteröityä henkilöautomallia (mallisarjat 7/2015–1/2016 ensirekisteröidyissä henkilöautoissa). (Trafí, ajoneuvoliikennerekisteri)

	muut ensirekisteröidyt henkilöautot	romutuspalkkiolla hankitut autot
1	Skoda Octavia	Ford Fiesta
2	Nissan Qashqai	Toyota Yaris
3	Toyota Avensis	Volkswagen Polo

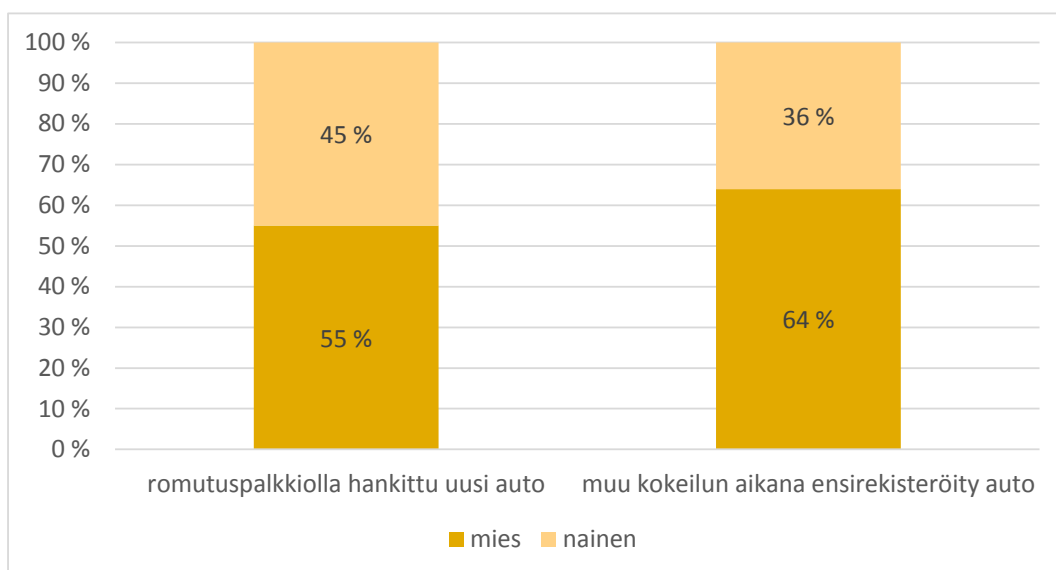
2.1.3 Alueelliset, demografiset ja sosioekonomiset erot

Romutuspalkkion hyödyntämisessä on havaittavissa melko suuria alueellisia eroa-
vuuksia. Kuvassa 2.8 on esitetty romutuspalkkion osuus kaikista kokeilun aikana
tehdyistä ensirekisteröinneistä maakunnittain. Romutuspalkkiota hyödynnettiin suh-
teellisesti vähiten Uudellamaalla ja eniten Satakunnan, Varsinais-Suomen, Lapin ja
Keski-Pohjanmaan maakunnissa. Uusia autoja ensirekisteröidään määrällisesti eni-
ten Uudellamaalla ja autojen keski-ikä on Uudellamaalla selvästi alempi kuin muissa
maakunnissa. Lisäksi Uudellamaalla on huomattavasti enemmän työsuhde- ja yritys-
autoja, mikä osaltaan selittää romutuspalkkion suhteellisesti pienempää suosiota
Uudellamaalla.



Kuva 2.8 Romutuspalkkion suhteellinen osuus ensirekisteröinneistä maakunnittain 7/2015-1/2016. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

Romutuspalkkiolla auton hankkineet poikkeavat selvästi muista uuden auton ostajista. Romutuspalkkion hyödyntäjien joukossa oli selvästi enemmän naisia kuin uuden auton ostajien keskuudessa keskimäärin. Noin 45 % romutuspalkkion hyödyntäjistä oli naisia, kun samaan aikaan muista uuden auton ostaneista naisia oli vain 36 % (kuva 2.9).



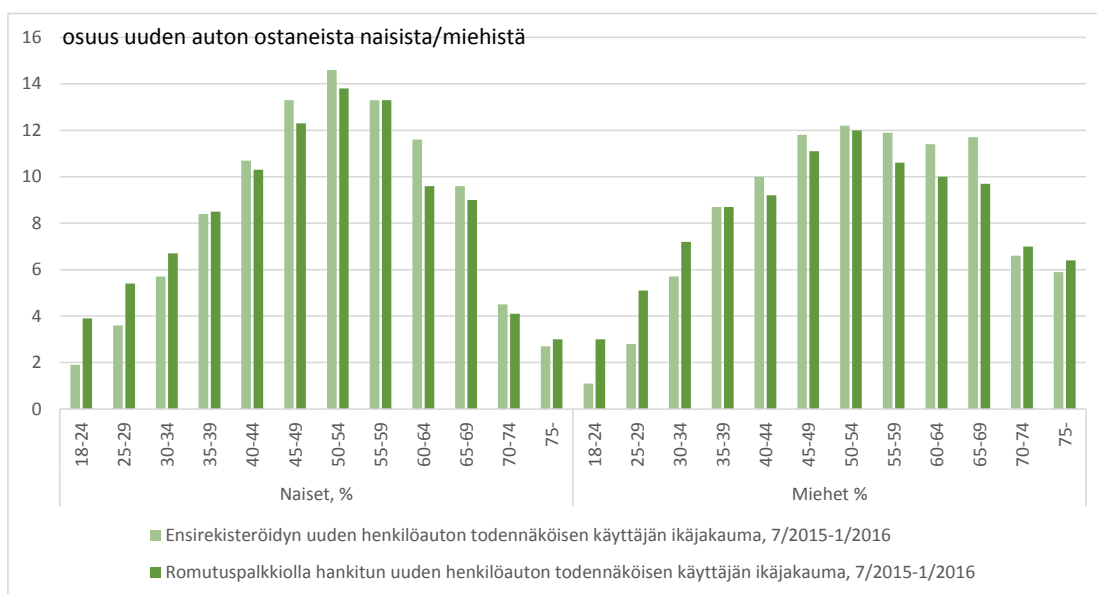
Kuva 2.9 Ensirekisteröidyn henkilöauton todennäköisen käyttäjän sukupuoli (7/2015-1/2016). (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

Romutuspalkkion hyödyntäjät olivat selvästi nuorempia kuin uuden auton todennäköiset käyttäjät keskimäärin. Romutuspalkkiolla uuden auton ostaneiden keski-ikä

oli noin 2 vuotta alempi kuin muiden samaan aikaan auton ostaneiden keski-ikä (taulukko 2.2). Kuvassa 2.10 on esitetty uuden auton todennäköisten käyttäjien jakautuminen eri ikäryhmiin naisten ja miesten ryhmissä. Romutuspalkkion hyödyntäjien joukossa on huomattavasti enemmän alle 30-vuotiaita kuin muiden samaan aikaan uuden auton hankkineiden ryhmässä. Vastaavasti romutuspalkkio on houkuttanut jonkin verran enemmän iäkkäitä auton ostajia.

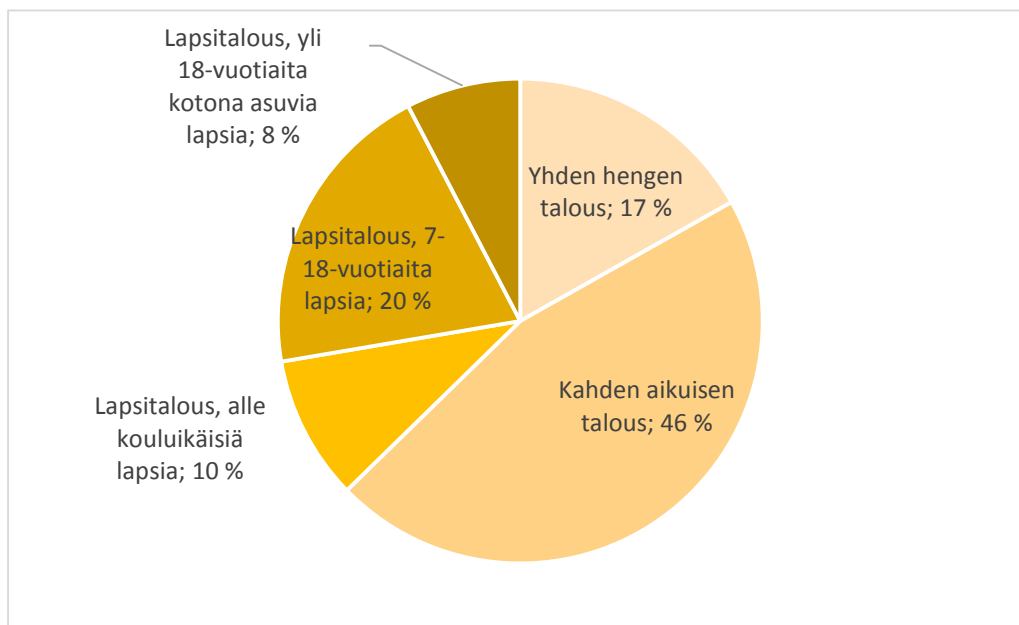
Taulukko 2.2 Romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen ja muiden samaan aikaan hankittujen uusien autojen todennäköisten käyttäjien keskimääräinen ikä (v). (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

	ilman romutuspalkkiota hankitun uuden auton todennäköinen käyttäjä	romutuspalkkiolla hankitun auton todennäköinen käyttäjä
<i>miehet</i>	51,7	49,8
<i>naiset</i>	53,3	51,3



Kuva 2.10 Uuden auton todennäköisten käyttäjien ikäjakauma (osuus kaikista uuden auton todennäköisistä käyttäjistä). (Tilastokeskus, tutkijapalvelut)

Kyselytutkimuksen laajennetun aineiston perusteella hieman alle puolet romutuspalkkion hyödyntäjistä asuu kahden aikuisen taloudessa ja noin 40 % taloudessa, jossa on lapsia (kuva 2.11). Hieman alle viidennes romutuspalkkion hyödyntäjistä asui yksin. Romutuspalkkion hankkineiden keskuudessa on selvästi enemmän kahden auton talouksissa asuvia ja vähemmän yksinasuvia kuin väestössä keskimäärin. Hieman yli kolmannes aikuisista asuu kahden hengen talouksissa ja yksin asuvia on aikuisväestöstä hieman alle 30 % (Tilastokeskus 2016).



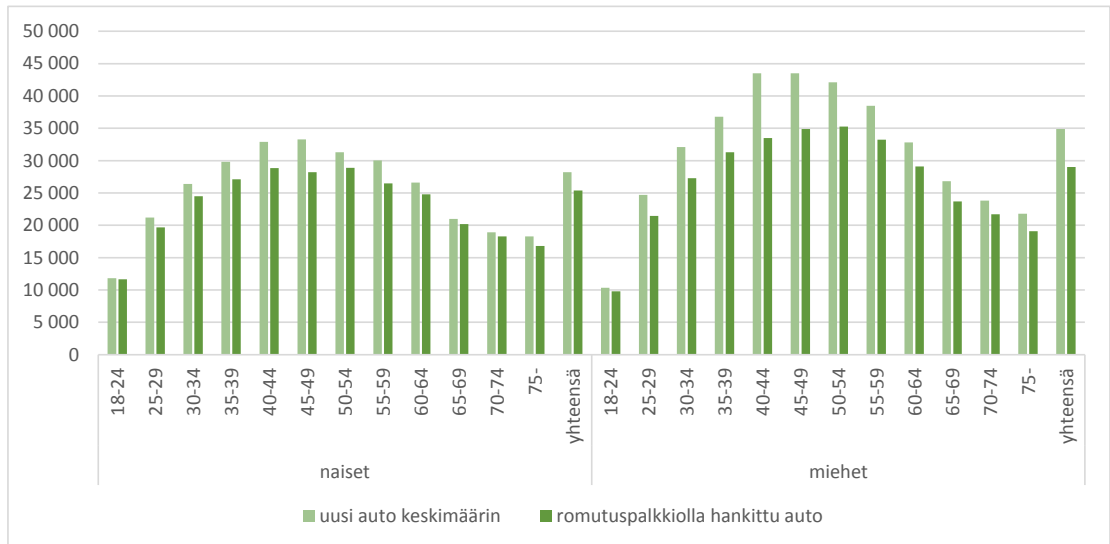
Kuva 2.11 Romutuspalkkiolla uuden auton hankkineiden kotitalousjakauma (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

Romutuspalkkion hyödyntäneet olivat muihin vastaavana ajankohtana uuden auton ensirekisteröineisiin verrattuna tilastollisesti selvästi pienituloisempia. Romutuspalkkiolla uuden auton hankkineiden keskimääräiset käytettävissä olevat tulot olivat Tilastokeskuksen tausta-aineiston perusteella noin 22 % ja mediaanitulot noin 16 % alemmat kuin muilla samaan aikaan uuden auton ostaneilla (taulukko 2.3).

Taulukko 2.3 Romutuspalkkiolla hankittujen ja muiden uusien autojen todennäköisten käyttäjien keskimääräiset käytettävissä olevat tulot (€/v) vuonna 2013. (Tilastokeskus, tutkijapalvelut)

	uuden auton todennäköiset käyttäjät	romutuspalkkiolla hankitun auton todennäköiset käyttäjät
keskiarvo	37 781	29 291
mediaani	32 100	27 000

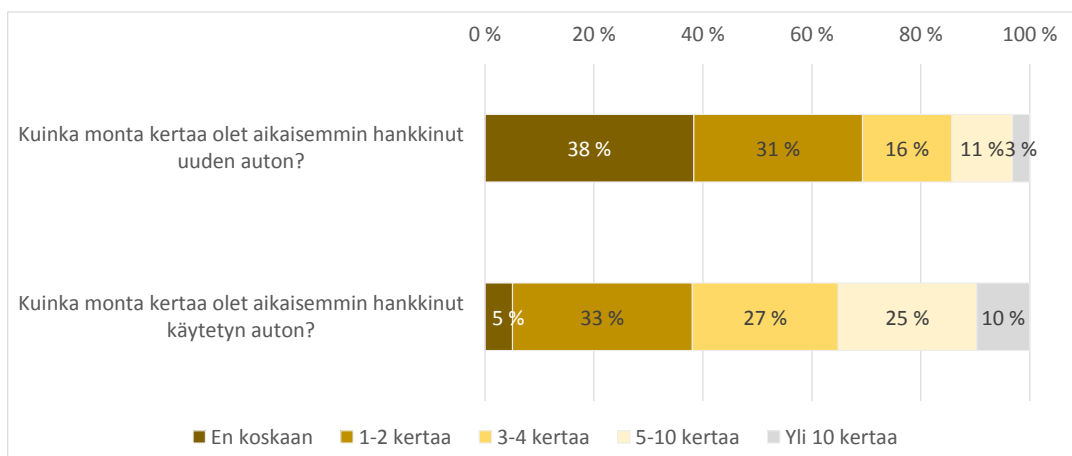
Kuvassa 2.12 on esitetty uuden auton todennäköisten käyttäjien mediaanitulot ikäryhmittäin. Romutuspalkkion hyödyntäneiden mediaanitulot eroavat muista uuden auton ostaneista eniten 30–54-vuotiaiden miesten ryhmässä. Tulosten perusteella romutuspalkkion hyödyntäneet ovat valikoituneet myös keskimääräistä parempituloisten työikäisten ryhmistä siten, että he edustavat usein saman ryhmän pienempituloista osaa. Nuorten ja iäkkäiden ryhmissä erot romutuspalkkion hyödyntäneiden ja muiden uuden auton todennäköisten käyttäjien mediaanituloissa ovat pienempiä, mutta selvästi havaittavia.



Kuva 2.12 Uuden auton todennäköisten käyttäjien mediaanitulot ikäryhmittäin vuonna 2013 (käytettävissä olevat tulot, €/v). (Tilastokeskus, tutkijapalvelut)

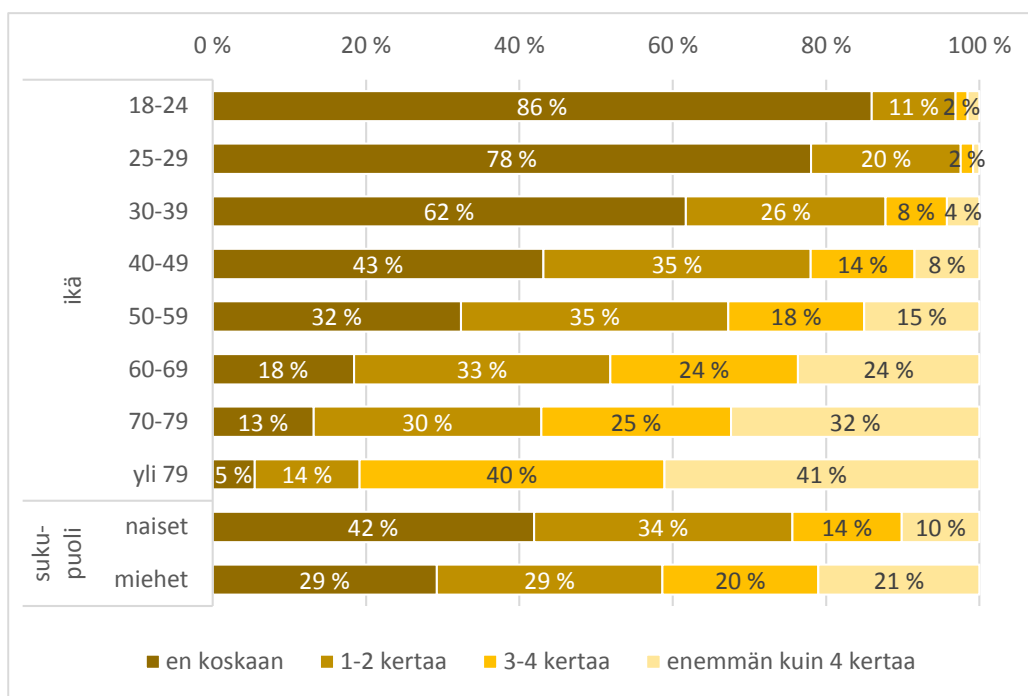
Kaikkia yli 10 vuotta vanhoja autoja omistavia koskevan tilastollisen mallin perusteella romutuspalkkion hyödyntänyt oli muihin kesäkuun lopussa 2015 vähintään kymmenen vuotta vanhan auton omistaneisiin verrattuna tilastollisesti merkitsevästi useammin nainen, mutta iäkkäämpi ja parempituloinen kuin muut yli 10 vuotta vanhan auton omistajat.

Kyselytutkimuksen tulosten mukaan lähes 40 % romutuspalkkion hyödyntäneistä ei ollut koskaan aiemmin hankkinut uutta autoa ja noin kolmannes oli tätä ennen hankkinut uuden auton 1–2 kertaa. Kuvassa 2.13 on esitetty romutuspalkkiokokeilun yhteydessä uuden auton hankkineiden jakauma sen suhteen, kuinka monta kertaa aiemmin he ovat ostaneet uuden tai käytetyn auton.



Kuva 2.12 Romutuspalkkion hyödyntäneiden autonostohistoria (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

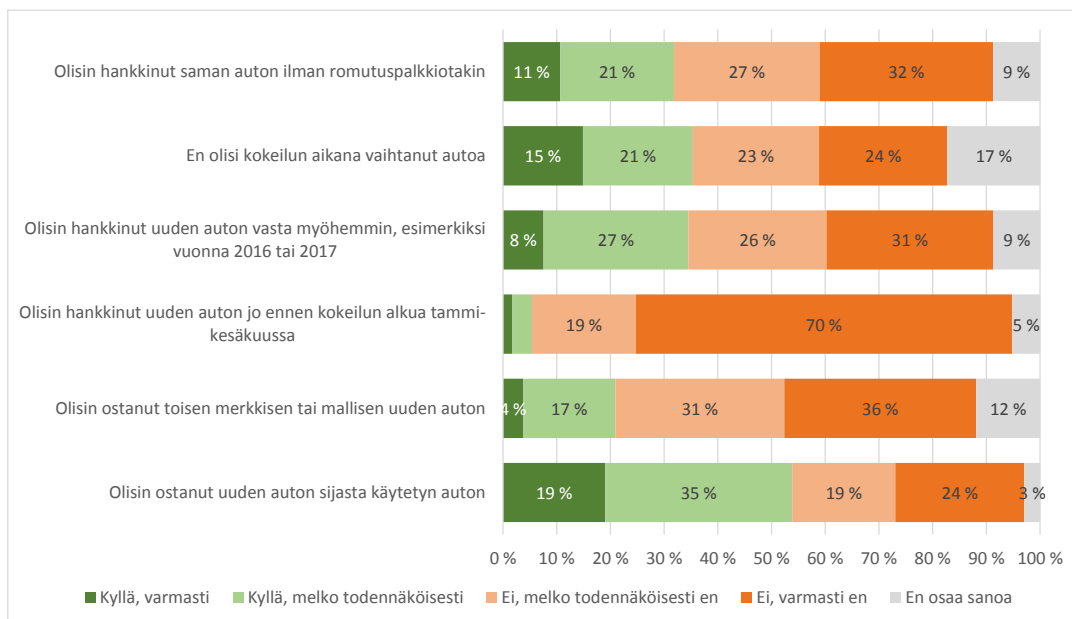
Kuvassa 2.13 on esitetty romutuspalkkion hyödyntäneiden uuden auton ostotottumukset ikäryhmittäin sekä palkkion hyödyntäneiden miesten ja naisten keskuudessa. Romutuspalkkion hyödyntäneistä alle 35-vuotiaista suurin osa osti palkkion yhteydessä ensimmäistä kertaa uuden auton. Vielä 40–49-vuotiaistakin yli 40 % hankki ensimmäistä kertaa uuden auton. Naisista keskimäärin hieman yli 40 % osti palkkion yhteydessä ensimmäistä kertaa uuden auton, miehissä osuus jäi hieman alle 30 prosenttiin.



Kuva 2.13 Romutuspalkkion hyödyntäneiden aikaisemmin ostamien uusien autojen määrää kuvaava autonostohistoria ikäryhmittäin (kyselytutkimus).

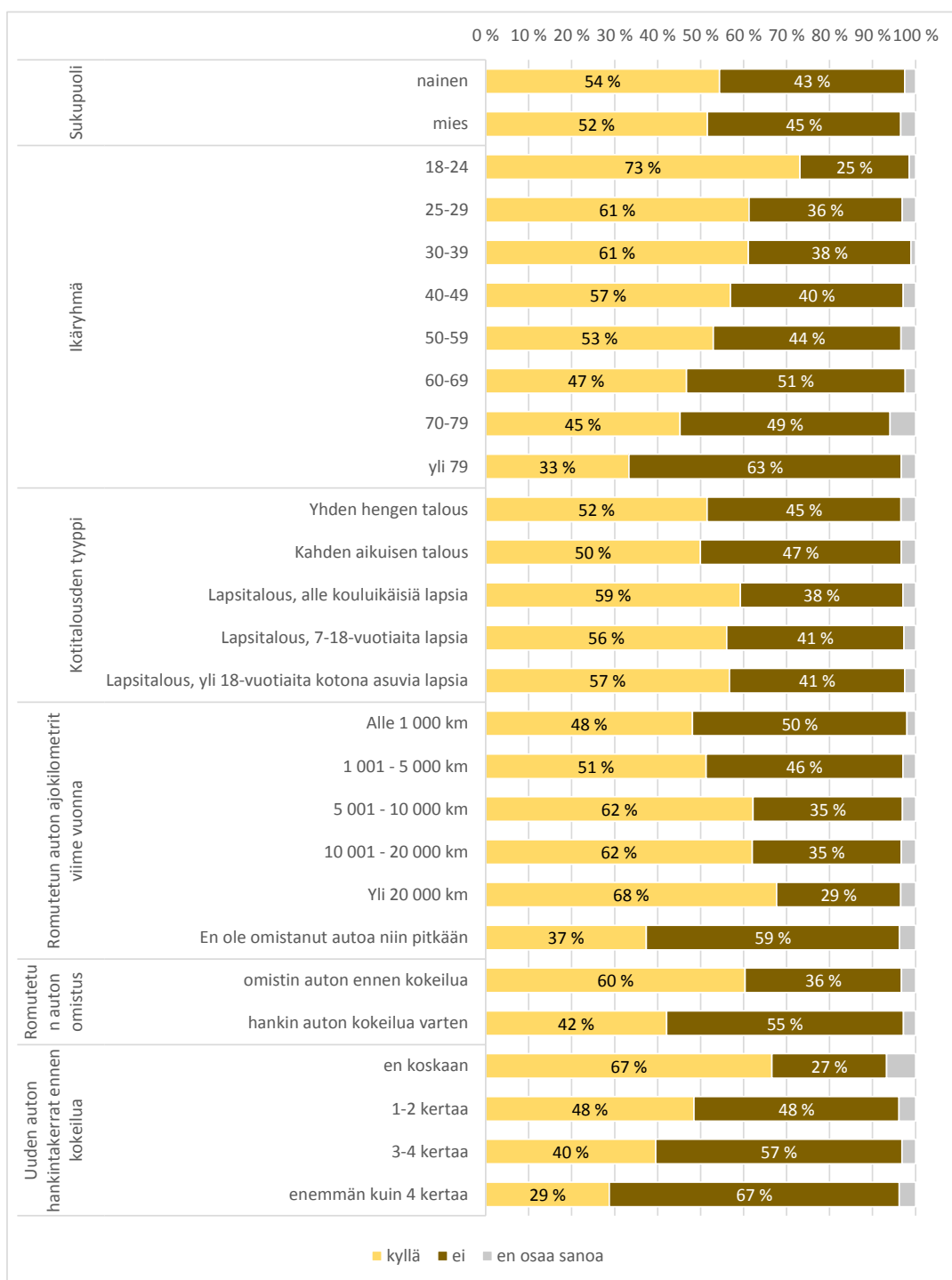
2.1.4 Romutuspalkkion vaikutus uuden auton hankintaan

Kuvassa 2.14 on esitetty romutuspalkkion hyödyntäneiden arvio siitä, olisivatko he päätyneet uuden auton hankintaan ilman romutuspalkkiokokeilua. Vastaajista hieman yli puolet arvioi, että olisi ilman romutuspalkkiokokeilua hankkinut uuden auton sijasta käytetyn auton. Vain joka kymmenes arvioi, että olisi varmasti ostanut uuden auton ilman kokeiluakin. Noin kolmannes olisi melko todennäköisesti päätenyt joka tapauksessa kokeilun aikana uuden auton hankintaan. Lähes 40 % ei olisi vaihtanut autoa ilman kokeilua. Vain pieni osa kuluttajista myöhensi kokeilun takia auton hankintaa, se sijaan osa vasta tänä tai ensi vuonna autonostoaikeissa ollut aikaisti kokeilun seurauksena uuden auton hankintaa. Tulosten perusteella noin 60 % kokeilussa hankituista uusista autoista olisi jäänyt ilman romutuspalkkiokokeilua hankkimatta.



Kuva 2.14 Romutuspalkkion hyödyntäneiden arvio siitä, olisivatko he hankkineet uuden auton ilman romutuspalkkiokokeilua (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

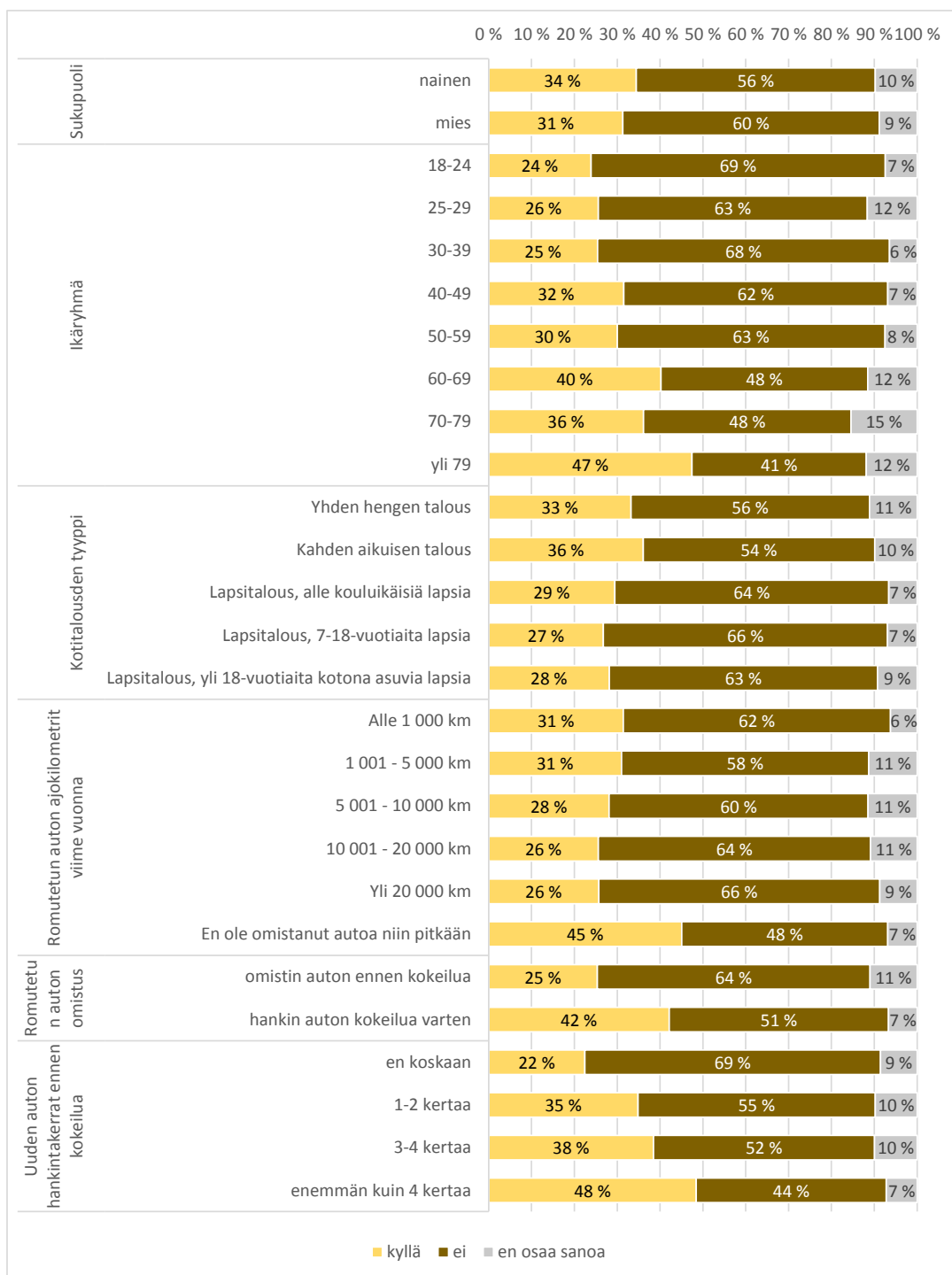
Ilman romutuspalkkiokokeiluakin suurin osa vastaajista olisi kokeilun aikana vaihtanut autoaan tai hankkinut auton, mutta suuri osa olisi päätyntä käytetyn auton hankintaan. Kuvassa 2.15 on esitetty tarkemmin, kuinka suuri osuus romutuspalkkion hyödyntäneistä olisi ilman palkkiota päätyntä todennäköisesti käytetyn auton hankintaan. Erityisesti alle 40-vuotiaat romutuspalkkion hyödyntäjät sekä lapsiperheet olisivat todennäköisimmin päätyneet käytetyn auton hankintaan ilman romutuspalkkiota. Ensimmäistä kertaa uutta autoa ostaneista lähes 70 % arvioi, että olisi ilman palkkiota päätyntä käytetyn auton hankintaan. Käytettyyn autoon olisivat muita todennäköisemmin vaihtaneet myös paljon romuttamallaan autolla ajaneet, mikä osaltaan kertoo siitä, että uusi auto on usein hankittu aktiivisessa ajossa olleen vanhan auton tilalle.



Kuva 2.15 Romutuspalkkion hyödyntäneiden arvio siitä, olisivatko he ilman romutuspalkkiokokeilua hankkineet uuden auton sijasta käytetyn auton. Luokittelussa kyllä-ryhmään on liitetty vastaukset ”Kyllä, varmasti” ja ”Kyllä, melko todennäköisesti” ja ei-ryhmään vastaukset ”Ei, varmasti en” ja ”Ei, melko todennäköisesti en” (kyselytutkimus).

Kuvassa 2.16 on kuvattu vastausten jakautumista palkkion vaikutuksesta uuden auton hankintaan. Noin kolmannes vastaajista arvioi, että olisi ilman kokeiluakin todennäköisesti hankkinut uuden auton kokeilun aikana. Romutuspalkkiokokeilu on vaikuttanut suhteellisesti eniten alle 40-vuotiaiden auton hankintaan, sillä heistä vain neljäs arvioi, että olisi päätyntä ilman palkkiotakin uuden auton hankintaan. Paljon romutetulla autolla ajaneiden joukossa oli suhteellisesti enemmän sellaisia, jotka

eivät olisi ilman kokeilua päätyneet uuden auton hankintaan. Vain viidennes kokeilun yhteydessä ensimmäistä kertaa uuden auton hankkineista olisi ostanut uuden auton ilman kokeilua. Todennäköisimmin uuden auton hankintaan ilman kokeiluakin olisivat useimmiten päätyneet iäkkäät auton ostajat ja romuauton kokeilua varten hankkineet auton ostajat.

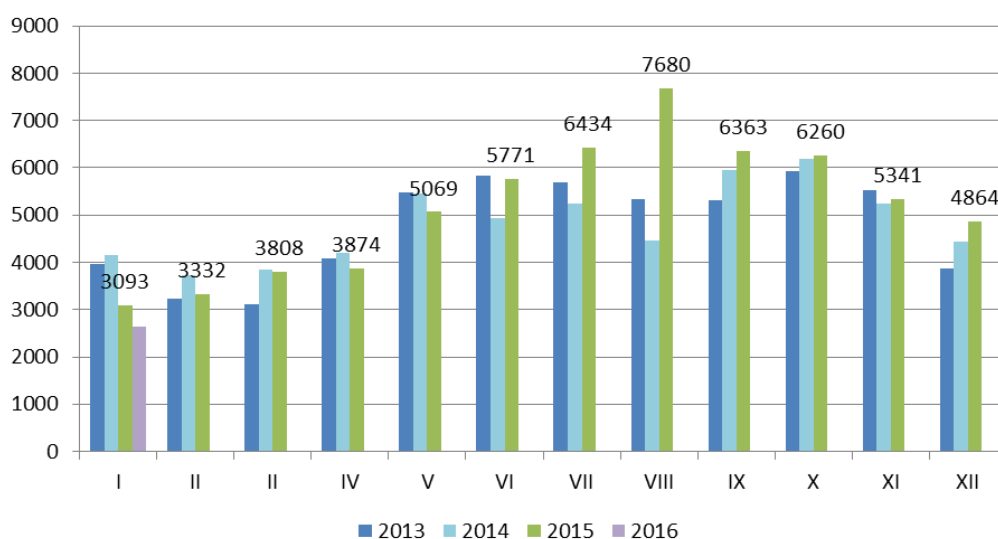


Kuva 2.16 Romutuspalkkion hyödyntäneiden arvio siitä, olisivatko he ilman romutuspalkkiokokeiluakin ostaneet uuden auton. Luokittelussa kyllä-ryhmään on liitetty vastaukset ”Kyllä, varmasti” ja ”Kyllä, melko todennäköisesti” ja ei-ryhmään vastaukset ”Ei, varmasti en” ja ”Ei, melko todennäköisesti en” (kyselytutkimus).

2.2 Vanhojen autojen poistuma

2.2.1 Romutettujen autojen määrä

Vuosina 2013–2014 Suomessa romutettiin 57 000–58 000 henkilöautoa. Vuonna 2015 romutettujen henkilöautojen määrä oli noin 61 900 eli noin 4 000 henkilöautoa (7 %) suurempi kuin edellisenä vuonna. Kokeilun aikana henkilöautoja romutettiin noin 17 % enemmän kuin vuoden 2014 heinä-joulukuussa, jossa on kasvua vuoteen 2014 nähden noin 5 400 autoa. Tammikuussa 2016 romutusten määrä laski selvästi alemmas kuin edellisinä vuosina. Kuvassa 2.17 on esitetty romutettujen henkilöautojen määrän kehitys vuosina 2013–2015.

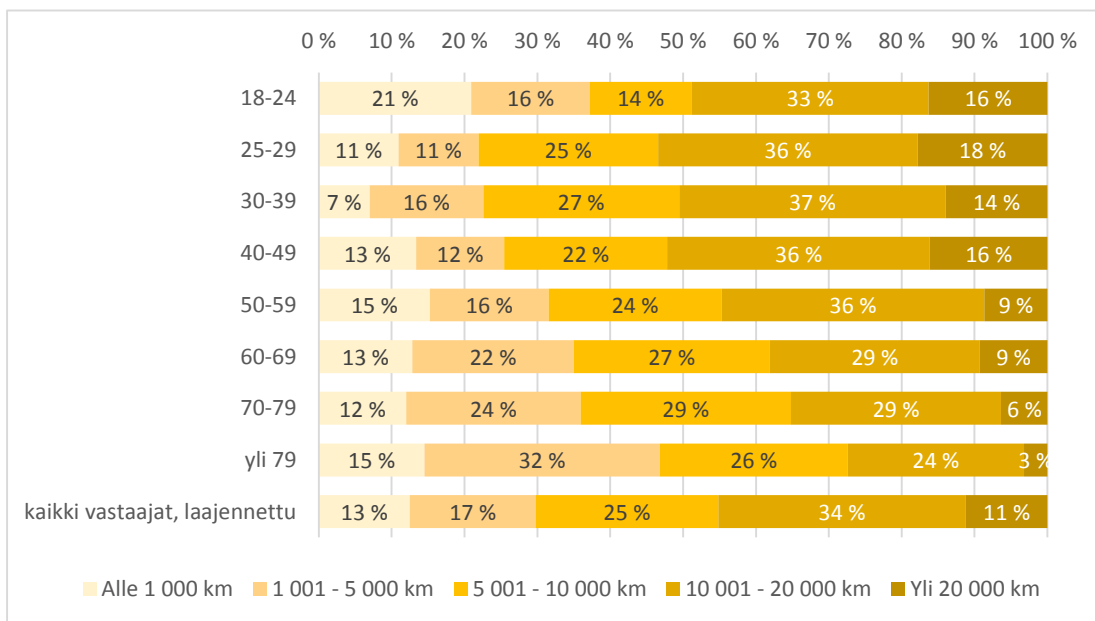


Kuva 2.17 Romutettujen henkilöautojen määrän kehitys vuosina 2013–2016. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

2.2.2 Romutettujen autojen alkuperä ja liikennekäyttö

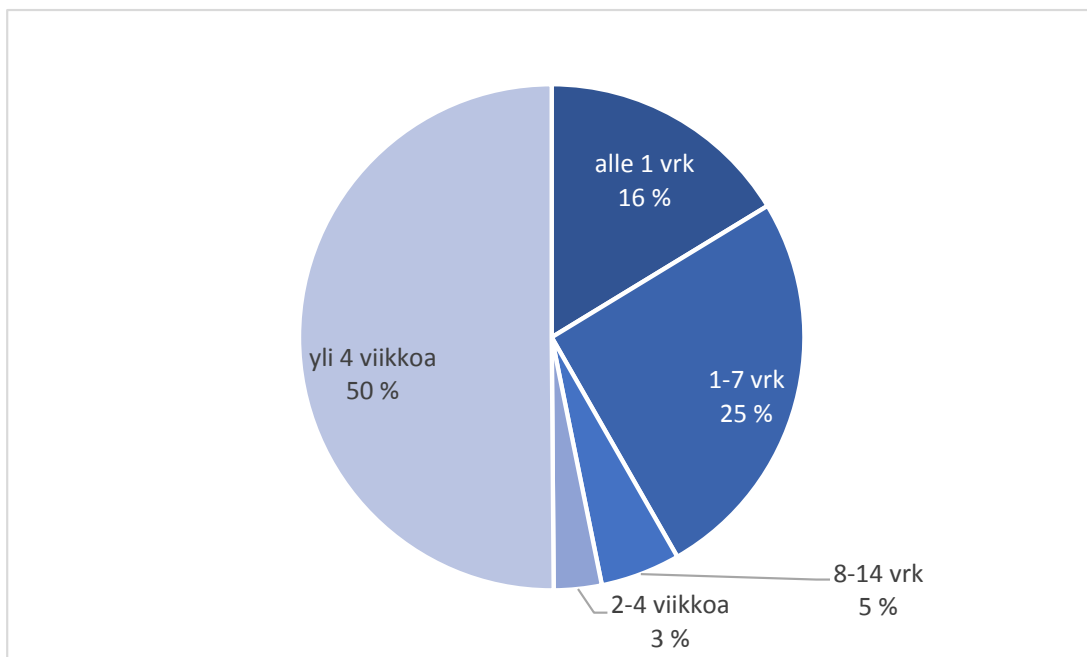
Romutuspalkkiota varten romutetuista autoista noin 70 prosenttia oli yhä liikennekäytössä. Romutetut autot olivat mediaani-ikänsä 18-vuotiaita henkilöautoja, joiden laskennallinen ajosuorite oli viimeksi kuluneen vuoden aikana keskimäärin 12 823 km. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

Myös kyselytutkimuksen perusteella kokeilun yhteydessä romutetut autot olivat keskimäärin aktiivisessa käytössä. Niistä vastaajista, jotka omistivat romuttamansa auton jo edellisen vuoden ajan, noin 40 % ajoi autollaan viimeksi kuluneen vuoden aikana yli 10 000 km (kuva 2.18). Nuoret auton haltijat ajoivat autoillaan keskimäärin selvästi enemmän kuin iäkkäät romutetun auton haltijat.



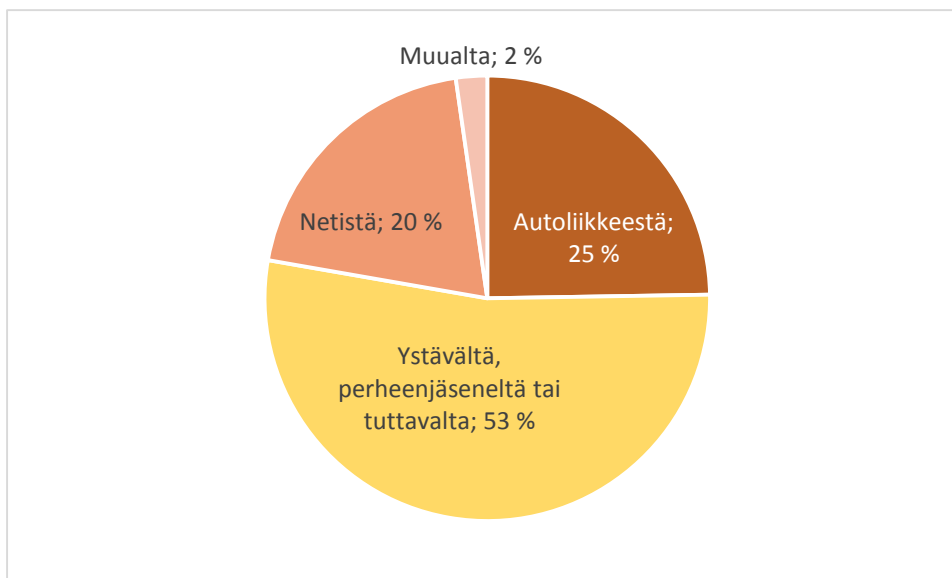
Kuva 2.18 Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutetulla autolla viimeksi kuluneen vuoden aikana ajettujen kilometrien määrä ikäryhmittäin niillä romutuspalkkion hyödyntäneillä, jotka omistivat romutetun auton edellisen vuoden aikana (kyselytutkimus).

Tilastojen perusteella kokeilun yhteydessä romutettujen autojen omistajuuden kesto oli poikkeuksellisen lyhytaikainen (kuva 2.19). Omistajuuden alkamispäivänä romutettujen autojen osuus kaikista romutuspalkkion yhteydessä romutetuista autoista oli 16 prosenttia. Noin puolet romutuspalkkion hyödyntäneistä oli omistanut autosensa alle kuukauden ajan ennen romuttamista.



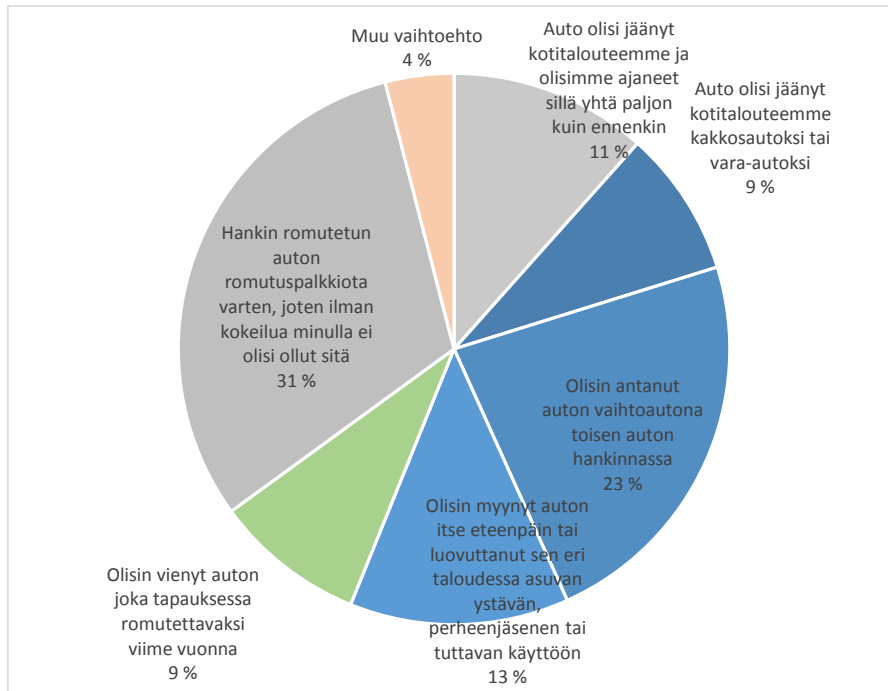
Kuva 2.19 Romutuspalkkion vuoksi romutetun auton omistajuuden kesto 7/2015-1/2016. (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

Romuauton omistajasiirtoja tehtiin paljon, sillä laki edellytti, että romutuspalkkion saajan on oltava romutetun auton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja. Kyselytutkimuksen laajennetussa aineiston perusteella 57 % palkkion hyödyntäneistä omisti kokeilun yhteydessä romutetun henkilöauton ja 43 % oli hankkinut sen kokeilua varten. Tulokset tukevat romutetun auton omistajasiirtoja kuvaavaa tilastoa siitä, että suuri osa romutuspalkkion hyödyntäneistä on siirtänyt auton omiin nimiinsä kokeilua varten. Suurin osa omistajavaihdoksista on kuitenkin tehty perhe- tai tuttavapiirin sisällä, jolloin esimerkiksi puoliset ovat hyödyntäneet toisen omistuksessa olevan auton uuden auton hankinnassa. Kuvassa 2.20 on esitetty romutetun auton alkuperä, mikäli auto oli hankittu kokeilua varten. Kaiken kaikkiaan 80 % romutuspalkkion hyödyntäneistä on joko omistanut auton itse ennen kokeilua tai hankkinut sen ystävältä, perheenjäseneltä tai tuttavalta. Tyypillisiä omistajavaihdoksia olivat kyselytutkimuksen mukaan aikuisiässä olevien lasten kanssa tehdyt omistajasiirrot siten, että lapselle on siirretty perheen toiseksi nuorin auto ja romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutettiin perhepiirin vanhin auto. Noin neljännes romuauton kokeilua varten hankkineista osti sen autoliikkeestä ja viidennes nettikanavien kautta.



Kuva 2.20 Romutetun auton hankintatapa niillä palkkion saaneilla, jotka olivat kokeilua varten hankkineet romutetun auton omistukseensa (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

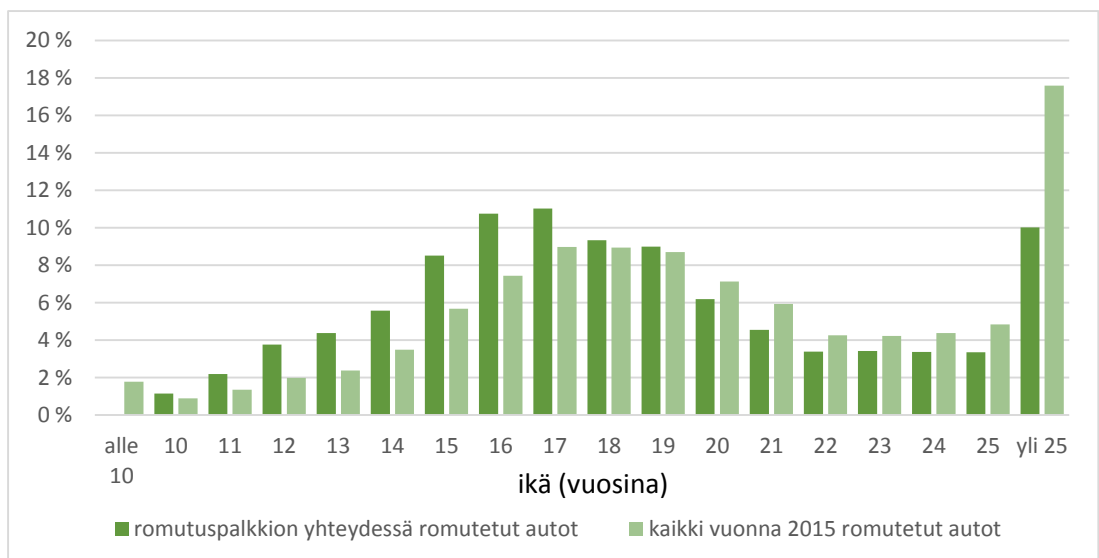
Ilman romutuspalkkiota suurin osa uuden auton ostaneista olisi antanut romuttamansa henkilöauton vaihdossa uudempaan tai myynyt sen eteenpäin. Noin viidennes vastaajista arvioi, että auto olisi jäänyt kotitalouteen siten, että se olisi jatkossakin ollut liikennekäytössä. Vain noin 10 % vastaajista olisi ilman palkkiotakin romuttanut autonsa kokeilun aikana. Kuvassa 2.21 on esitetty kyselytutkimukseen osallistuneiden arvio siitä, mitä romutetulle autolle olisi tehty, jos romutuspalkkiokokeilua ei olisi järjestetty.



Kuva 2.21 Vastaajien arvio siitä, mitä kokeilun yhteydessä romutetulle autolle olisi tapahtunut, jos kokeilua ei olisi järjestetty (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

2.2.3 Romutettujen autojen ikäjakauma

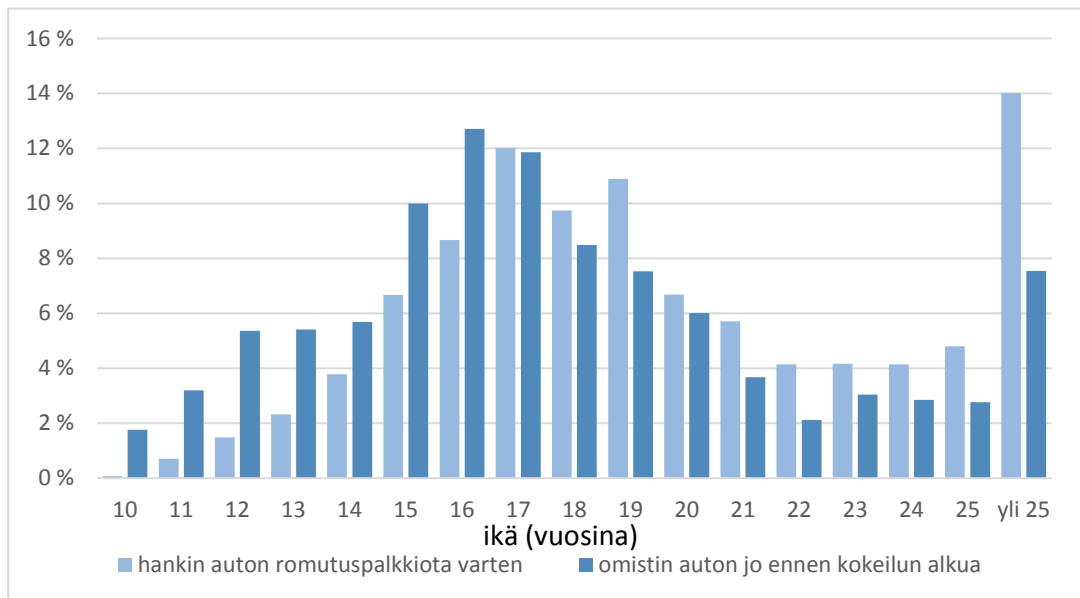
Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutettujen autojen keski-ikä oli 18,6 vuotta, kun kaikkien viime vuonna romutettujen henkilöautojen keski-ikä oli 20,1 vuotta. Romutuspalkkiokokeilussa romutettujen autojen keski-ikä oli 2,5 vuotta alempi kuin muiden samaan aikaan romutettujen henkilöautojen. Kuvassa 2.22 on esitetty romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutettujen autojen ikäjakauma ja kaikkien vuonna 2015 romutettujen henkilöautojen ikäjakauma. Normaalisti romutettavaksi ajautuu eniten liikennekäytöstä jo poistettuja yli 25-vuotiaita autoja, kun romutuspalkkiokokeilussa tyypillisin romutusikä oli 16–18 vuotta.



Kuva 2.22 Romutuspalkkiokokeilussa romutettujen ja kaikkien vuonna 2015 romutettujen henkilöautojen ikäjakauma (osuus romutetuista autoista). (Trafi, ajoneuvoliikennerekisteri)

Romutuspalkkion hyödyntäjistä nuorimpia autoja kokeilun yhteydessä romuttivat ne, jotka olivat omistaneet kokeilun aikana romutetun auton jo ennen kokeilua. Keskimääräinen romutusikä oli romutetun auton ennen kokeilua omistaneilla 18,0 vuotta ja romutetun auton kokeilua varten hankkineilla 19,8 vuotta. Kuvassa 2.23 on esitetty kokeilun yhteydessä romutettujen autojen ikäjakauma jaoteltuna niihin vastajiin, jota omistivat jo ennen kokeilua romuttamansa auton, ja niihin, jotka hankkivat auton kokeilua varten.

Kokeilussa valittu linjaus siitä, että romuautoa ei tarvinnut omistaa pitkää aikaa ennen romuttamista, toi romutettavaksi erityisesti yli 18 vuotta vanhoja autoja. Noin 15 % palkkion saamista varten erikseen hankituista autoista oli yli 25-vuotiaita. Omassa käytössä olleet palkkion yhteydessä romutetut autot sen sijaan olivat selvästi nuorempia, sillä yli puolet näistä autoista oli alle 18-vuotiaita. Palkkion sitominen pitkäaikaiseen auton omistamiseen toisi romutettavaksi keskimääräistä nuorempia autoja, mutta toisaalta vapaampi romutettavan auton hankinta näyttää poistavan autokannasta eniten vanhoja todennäköisimmin huonokuntoisia liikennekäytössä olevia autoja.



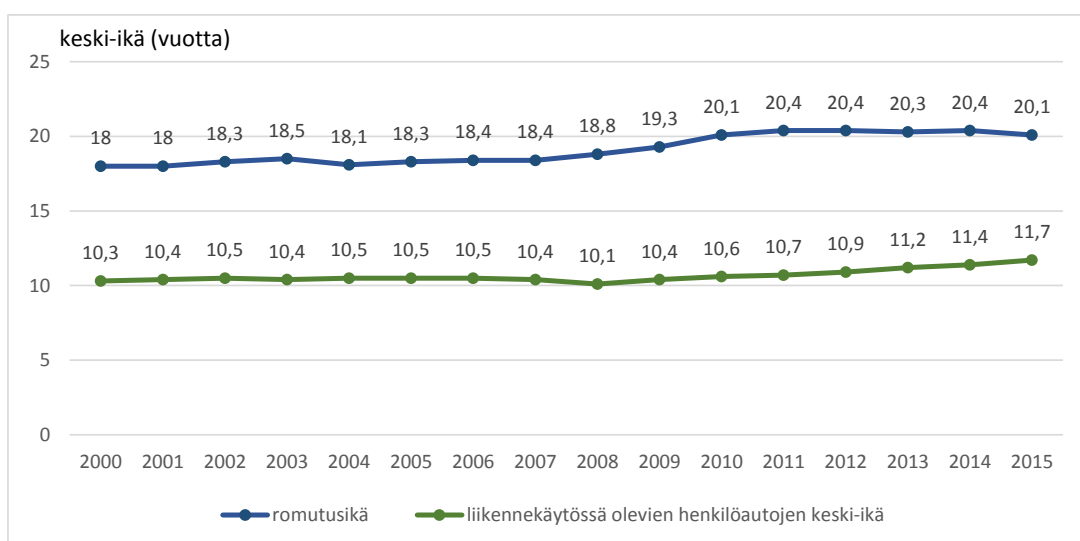
Kuva 2.23 Romutuspalkkiokokeilussa romutettujen henkilöautojen ikäjakauma romutetun auton ennen kokeilua omistaneilla ja auton kokeilua varten hankkineilla (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

Taulukossa 2.4 on esitetty eri tavoin hankittujen romutettavaksi päätyneiden autojen keskimääräinen ikä. Keski-ikänsä nuorimmat autot olivat romutuspalkkion hyödyntäneiden omistuksessa jo ennestään olleet autot, joiden keski-ikä oli noin 18 vuotta. Myös autoliikkeistä hankitut romutettavat autot olivat nuoria verrattuna keskimääräiseen romutusikään. Sen sijaan perhe- ja ystäväpiiristä hankitut autot ja nettikanavien kautta hankitut romutetut autot olivat selvästi keskimääräistä iäkkäämpiä.

Taulukko 2.4 Romutetun auton keskimääräinen ikä niillä autoilla, jotka olivat romutuspalkkion hyödyntäneiden omistuksessa jo ennen kokeilua, sekä kokeilua varten hankituilla autoilla (kyselytutkimus).

romuauton hankintatapa		romutetun auton keski-ikä (v)
omistin auton ennen kokeilua		18,0
hankin auton kokeilua varten	autoliikkeestä	18,6
	ystävältä, perheenjäseneltä tai tuttavalta	20,1
	netistä	20,4
	muualta	20,0

Romutettujen henkilöautojen keskimääräinen ikä aleni romutuspalkkiokokeilun vaikutuksesta merkittävästi. Keskimääräinen romutusikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2004 asti, joten kokeilun merkitys romutukseen päätyneiden autojen keski-ikään on merkittävä. Vaikka romutettujen autojen keski-ikä alenikin merkittävästi, romutuspalkkiokokeilun ensirekisteröintejä lisäävä vaikutus ei vielä näkynyt liikennekäytössä olevan henkilöautokannan keski-ikässä, joka on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2008 asti. Henkilöautokannan keski-ikä on arvioitu kääntyvän alenemaan vasta ensirekisteröintien määrän kasvaessa 140 000–150 000 autoon vuodessa. Kuvas-
sa 2.24 on esitetty romutusiän ja henkilöautokannan keski-ikä kehitys Suomessa.



Kuva 2.24 Henkilöautojen keskimääräisen romutusiän kehitys sekä liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä kehitys Suomessa vuosina 2000–2015. (Trafi, Tilastokeskus)

Taulukossa 2.5 on esitetty romutusiän muutos maakunnittain vuosina 2014–2015. Suhteellisesti romutusikä aleni eniten Pohjois-Savossa, Keski-Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla.

Taulukko 2.5 Keskimääräinen henkilöautojen romutusikä maakunnittain vuonna 2014 ja 2015. (Trafi, Tilastokeskus)

maakunta	2014	2015	Muutos	
			vuosina	prosentteina
<i>Lappi</i>	21,8	22,1	0,31	1,4 %
<i>Kainuu</i>	22,3	21,8	-0,56	-2,5 %
<i>Pohjois-Karjala</i>	21,9	21,7	-0,17	-0,8 %
<i>Etelä-Pohjanmaa</i>	22,2	21,5	-0,63	-2,9 %
<i>Etelä-Savo</i>	21,8	21,3	-0,47	-2,2 %
<i>Pohjois-Savo</i>	22,2	21,2	-0,95	-4,3 %
<i>Pohjois-Pohjanmaa</i>	21,2	21,0	-0,20	-1,0 %
<i>Keski-Suomi</i>	21,3	21,0	-0,35	-1,6 %
<i>Etelä-Karjala</i>	21,2	20,7	-0,48	-2,2 %
<i>Satakunta</i>	21,2	20,7	-0,51	-2,4 %
<i>Kymenlaakso</i>	20,8	20,6	-0,23	-1,1 %
<i>Keski-Pohjanmaa</i>	21,1	20,5	-0,65	-3,1 %
<i>Kanta-Häme</i>	20,8	20,4	-0,38	-1,8 %
<i>Pohjanmaa</i>	20,8	20,3	-0,54	-2,6 %
<i>Varsinais-Suomi</i>	20,6	20,1	-0,44	-2,1 %
<i>Päijät-Häme</i>	20,6	20,1	-0,50	-2,4 %
Keskimäärin	20,4	20,1	-0,35	-1,7 %
<i>Pirkanmaa</i>	20,1	19,9	-0,15	-0,8 %
<i>Uusimaa</i>	18,2	18,3	0,06	0,3 %

3 Kokeilun vaikutusten arviointi

3.1 Verokertymä

Romutuspalkkiolla hankittujen autojen verotusarvo oli keskimäärin 20 651 euroa ja autovero keskimäärin 3 644 euroa (taulukko 3.1). Verotusarvolla tarkoitetaan ajoneuvon yleistä verot sisältävää vähittäismyyntiarvoa, josta on vähennetty laskennallinen tavanomaisia alennuksia kuvaava erä. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen verotusarvo oli selvästi keskimääräistä alempi, sillä romutuspalkkiolla on hankittu eniten edullisia B-segmentin ajoneuvoja. Kappaleessa 2.1.2 on tarkemmin kuvattu romutuspalkkiolla hankittujen autojen verotusarvojen eroa keskimääräisten henkilöautojen verotusarvosta.

Taulukko 3.1 Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskimääräinen verotusarvo ja autovero. (Tulli 2016)

	verotusarvo	autovero
<i>keskimäärin</i>	20 651 €	3 644 €
<i>minimi</i>	10 223 €	1 605 €
<i>maksimi</i>	126 509 €	13 026 €

Romutuspalkkiolla hankittujen autojen kokonaisautoverotuotto oli noin 28,4 miljoonaa euroa. Kyselytulosten perusteella hieman yli 60 % romutuspalkkiolla hankituista autoista oli todennäköisesti sellaisia, joita ei olisi ilman romutuspalkkiokokeilua hankittu. Tällöin romutuspalkkiokokeilun voidaan arvioida tuottaneen valtiolle noin 17,0 miljoonan euron ylimääräisen autoverotuoton. Palkkiomäärärahan (8 miljoonaa euroa) ja autoveron yhteenlaskettu nettotuotto valtiolle oli arviolta 9 miljoonaa euroa.

Hieman yli kolmannes romutuspalkkion hankkineista arvioi, että olisi ilman palkkiotakin päätyntä uuden auton hankintaan. Heistä kolmannes arvioi, että olisi varmasti hankkinut saman auton ilman romutuspalkkiotakin. Näin ollen todellinen romutuspalkkion tuoma uusien autojen myynnin kasvu on hieman suurempi kuin laskennassa käytetty 60 prosentin osuus romutuspalkkion hyödyntäjistä.

Ensirekisteröitävistä uusista autoista maksetaan autoveron lisäksi 24 %:n arvonnäkövero. Arvonlisävero lasketaan auton verottomasta hinnasta siten, että se sisältyy auton ns. verotusarvoon. Taulukon 3.1 mukaisella verotusarvolla laskien keskimääräisen romutuspalkkiolla hankittujen autojen arvonnäköverotuotto oli noin 3 530 euroa. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen arvonnäköverotuotto oli yhteensä noin 27,5 miljoonaa euroa. Romutuspalkkiokokeilun voidaan arvioida lisänneen uusien autojen arvonnäköverotuottoa noin 16,5 miljoonalla eurolla.

Taulukko 3.2 Romutuspalkkiokokeilun arvioitu verotuotto.

	autovero	arvonlisävero	yhteensä
<i>kaikki romutuspalkkiolla ostetut autot</i>	28,4 milj. €	27,5 milj. €	56,0 milj. €
<i>uudet autot, joita ei olisi ostettu ilman kokeilua</i>	17,0 milj. €	16,5 milj. €	33,6 milj. €

Romutuspalkkion vaikutusten arvioinnissa palkkion vaikutukselle uusien autojen myyntiin ei voi laskea hintajoustoa, sillä romutuspalkkioiden määrä oli rajattu 8 000 autoon ja palkkiokokeilu päättyi määrärahan loppumiseen. Näin ollen uuden auton ostotilanteessa saadun alennuksen houkuttelevuutta ei ole mahdollista arvioida jaettujen palkkioiden määrän perusteella.

Koska romutuspalkkio oli rajattu niihin uuden auton ostajiin, jotka romuttivat samaan aikaan omistamansa auton, kaikki kuluttajat eivät suoranaisesti olleet kokeilun piirissä. Toisaalta kenen tahansa uutta autoa hankkivan kuluttajan oli mahdollista kokeilussa hyödyntää romutuspalkkio ostamalla romutusikäinen auto ja siirtämällä se omiin nimiinsä. Tämä kuitenkin edellytti uuden auton ostajalta lisätoimia ja suuntasi palkkiojärjestelmää ensisijaisesti niille kuluttajille, joilla oli omassa kotitalouksessaan romutusikäinen auto valmiina. Muualla vastaavissa kokeiluissa saatuun hintajoustoon perustuva kysyntälaskelma antaa suuntaa sille, kuinka monta palkkiota kokeilun aikana olisi todennäköisesti käytetty, jos palkkiota ei olisi rajattu 8 000 autoon. Keskimääräisen verotusarvon avulla laskettuna romutuspalkkio alensi auton ostohintaa keskimäärin 5 %. Euroopan muissa maissa tehtyjen romutuspalkkiokokeilujen yhteydessä keskimääräiseksi hintajoustoksi arvioitiin lyhyellä aikavälillä -2,8 (IHS Global Insight 2010). Noin 5 %:n hinnan alennus lisäisi hintajoustolla arvioiden uusien autojen kysyntää laskennallisesti noin 13 % eli vuoden 2015 tilanteessa uusien autojen kysyntä olisi kokeilun aikana kasvanut noin 7 000 uudella autolla. Kuluttajat olisivat näin arvioiden puolen vuoden aikana käyttäneet ilman budjettirajoitusta palkkioita yhteensä noin 11 600 autoon, joista noin 7 000 olisi ollut autoja, joita ei olisi hankittu ilman romutuspalkkiota. Palkkion valtion osuuksiin olisi tällöin kulunut 11,6 miljoonaa euroa, mutta samaan aikaan autoverokertymä olisi kasvanut hieman yli 25 miljoonalla eurolla. Palkkiomäärärahan ja autoveron yhteenlaskettu nettotuotto olisi tällöin ollut arviolta 14 miljoonaa euroa.

3.2 Turvallisuus- ja ympäristövaikutukset

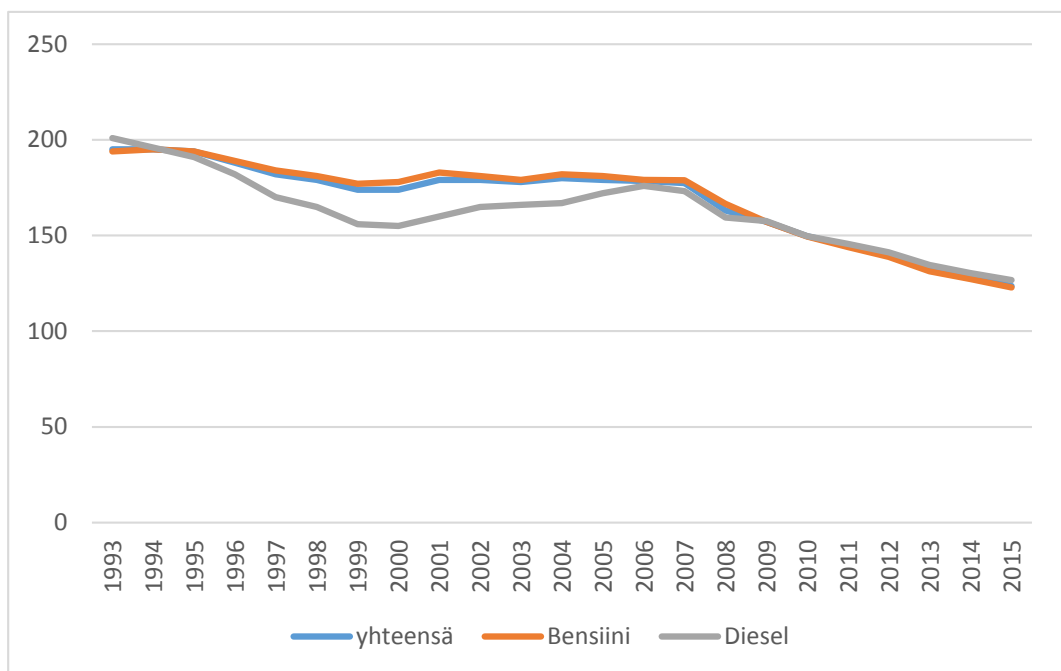
3.2.1 Hiilidioksidipäästöt

Romutuspalkkioon asetettu päästöraja ohjasi selvästi uusien autojen hankintaa vähäpäästöisten autojen suuntaan. Kappaleessa 2.1.2 on kuvattu tarkemmin romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen hiilidioksidipäästöjä. Romutuspalkkion tavoitteena oli autokannan uudistamisen kautta vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä ja muita haitallisia päästöjä. Uusien autojen energiatehokkuus on parantunut viime vuosikymmenten aikana merkittävästi ja pakokaasupäästöt ovat vähentyneet selvästi. Hiilidioksidipäästöjen lisäksi autokannan uusiutuminen vähentää merkittävästi myös typen oksidien sekä hiilivety- ja hiukkaspäästöjen määrää.

Henkilöautojen osuus EU-maiden hiilidioksidipäästöistä on noin 12 %. EU:n määrittelemä tavoite uusien henkilöautojen keskimääräisille hiilidioksidipäästöille on vuoteen 2021 mennessä enintään 95 g/km. Uusien henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat EU:ssa vuonna 2014 123,4 g/km. Vuoden 2025 tavoitetta ei ole vielä määritetty EU:ssa. (European Commission 2016)

Lokakuussa 2014 hyväksytyn EU:n uuden energia- ja ilmastopaketin mukaan EU:n kasvihuonekaasupäästöjä tulisi vähentää 40 % ja energiatehokkuutta parantaa 27 % vuoteen 2030 mennessä. Vuoteen 2050 mennessä EU:n tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 prosentilla vuoteen 1990 verrattuna. Suomessa tavoitteena on vähentää ns. ei-päästökauppasektorilla päästöjä 16 prosentilla vuoteen 2020 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa liikennesektorille on kohdennettu 15 prosentin päästövähennystavoite. (Jääskeläinen 2014)

Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä ensirekisteröitiin yhteensä noin 8 000 ajoneuvoa, joiden hiilidioksidipäästöt olivat selvästi uusien ensirekisteröityjen autojen keskipäästöjä pienemmät. Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä kannasta poistui yhteensä noin 5 500 liikennekäytössä ollutta keskimäärin 18–19-vuotiaasta autoa. Laskennallisesti näillä autoilla ajettiin edellisenä vuonna yhteensä noin 70,4 miljoonan kilometrin ajosuorite, sillä ajoneuvoliikennerekisterin tietojen perusteella niillä ajettiin keskimäärin arviolta 12 800 km edellisen vuoden aikana (kappale 2.2.2). Romutettujen autojen hiilidioksidipäästöt eivät ole tiedossa, sillä hiilidioksidipäästöjä koskevaa tietoa on kerätty ajoneuvoliikennerekisteriin vasta 2000-luvun alkupuolelta lähtien. Ensirekisteröityjen autojen hiilidioksidipäästöjä on kuitenkin voitu arvioida ominaiskulutusta koskevien tietojen avulla 1980-luvulta lähtien. Kuvassa 3.1 on esitetty arvioitu ensirekisteröityjen autojen hiilidioksidipäästöjen kehitys vuosina 1993–2015. Romutuspoistettujen autojen hiilidioksidipäästöt olivat keskimääräisen iän perusteella noin 182 g/km. Uusien romutuspalkkiolla hankittujen autojen hiilidioksidipäästöt olivat 107 g/km, eli noin 40 % alemmat kuin romutettujen autojen.



Kuva 3.1 Uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen kehitys vuosina 1993–2015 (g/km).

Käytettävissä olevien tietojen perusteella ei ole mahdollista arvioida tarkalleen romutuspalkkion vaikutusta koko henkilöautokannan hiilidioksidipäästöihin, sillä uusilla autoilla ajetaan tyypillisesti jonkin verran vanhoja autoja enemmän. Henkilöautoilla ajettiin vuonna 2014 Suomessa noin 17 700 km vuodessa. Luku on saatu jakamalla vuoden 2014 henkilöautojen liikennesuorite liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrällä (Liikennevirasto 2015). Suoritteesta on vähennetty arvioperusteisesti ulkomaisilla autoilla Suomessa ajettujen kilometrien osuus. Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat pääosin pienehköjä tai keskikokoisia autoja, joilla tyypillisesti ajetaan vuosittain vähemmän kuin suurikokoisemmilla autoilla. Ominashiilidioksidipäästöjen vähenemän perusteella voidaan kuitenkin arvioida, että kokeilu on vähentänyt osaltaan koko autokannan hiilidioksidipäästöjä, sillä uusien vanhoja autoja korvaavien henkilöautojen päästöt ovat olleet keskimäärin 40 % alemmat kuin kokeilun yhteydessä romutettujen autojen.

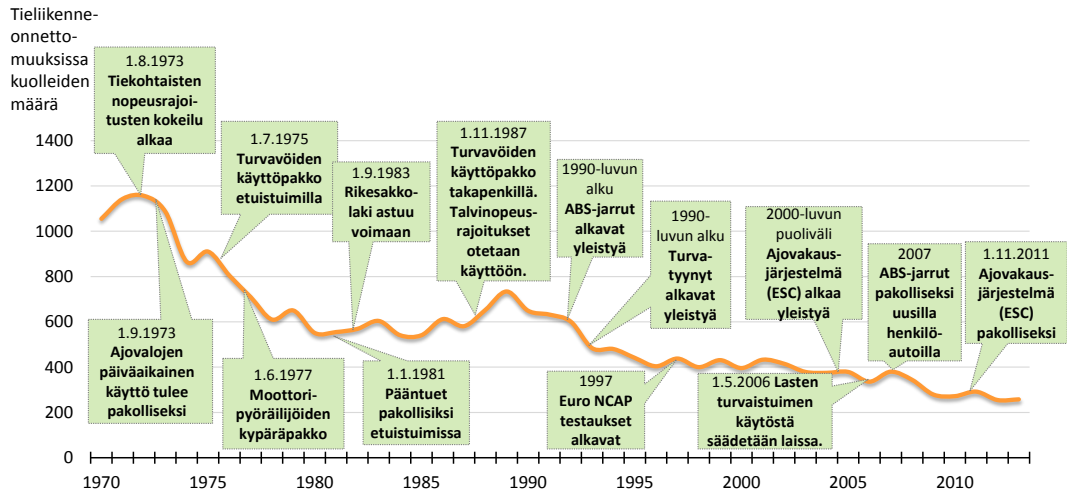
Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmastopoliittisessa ohjelmassa (IL-PO) ja sen päivitysversiona asetettujen, kasvihuonekaasupäästöjä koskevien vähennystavoitteiden saavuttamiseksi autokannan tulisi uusiutua noin 7 prosentin vuosivauhtia. Tämä tarkoittaisi noin 150 000 uuden auton ensirekisteröintiä, jotta autokannan vanhemman suuripäästöisen osuuden poistuma nopeutuisi. Koko autokannan osalta tavoitteena on, että vuonna 2020 henkilöautojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olisivat alle 138 g/km. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2013)

Romutuspalkkio lisäsi uusien autojen myyntiä arviolta 4,4 % siten, että vuonna 2016 myytiin yhteensä noin 109 000 uutta henkilöautoa. Autokannan ikääntymisen pysäyttävästä 150 000 henkilöauton tasosta jäätiin selvästi, mutta romutuspalkkiokokeilun vaikutuksesta ensirekisteröintien määrä kuitenkin kasvoi huomattavasti. Näin ollen romutuspalkkiokokeilu tuki osaltaan myös autokannan uusiutumista koskevan tavoitteen saavuttamista.

3.2.2 Liikenneturvallisuusvaikutukset

Autokannan uusiutuminen vaikuttaa merkittävästi myös tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien määrään ja vakavuusasteeseen. Viimeaikaisista ajoneuvotekniikassa tapahtuneista turvallisuutta parantavista tekniikoista merkittävimpiä ovat ajonvakausjärjestelmä (ESC), sivuturvatyyny, automaattinen hätäjarrutus, törmäysenergiaa absorboivat turvakorirakenteet sekä jarruassistentti (ITF 2011). Kuvassa 3.2 on esitetty eräiden tärkeimpien turvallisuutta parantavien ajoneuvotekniikan toimien yleistymisen sekä onnettomuuksissa kuolleiden määrän kehitys.

Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä romutetut autot on pääsääntöisesti otettu käyttöön 1990-luvulla, jolloin esimerkiksi ABS-jarrut ja turvatyyny eivät vielä olleet merkittävästi yleistyneet autokannassa. ESC-järjestelmä alkoi yleistyä autokannassa vasta 2000-luvun puolivälin tienoilla ja se tuli pakolliseksi varusteeksi ensirekisteröitäviin autoihin vuonna 2011.



Kuva 3.2 Liikenneturvallisuustoimenpiteiden ja ajoneuvotekniikan sekä tieliikenteessä kuolleiden määrän kehitys Suomessa vuosina 1970–2014. (kuvan tietolähteet: Tilastokeskus, Liikenneturva, VAKES)

Broughtonin (2003) laatimassa selvityksessä autokannan nuorenmiesyhdellä vuodella vähentää onnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrää 1 prosentilla vuodessa. ITF arvioi tällä perusteella tutkimuksessaan romutus- palkkion liikenneturvallisuusvaikutuksia seuraavasti (ITF 2011):

Kokonaisvaikutus = 1 % * (kantaan tulneiden autojen käyttöönottovuosi – romutettujen autojen käyttöönottovuosi) * romutettujen autojen osuus autokannasta * romutettujen autojen keskimääräisen ajosuorituksen osuus keskimääräisestä suoritteesta

Tällä laskentatavalla laskien kokeilu vähensi laskennallisesti liikenneonnettomuuksissa vakavasti loukkaantuneiden määrää noin 0,03 %:

$$\text{kokonaisvaikutus} = 1 \% * (2015 - 1997) * 0,21 \% * 0,72 = 0,0272 \%$$

Vuonna 2014 tieliikenteessä kuoli 229 ja loukkaantui vakavasti 519 henkilöä (Tilastokeskus 2016), joten onnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä väheni laskennallisesti kokeilun seurauksena 0,20 henkilöllä.

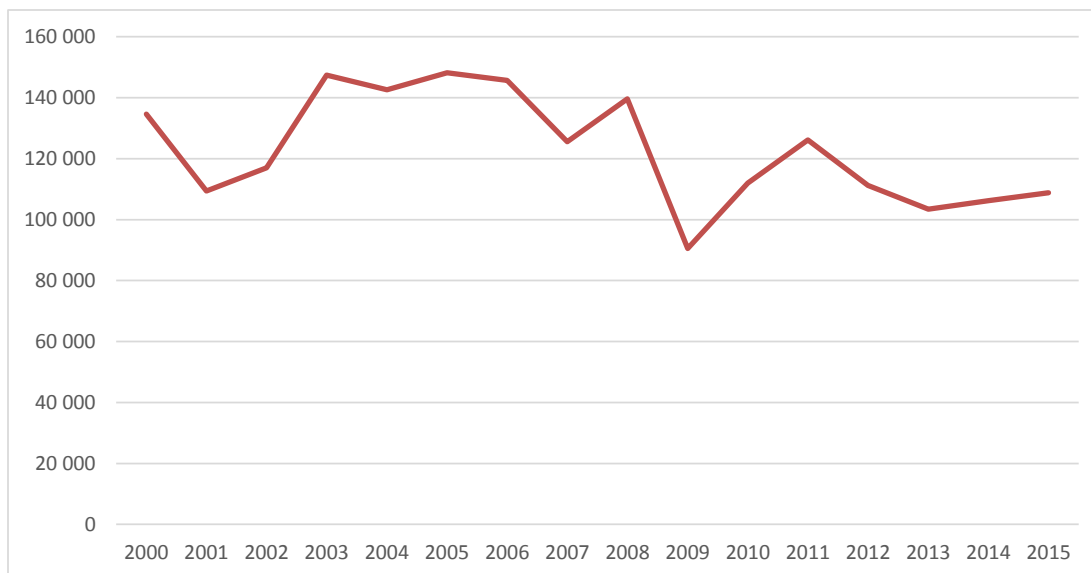
3.3 Vaikutukset autokaupan ja romutuksen toimialoilla

3.3.1 Autojen tukku- ja vähittäiskauppa

Vuonna 2015 ensirekisteröitiin 108 812 uutta henkilöautoa, joka oli 2,4 % enemmän kuin vuonna 2014. Kokeilun merkitys oli autoalalle erittäin suuri, sillä se lisäsi merkittävästi uusien autojen myyntiä loppuvuoden aikana. Eduskunta päätti marraskuussa autoveron alentamisesta portaittain vuosien 2016–2019 alussa. Autoveron alentuessa autojen ensirekisteröinti vähenee luontaisesti edeltävien kuukausien aikana, sillä monet uuden auton ostajat siirtävät autosensa hankintaa edullisemmän verotason tuoman taloudellisen hyödyn takia. Elokuussa sekä loka- ja marraskuussa romutus- palkkion osuus ensirekisteröidyistä autoista kasvoi noin 15 prosenttiin.

Autoala on viime vuosina kärsinyt heikosta kannattavuudesta, joka johtuu pääosin uusien autojen vähentyneestä myynnistä. Uusien autojen ensirekisteröintien määrä on ollut taloudellisen matalasuhtanteen takia 2010-luvulla keskimääräistä pienempi jo viiden vuoden ajan. Muista pohjoismaista poiketen autojen ensirekisteröintimäärät eivät ole vuonna 2008 alkaneen taloudellisen laskusuhtanteen jälkeen kääntyneet

nousuun, vaan ensirekisteröintien määrä on jäänyt keskimäärin 112 000 auton tasolle. Kuvassa 3.3 on esitetty uusien autojen ensirekisteröintien kehitys 2000-luvulla. Autoalan virallisessa kysyntäennusteessa vuoden 2015 ensirekisteröintien määrän ennakoitiin jäävän vuoden 2014 tasolle, mikäli romutuspalkkiokokeilua ei olisi toteutettu.



Kuva 3.3 Uusien henkilöautojen ensirekisteröintikehitys (henkilöautoa vuodessa). (Trafi)

Ensirekisteröintien kääntymisen kasvuun oli autoalalle taloudellisesti olennaisen tärkeää, vaikka romutuspalkkion tuoma kasvu kohdentuikin pääosin edullisimpiin B- ja C-segmentin automalleihin, joiden myyntikate on suhteellisen pieni. Autojen vähittäis- ja tukkukaupan nettotulos on viime vuosina pudonnut alle prosenttiin ja sijoitetun pääoman tuotto on vuosina 2012–2014 ollut 5–9 prosenttia, kun esimerkiksi vuosina 2004–2008 sijoitetun pääoman tuotto oli autokaupassa keskimäärin 15 prosentin tasolla. Jälleenmyyjien vakavaraisuus heikentyi vuonna 2014 edellisvuoden tasolta keskimäärin jopa viidellä prosenttiyksiköllä. (Kauppalehti Balance Consulting 2015)

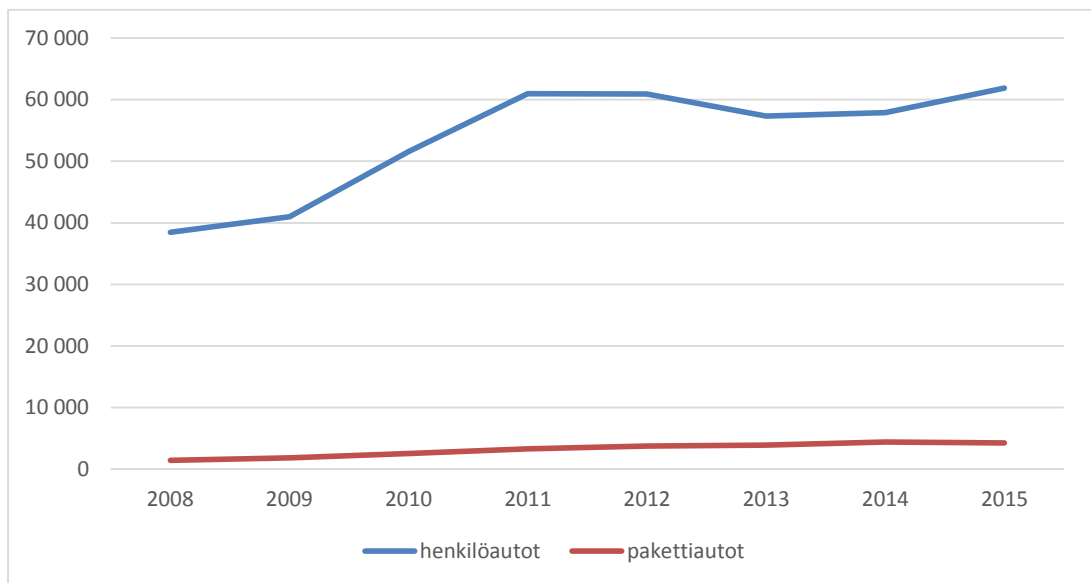
Autoala on laaja klusteri, jossa yhden toimialan talouskehitys ja toimintaedellytykset heijastuvat rinnakkaistoimialoille. Autoala työllistää yhteensä lähes 30 000 työllistä. Lisäksi autojen ja auton osien valmistuksessa työskentelee Suomessa noin 16 000 henkilöä. Autoalan työllisyys ei ole toistaiseksi merkittävästi vähentynyt, vaikka alan kannattavuus onkin heikentynyt. Vaikka autoala on selviytynyt uusien autojen kysynnän vähenemisestä ilman merkittäviä työvoiman vähennyksiä, se ei ole pystynyt sopeuttamaan kiinteitä kuluja pienenevän kysynnän tasoon, jolloin sijoitetun pääoman tuottotaso on jäänyt heikoksi. Vallitsevassa talous- ja kysyntätilanteessa kaikki uusien autojen hintatasoa alentavat toimenpiteet ovat tärkeitä uusien autojen kysynnän lisäämiseksi.

Kokeilu on todennäköisesti lisännyt uusien autojen myyntiä myös välillisesti, sillä se lisäsi huomattavasti uusien autojen markkinointia ja kampanjointia. Osa kokeilusta kiinnostuneista on jäänyt kokeilun ulkopuolelle kokeiluun varatun rahoituksen lopputtua tai päätenyt ostamaan auton, joka ei täyttänyt romutuspalkkion edellytyksiä. Osa uuden auton ostaneista on saanut kimmokkeen lähteä uuden auton ostoon romutuspalkkiokampanjan innoittamana, mutta onkin auton ostotilanteessa päättänyt jät-

tää oman autonsa romuttamatta tai päätenyt esimerkiksi päästörajan ylittävän automallin tai pakettiauton hankintaan. Myös kokeiluun liittyvä aikarajoitus rajasi palkkion käyttömahdollisuuden pois osalta uuden auton ostajista, sillä uusi auto oli rekisteröitävä tammikuun 2016 loppuun mennessä. Romutuspalkkio on ulkomailla saatujen kokemusten lisännyt välillisesti uusien autojen myyntiä herättämällä myös niiden kuluttajien kiinnostusta uusiin autoihin, joilla ei ole ollut omistuksessaan sopivaa romutusikäistä autoa (IHS Global Insight 2010).

3.3.2 Kierrätysala

Romutuspalkkiokokeilu lisäsi merkittävästi kierrätykseen saatujen henkilöautojen määrää (kuva 3.4). Romutettujen henkilöautojen määrä kasvoi vuonna 2015 noin 7 % edelliseen vuoteen nähden. Viime vuosina metallien alhaiset maailmanmarkkinahinnat ovat hidastaneet autojen kierrättämistä ja romutustodistusten määrä on ollut laskusuunnassa. Vuonna 2015 pakettiautojen romutusmäärät kääntyivät laskuun, niitä romutettiin noin 4 % vähemmän kuin vuonna 2014. Ilman romutuspalkkiokokeilua olisi myös romutuspoistettujen henkilöautojen määrä todennäköisesti kääntynyt 4–5 %:n vähenemään, sillä myös aiempina vuosina henkilö- ja pakettiautojen romutusmäärien kehitys on ollut samansuuntaista.



Kuva 3.4 Romutuspoistettujen henkilö- ja pakettiautojen määrän kehitys. (Romutus-tilastot, Trafi)

Kokeilun yhteydessä romutetut autot olivat merkittävästi nuorempia kuin romutetut autot keskimäärin. Tämä toi autopurkamaille aiempaa uudempia autoja purettavaksi, jolloin varaosana myytäväksi saatiin aiempaa uudempia osia. Romutettavien autojen keski-ikä aleneminen on osaltaan parantanut romualan kannattavuutta kokeilun aikana. Varsinkin autopurkamot suhtautuivat ennen kokeilun käynnistymistä epäillen kokeilun vaikutuksiin ja arvioivat niiden jäävän pieneksi, mutta yllättyivät myönteisesti jo kokeilun alussa asiakasmäärien ja romutettavaksi päätyneiden autojen kierrätyskelpoisuuden kasvaessa.

Romutuspalkkiokokeilun vaikutus näkyi selvästi kuluttajien kiinnostuksen kasvuna auton kierrättämiseen virallisten kanavien kautta. Vastaanottopisteet raportoivat asiakastytytyväisyyden kasvaneet selvästi kokeilun aikana. Romualan kannalta ko-

keilu sujui kaiken kaikkiaan hyvin. Romutuskuntoisten autojen kauppa oli rauhallista ja siihen liittyviä väärinkäytöksiä tai harmaata taloutta ei esiintynyt merkittävästi.

Kokeilu käynnisti monella paikkakunnalla yhteistyötä purkamojen ja autokaupan välillä. Autokauppoihin päätyy vaihtautoina myös erittäin huonokuntoisia autoja, joilla ei enää ole merkittävää jälleenmyyntiarvoa. Yhteistyössä autopurkamoiden ja muiden romuautojen vastaanottopisteiden kanssa erittäin huonokuntoiset autot päätyvät jatkossakin todennäköisemmin kierrätykseen virallisten vastaanottopisteiden kautta, eivätkä päädy enää liikennekäyttöön tai harmaan talouden kautta laittomasti hajotettavaksi tai maasta vietäväksi.

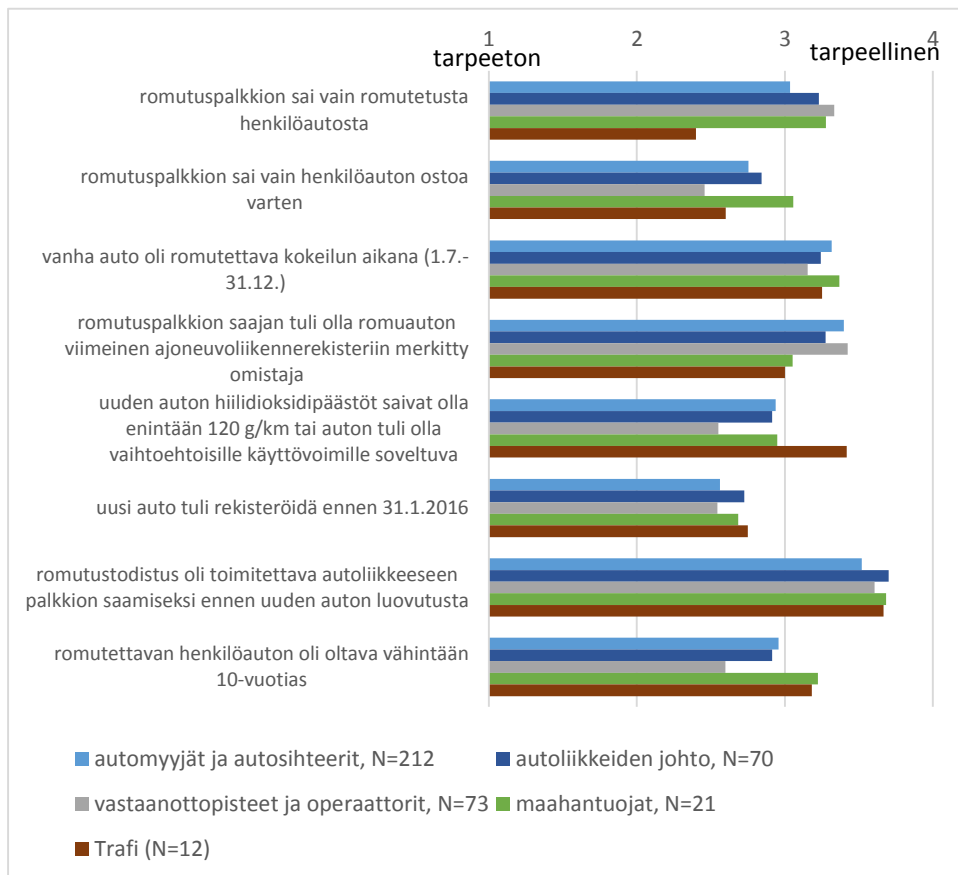
Romutuspalkkiokokeilun aikana romutustodistuksen luovuttamiseen liittyviä prosesseja virtaviivaistettiin, sillä kokeilun aikana asiakkaille oli tärkeää saada romutustodistus itselleen mahdollisimman pian auton romuttamiseen luovuttamisen jälkeen. Lisäksi romutustodistus on aiemmin ollut annettu auton romutukseen luovuttajalle. Järjestelmää muutettiin kokeilun aikana selväpiirteisemmäksi siten, että romutustodistus annetaan tai postitetaan romuauton omistajalle. Osa operaattoreista tarjoaa asiakkaille myös mahdollisuutta sähköiseen romutustodistukseen, joka toimitetaan omistajalle sähköpostitse.

4 Näkemykset palkkiojärjestelmän kehittämisestä

4.1 Romutuspalkkiokokeilua rajaavat ehdot

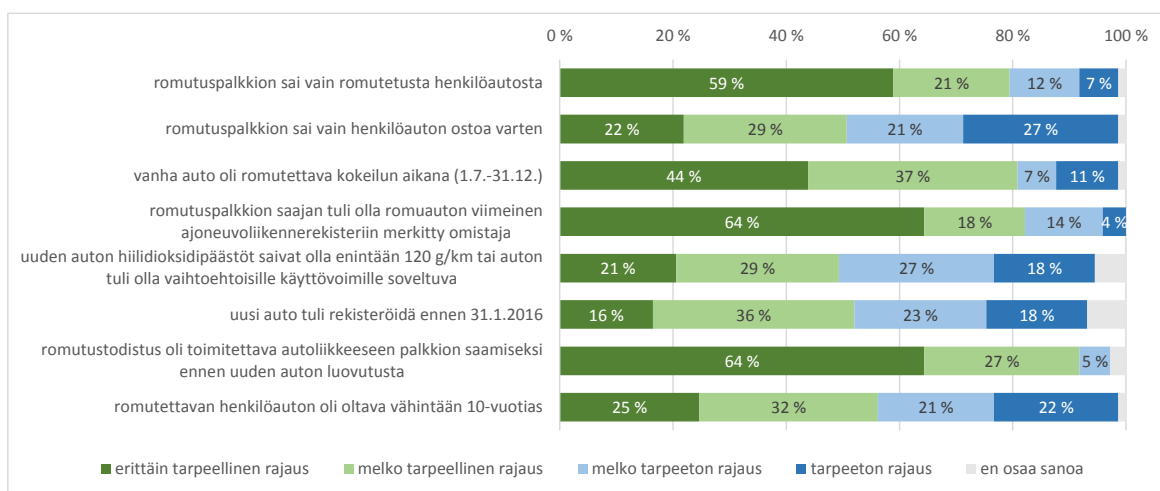
Kuvassa 4.1 on esitetty eri sidosryhmien arvio romutuspalkkiota säädelleiden ehtojen tarpeellisuuteen. Kaikkien sidosryhmien mielestä oli tärkeää, että romutuspalkkion saaminen edellytti romutustodistuksen luovuttamista uuden auton oston yhteydessä. Myös romuttamisen rajaamista palkkion saamisen ajankohtaan pidettiin tarpeellisenä rajauksena. Romutuspalkkion kohdentamista romuauton viimeiselle omistajalle pidettiin keskimäärin tarpeellisenä ja palkkion hyödyntämistä oikein ohjaavana toimenä. Vähäpäästöisyyteen liittyvää rajausta pidettiin erittäin tarpeellisenä erityisesti Trafissa ja myös autoliikkeet ja -maahantuojaat pitivät sitä keskimäärin tarpeellisenä rajauksena.

Ehdoista vähiten tarpeellisenä pidettiin rekisteröinnin takarajaa, joka vaikeutti uusien tehdastilattujen autojen myyntiä kokeilun loppuvaiheessa ja toi epävarmuutta siihen, ehditäänkö auto luovuttaa asiakkaalle ennen kokeilun päättymistä. Osa sidosryhmistä ei pitänyt perusteltuna palkkion rajaamista henkilöautoihin, jolloin se rajasi pois pakettiautot sekä romutettavien että uusien autojen puolella. Romutettavalle autolle säänneltyä 10 vuoden ikärajaa pidettiin tarpeettomana erityisesti vastaanottopisteissä ja autoliikkeissä.

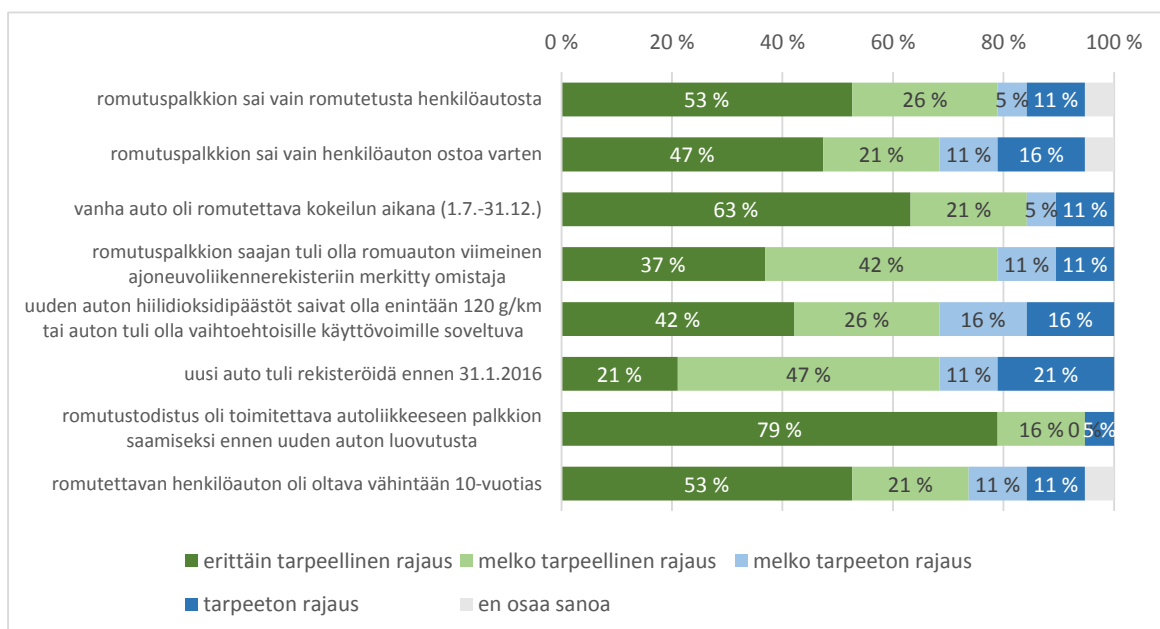


Kuva 4.1 Sidosryhmien näkemys romutuspalkkiokokeiluun sisältyneiden rajausten tarpeellisuudesta (1=tarpeeton, 2=melko tarpeeton, 3=melko tarpeellinen, 4=erittäin tarpeellinen), (sidosryhmäkyselyt).

Kuvissa 4.2–4.5 on esitetty tarkemmin eri sidosryhmien näkemyksiä romutuspalkkiota sääteleviin ehtoihin. Vastaanottopisteiden edustajien arvioissa korostuvat tarve laajentaa palkkiojärjestelmää myös pakettiautoihin ja väljentää romutettavalle autolle asetettua 10 vuoden ikärajaa. Maahantuoja arvioinneissa korostuu aikarajan väljentäminen uuden palkkiolla hankitun auton rekisteröinnin osalta. Osa maahantuojista nostaisi päästörajaa tai porrastaisi palkkion hiilidioksidipäästöjen määrään. Hiilidioksidipäästöjä koskevan rajan nostamista perusteltiin sillä, että vanhan romutettavan auton päästöt ovat lähes kaikissa tapauksissa uutta autoa suuremmat.

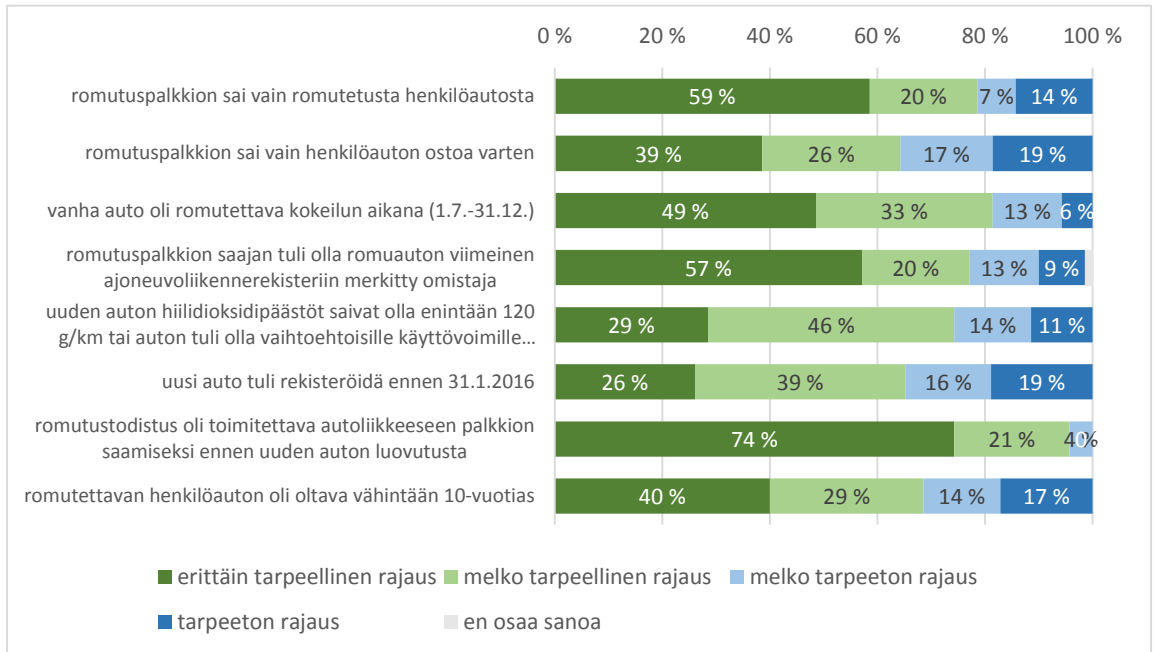


Kuva 4.2 Romuautojen vastaanottopisteiden näkemys romutuspalkkiokokeiluun sisältyneistä ehdoista (vastaanottopisteiden sidosryhmäkysely).

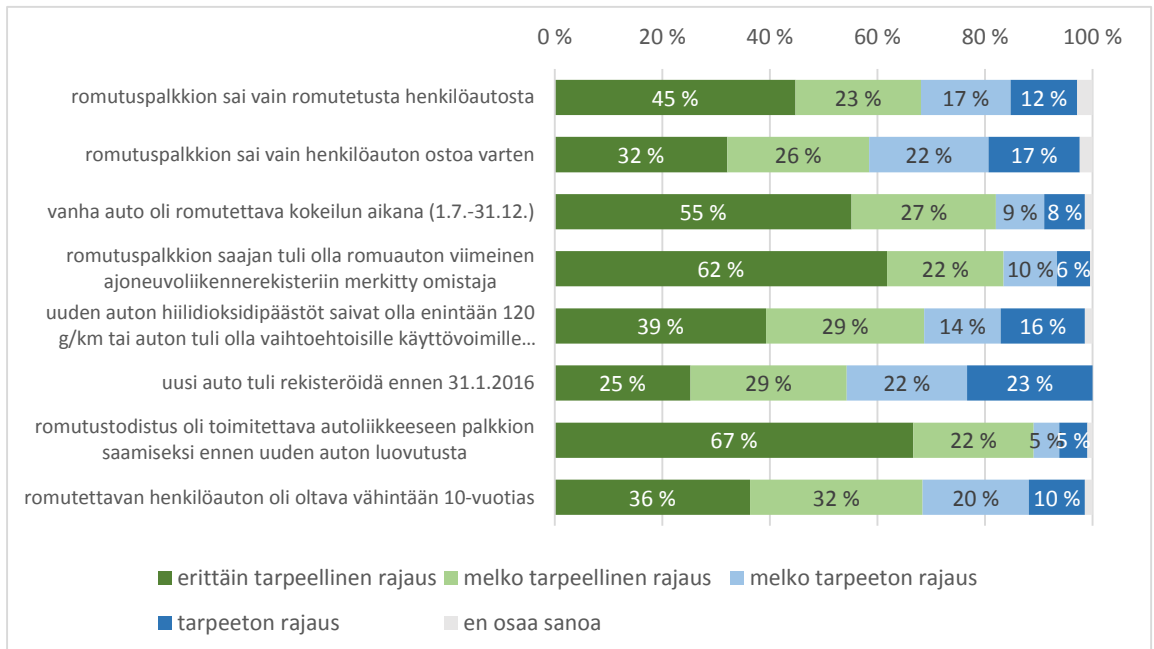


Kuva 4.3 Autojen maahantuoja arvioi romutuspalkkiokokeiluun sisältyneistä ehdoista (maahantuojien sidosryhmäkysely).

Autoliikkeiden näkemykset palkkiota rajaavista edellytyksistä olivat samansuuntaisia kuin automaahantuoja. Auton rekisteröinti ennen kokeilun päättämispäivää arvioitiin kokeilua hankaloittaneeksi rajaukseksi. Avoimessa palautteessa autoliikkeiden edustajat ehdottivat, että tilaus- ja kauppasopimuksen päivämäärää käytettäisiin ajallisesti rajaavana tekijänä huonosti ennakoitavan auton ensirekisteröintiajankohdan sijasta. Lisäksi esille nousivat palkkiojärjestelmän laajentaminen pakettiautoihin sekä romutettavien että uutena palkkiolla hankittavien ajoneuvojen osalta.



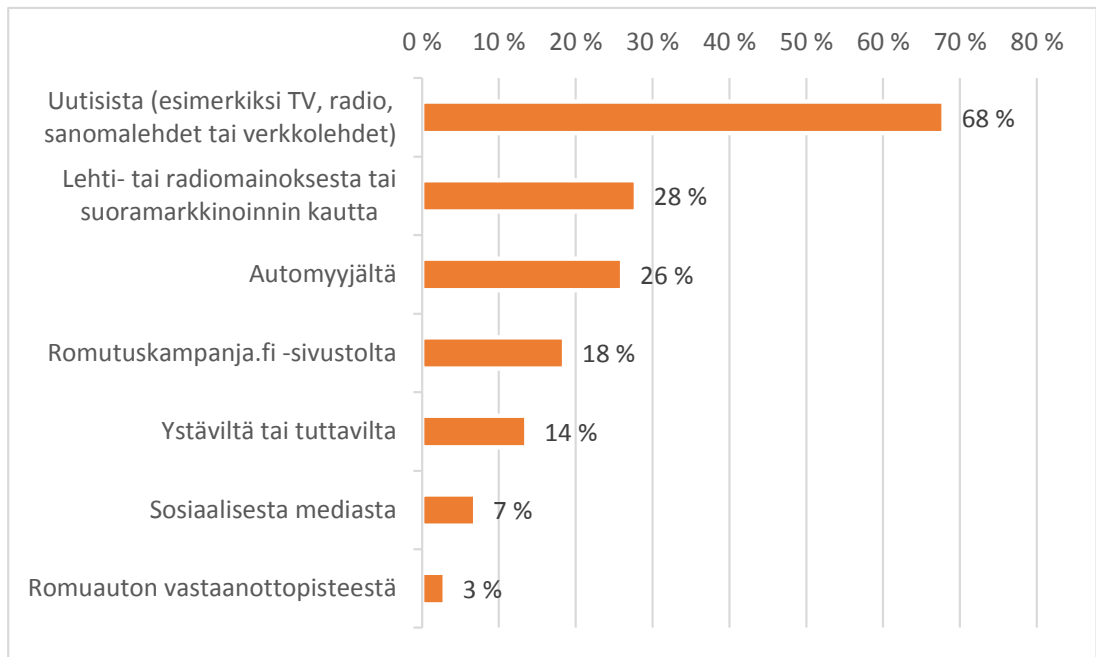
Kuva 4.4 Autoliikkeiden johdon näkemys romutuspalkkiokokeiluun sisältyneistä ehdoista (autoliikkeiden johdon sidoryhmäkysely).



Kuva 4.5 Romutuspalkkiokirjauksia tehneiden automyyjien ja autosihteerien näkemys romutuspalkkiokokeiluun sisältyneistä ehdoista (ROPA-kirjauksia tehneiden sidoryhmäkysely).

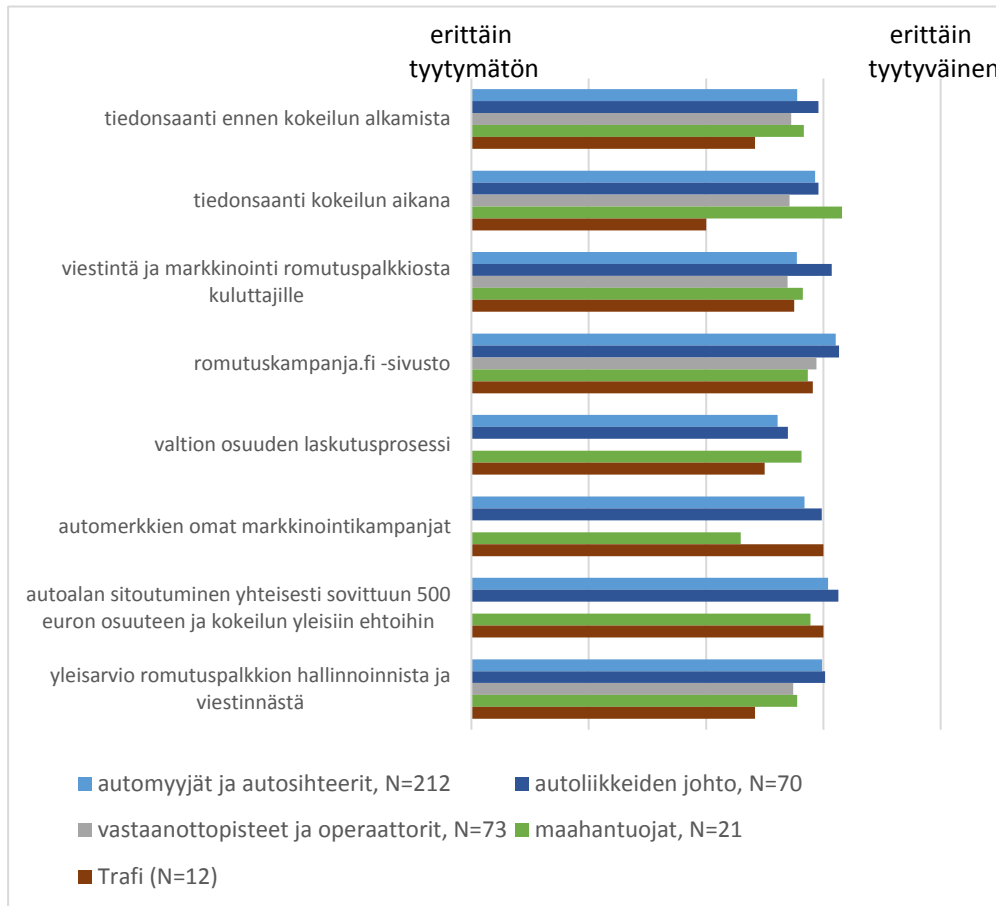
4.2 Viestintä ja markkinointi

Suurin osa romutuspalkkion hyödyntäneistä oli saanut tietoa kokeilusta tv- ja lehti-uutisten perusteella. Lähes 70 % palkkion hyödyntäneistä ilmoitti saaneensa tietoa uutisista. Kokeilu olikin esillä mediassa erityisesti kesä-heinäkuussa sekä uudelleen elokuussa, kun kokeiluun alun perin varatut budjettirahat olivat loppumassa. Suuri osa kuluttajista oli saanut tietoa lehti- tai radiomainoksesta tai autoliikkeen lähettämästä kohdennetusta mainonnasta. Noin neljännes oli saanut tietoa kokeilusta automyyjältä ja lähes joka viides oli hyödyntänyt kokeilun omaa romutuskampanja.fi.-sivustoa. Kuvassa 4.6 on esitetty palkkion hyödyntäneiden ilmoittamat romutuspalkkiokokeilun tiedonsaantikanavat.



Kuva 4.6 Romutuspalkkion hyödyntäneiden pääasialliset tiedonsaantikanavat romutuspalkkiosta osuutena kaikista romutuspalkkion hyödyntäneistä (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

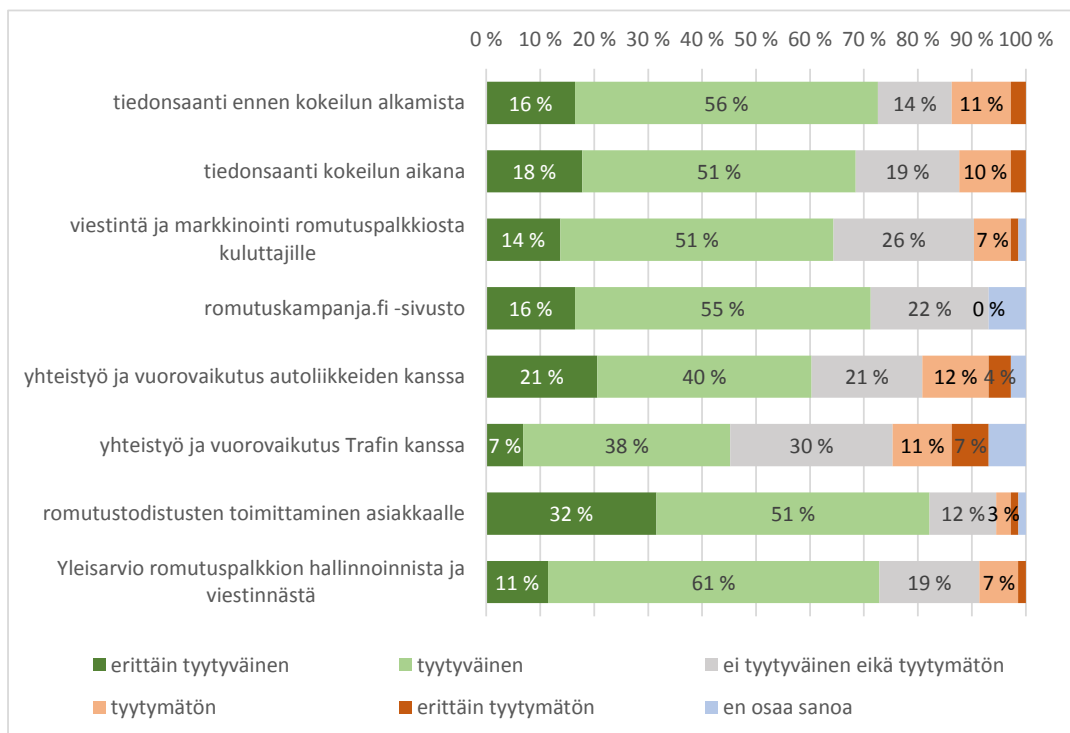
Sidosryhmät arvioivat kokeilusta viestinnän ja tiedonkulun sekä kokeilun markkinoinnin ja hallinnoinnin hyvin onnistuneeksi. Kuvassa 4.7 on esitetty eri sidosryhmien näkemykset kokeilun hallinnoinnin ja viestinnän onnistumisesta. Tiedonsaantiin kokeilusta oltiin pääosin tyytyväisiä, mutta kehittämistarpeita nousi esille erityisesti kokeilun aikaisen tiedonkulun parantamisesta. Kokeiluun varatun määrärahan loppuminen elo- ja marraskuussa aiheutti suuria haasteita tiedonkululle ja viestinnälle eri osapuolten välillä ja kuluttajaviestinnässä. Laskutusprosessiin esitettiin kehittämissuhteita erityisesti Trafilta tullessa palautteessa. Koska palkkio oli luonteeltaan suhteellisen lyhytaikainen kokeilu, siihen liittyvät tilaus- ja laskutusprosessit sekä ehtoihin liittyvien kelpoisuuksien tarkistaminen edellyttivät paljon manuaalista työtä, sillä kokeilua varten ei ollut mahdollista tehdä muutoksia uusien autojen tilausta ja toimitusta ja vanhojen autojen romutusta koskeviin tietojärjestelmiin. Maahantuoja ja Trafín välinen laskutusjärjestelmä perustettiin vain kokeilua varten, joten se sisälsi paljon käsityötä.



Kuva 4.7 Sidosryhmien keskimääräinen tyytyväisyys kokeilun hallintoon ja viestintään (1=erittäin tyytymätön, 2=tyytymätön, 3=ei tyytyväinen eikä tyytymätön, 4=tyytyväinen, 5=erittäin tyytyväinen), (sidosryhmäkyselyt).

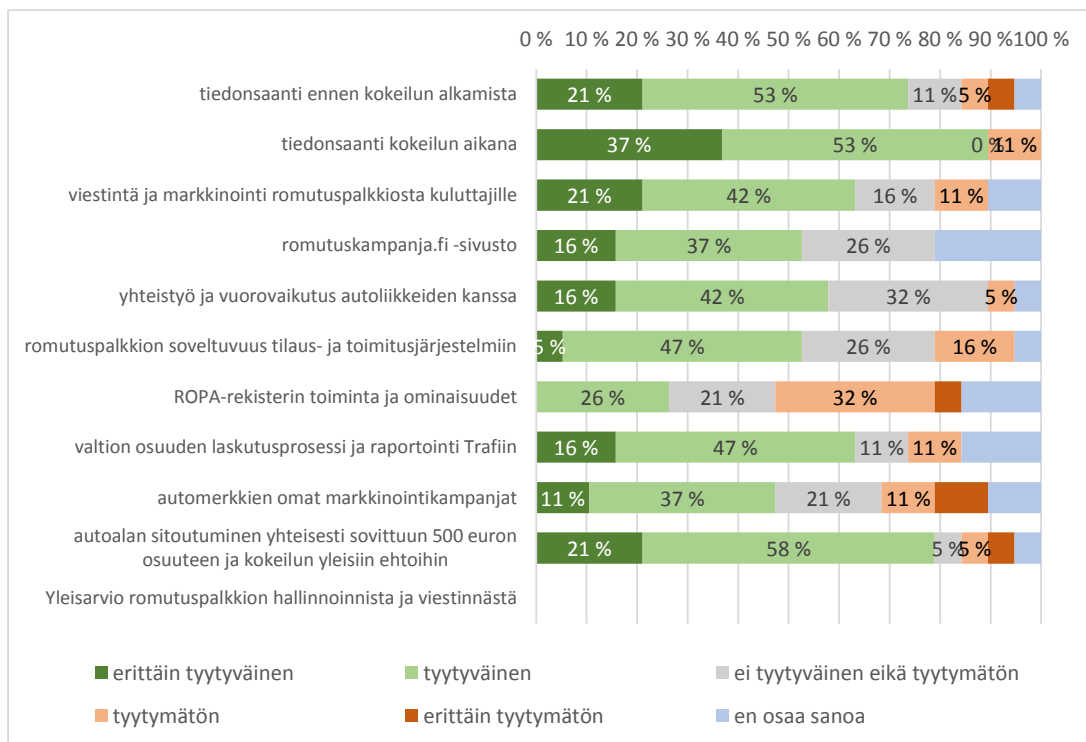
Kuvissa 4.8–4.11 on esitetty tarkemmin vastaanottopisteiden, maahantuojien ja auto-liikkeiden edustajien näkemyksiä kokeilun hallinnosta ja viestinnästä. Trafin osalta vastaajia oli ainoastaan 12, joten tuloksia on analysoitu muista sidosryhmistä poiketen ainoastaan kuvassa 4.7 keskiarvoina.

Vastaanottopisteiden osalta hallinnon ja viestinnän kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti romutuspoistojen ajantasaisuuteen, sillä kokeilun aikana tehty romuautojen omistajanvaihdokset aiheuttivat usein viivettä romutustodistusten toimittamiseen. Koska romutustodistus tarvittiin viimeistään uuden auton luovutustilanteessa, suurin osa kuluttajista olisi tarvinnut romutustodistuksen heti luovutettuaan auton romutettavaksi. Jos vastaanottopiste järjestää romuauton noudon, vastaanottajalle annetaan aluksi vastaanottotodistus ja romutustodistus toimitetaan auton omistajalle vasta jälkikäteen. Kaikissa romuautojen vastaanottopisteissä ei vielä tulosteta luovuttajalle romutustodistusta, vaan osassa pisteistä auton omistaja saa romutustodistuksen jälkikäteen joko postitse tai sähköpostin liitteenä.



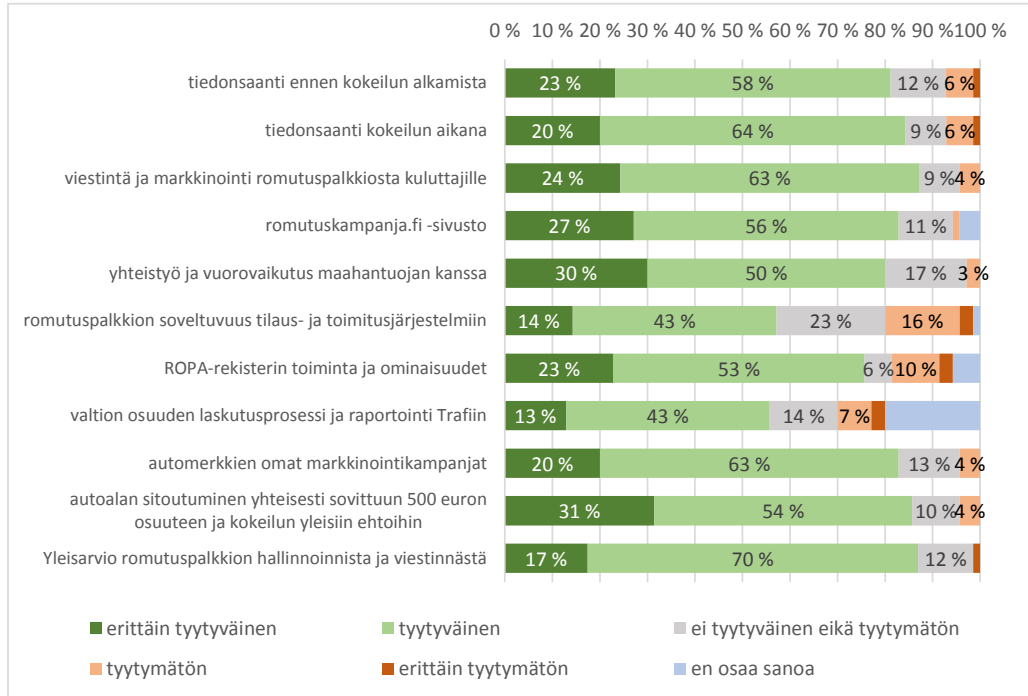
Kuva 4.8 Romuautojen vastaanottopisteiden tyytyväisyys kokeilun käytännön järjestelyihin.

Maahantuoja esille nostamat kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti romutuspalkkioiden hallinnointiin käytetyn ROPA-rekisteriin sekä maahantuojien omien romutuskokeilua tukevien kampanjoiden koordinoimiseen ja pelisääntöihin (kuva 4.9). ROPA-rekisterin käyttö arvioitiin palautteessa hankalaksi ja sen ajantasaisuuden ylläpito osoittautui kokeilun aikana työlääksi.

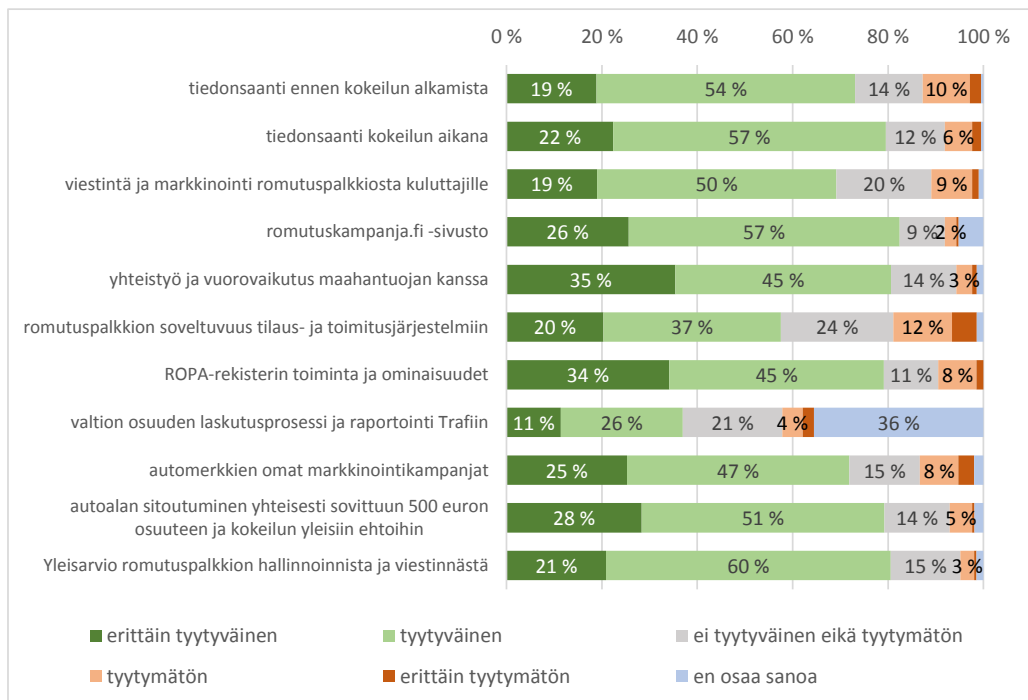


Kuva 4.9 Autojen maahantuojien tyytyväisyys kokeilun käytännön järjestelyihin.

Autoliikkeiden näkökulmasta hallinnon ja viestinnän kehittämistarpeet liittyivät ensisijaisesti romutuspalkkion soveltuvuuteen autojen tilaus- ja toimitusjärjestelmiin sekä romutuspalkkioiden kirjaamiseen käytetyn ROPA-rekisterin toimintaan.



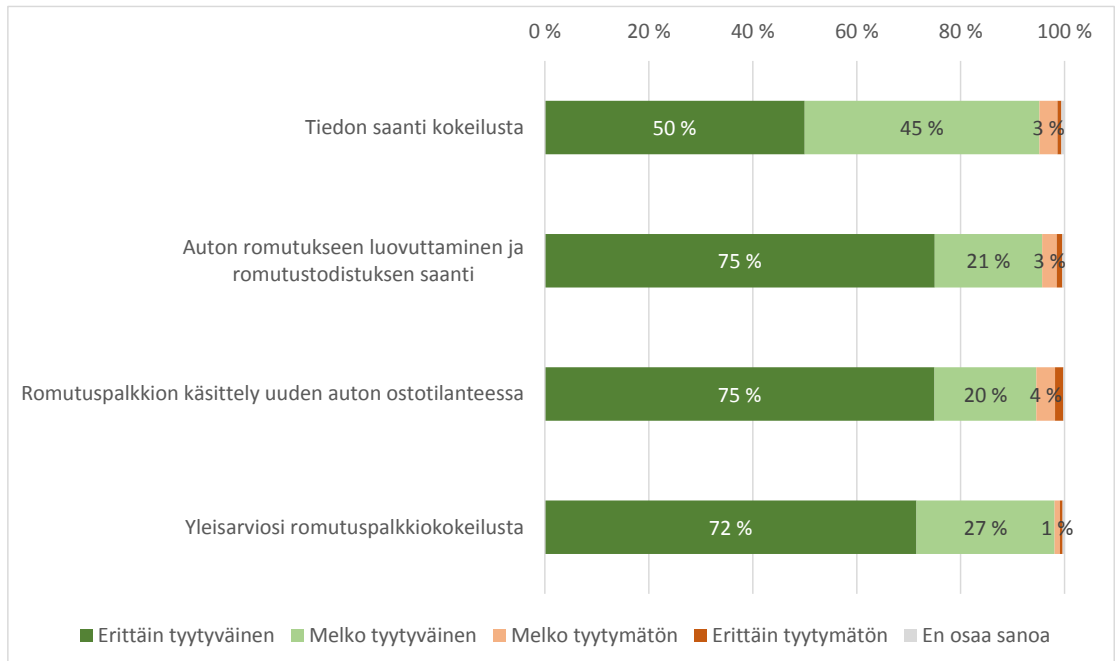
Kuva 4.10 Autoliikkeiden johdon tyytyväisyys kokeilun käytännön järjestelyihin.



Kuva 4.11 Romutuspalkkiokirjauksia tehneiden automyyjien ja autosihteerien tyytyväisyys kokeilun käytännön järjestelyihin.

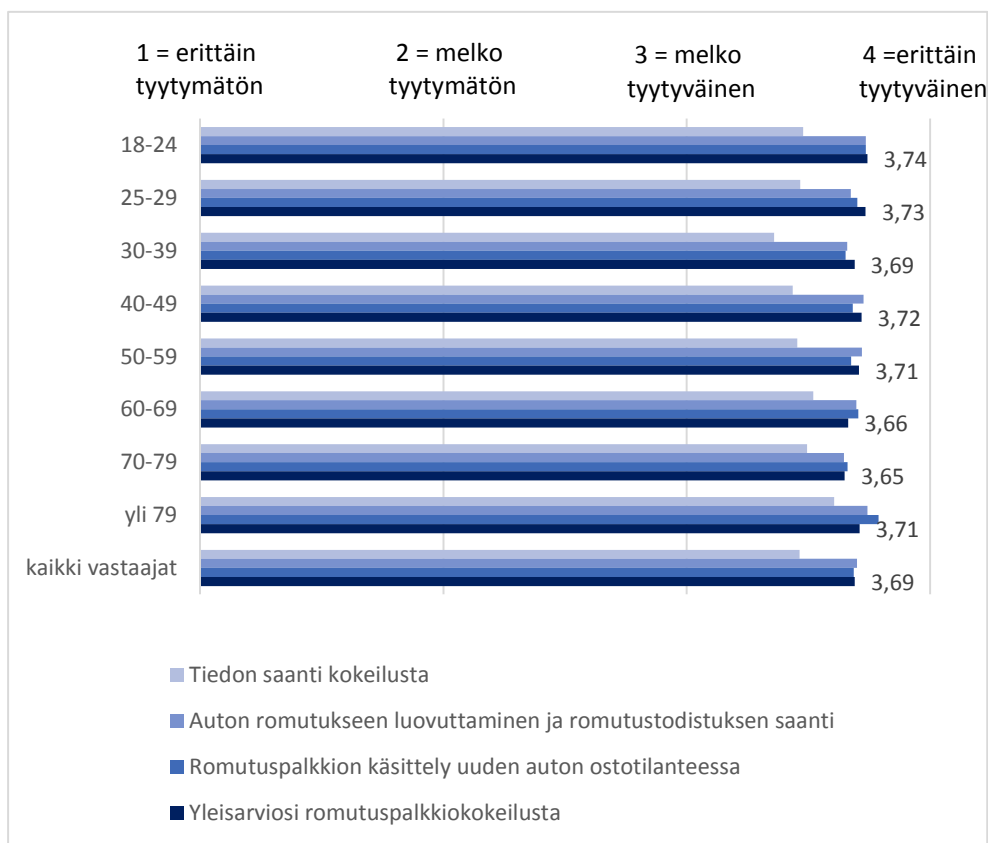
4.3 Tyytyväisyys romutuspalkkiokokeiluun

Lähes kaikki romutuspalkkion hyödyntäneet olivat tyytyväisiä kokeiluun (kuva 4.12). Yli 95 % kyselytutkimukseen vastanneista oli erittäin tai melko tyytyväisiä kokeiluun. Tyytymättömyyden syynä oli yleisimmin epävarmuus palkkioon käytettävien varojen riittävydestä sekä romutuspalkkion vaikutus auton hintaan auton ostotilanteessa. Tiedon saannissa erittäin tyytyväisten osuus jäi selvästi muita arvioita via osa-alueita pienemmäksi. Tyytymättömyyden syitä on käsitelty tarkemmin avoimen sanallisen palautetta kuvaavassa kappaleessa 4.4.1.



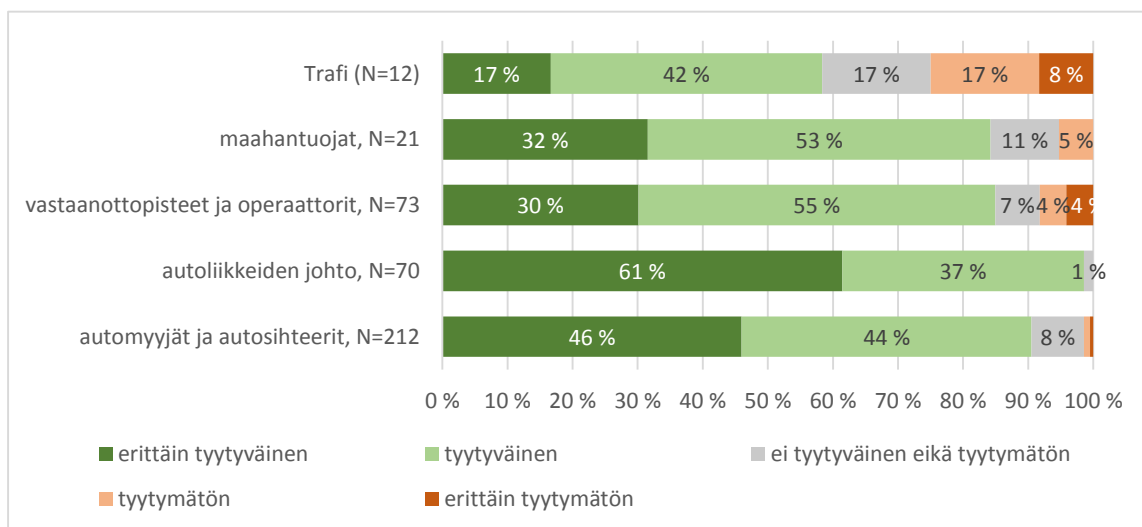
Kuva 4.12 Romutuspalkkion hyödyntäneiden tyytyväisyys romutuspalkkiokokeilun toteutukseen (kyselytutkimus, laajennettu aineisto).

Romutuspalkkion hyödyntäneet antoivat kokeilulle keskimääräisen tyytyväisyysarvosanan 3,7 asteikolla 1–4, jossa 1 kuvaa erittäin tyytymätöntä ja 4 erittäin tyytyväistä (kuva 4.13). Tyytyväisyysarvosanat olivat melko samat ikä- ja sukupuoliryhmittäin ja eri kotitaloustyypeissä. Nuoret ja nuoret aikuiset olivat keskimäärin hieman muita tyytyväisempiä kokeiluun samoin kuin kaikkein iäkkäimmät romutuspalkkion hyödyntäneet. Tyytyväisyydessä ei ollut havaittavissa merkitseviä eroja sen suhteen, oliko romutuspalkkion hyödyntänyt hankkinut romuautonsa kokeilua varten vai omistiko hän sen jo ennen kokeilua. Myöskään uuden auton ostokertojen määrä ennen kokeilua ei vaikuttanut tyytyväisyyteen.



Kuva 4.13 Romutuspalkkion hyödyntäneiden keskimääräinen tyytyväisyys romutuspalkkiokokeilun toteutukseen asteikolla 1–4 (kyselytutkimus).

Myös sidosryhmät olivat pääosin tyytyväisiä romutuspalkkiokokeiluun. Kuvassa 4.14 on esitetty eri sidosryhmien tyytyväisyys romutuspalkkiokokeiluun ja sen toteutukseen kokonaisuutena. Sidosryhmistä tyytyväisimpiä kokeiluun olivat autoliik-
keet ja autojen maahantuoja.



Kuva 4.14 Romutuspalkkion eri sidosryhmien tyytyväisyys romutuspalkkiokokeilun toteutukseen.

4.4 Romutuspalkkiojärjestelyn kehittämisehdotukset

4.4.1 Uuden auton ostajat

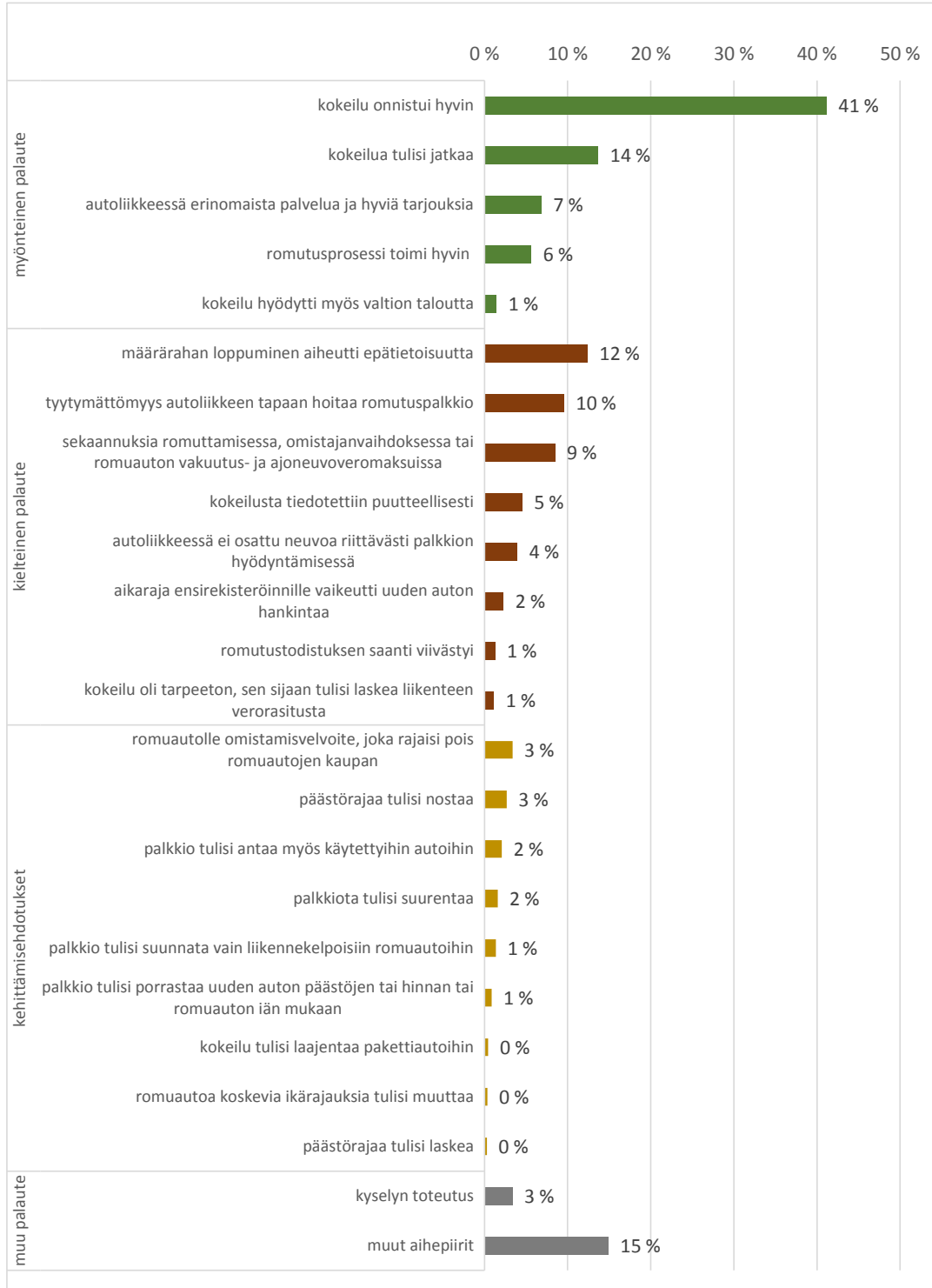
Kyselytutkimuksessa vastaajilla oli mahdollisuus antaa romutuspalkkiokokeilusta sanallista palautetta. Yhteensä 1 387 henkilöä eli noin 40 % vastaajista antoi vapaaehtoista palautetta romutuspalkkiosta. Palautteet on luokiteltu aihepiireittäin, jotta niiden perusteella voitaisiin muodostaa kuva vastaajien näkemyksistä palkkiojärjestelmän kehittämiseksi. Saman vastaajan antamissa palautteissa oli tyypillisesti käsitelty useaa eri aihepiiriä, joten luokiteltuja palautteita oli aineistossa yhteensä lähes 2 000. Palautteiden määrä ryhmittäin on esitetty taulukossa 4.1.

Taulukko 4.1 Romutuspalkkion hyödyntäjien antamien sanallisten palautteiden jakautuminen ryhmiin.

	palautteiden määrä	osuus palautteen antajista
<i>kokeilu onnistui hyvin</i>	571	41 %
<i>kokeilua tulisi jatkaa</i>	190	14 %
<i>määrärahan loppuminen aiheutti epätietoisuutta palkkion saannista</i>	172	12 %
<i>tyytymättömyys autoliikkeen tapaan hoitaa romutuspalkkio</i>	133	10 %
<i>sekaannuksia romuttamisessa, romutustodistuksessa, omistajanvaihdoksessa tai romuauton vakuutus- ja ajoneuvoveromaksuissa</i>	118	9 %
<i>autoliikkeessä erinomaista palvelua ja hyviä tarjouksia</i>	95	7 %
<i>romutusprosessi toimi hyvin</i>	78	6 %
<i>kokeilusta tiedotettiin puutteellisesti</i>	63	5 %
<i>autoliikkeessä ei osattu neuvoa riittävästi palkkion hyödyntämisessä</i>	55	4 %
<i>romuautolle omistamisvelvoite, joka rajaisi pois romuautojen kaupan</i>	47	3 %
<i>kyselyn toteutus</i>	47	3 %
<i>päästörajaa tulisi nostaa</i>	37	3 %
<i>aikaraja ensirekisteröinnille vaikeutti uuden auton hankintaa</i>	32	2 %
<i>palkkio tulisi antaa myös käytettyihin autoihin</i>	29	2 %
<i>palkkiota tulisi suurentaa</i>	22	2 %
<i>kokeilu hyödytti myös valtion taloutta</i>	20	1 %
<i>palkkio tulisi suunnata vain liikennekelpoisiin romuautoihin</i>	19	1 %
<i>romutustodistuksen saanti viivästyi</i>	18	1 %
<i>kokeilu oli tarpeeton, sen sijaan tulisi laskea liikenteen verorasitusta</i>	16	1 %
<i>palkkio tulisi porrastaa uuden auton päästöjen tai hinnan tai romuauton iän mukaan</i>	12	1 %
<i>kokeilu tulisi laajentaa pakettiautoihin</i>	6	0 %
<i>romuautoa koskevia ikärajoja tulisi muuttaa</i>	5	0 %
<i>päästörajaa tulisi laskea</i>	4	0 %
<i>muu aihe</i>	207	15 %
<i>yhteensä</i>	1 996	

Suurin osa palautteesta oli myönteistä. Kuvassa 4.13 on esitetty kokeilussa annetun palautteen jakautuminen kielteisiin ja myönteisiin palautteisiin sekä tulevia kokeiluja koskeviin kehittämisehdotuksiin. Noin 40 % palautetta antaneista piti kokeilua järjestelyiltään toimivana ja vaikuttavana. Kokeilun onnistumista kiittäneet vastaajat olivat usein nostaneet perusteluissaan esille autokannan uusiutumisen, päästöjen vä-

hentämisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen. Esille oli nostettu myös kokeilun soveltuvuus vastaajan omaan elämäntilanteeseen. Yhteensä 14 % palautetta antaneista oli kirjannut toiveen siitä, että kokeilua tulisi jatkaa myös tulevaisuudessa joko toistuvina kampanjoina tai pysyvänä järjestelyinä. Monet vastaajat antoivat kiitosta romutuspalkkiojärjestelyistä autoliikkeille. Romutusprosessin toimivuudesta tuli paljon myönteistä palautetta, esille nousivat muun muassa auton romuttamisen helpous ja vastaanottopisteiden pääosin ilmaiset noutopalvelut. Osa vastaajista oli nostanut esille myös kokeilun myönteiset vaikutukset valtion talouteen.



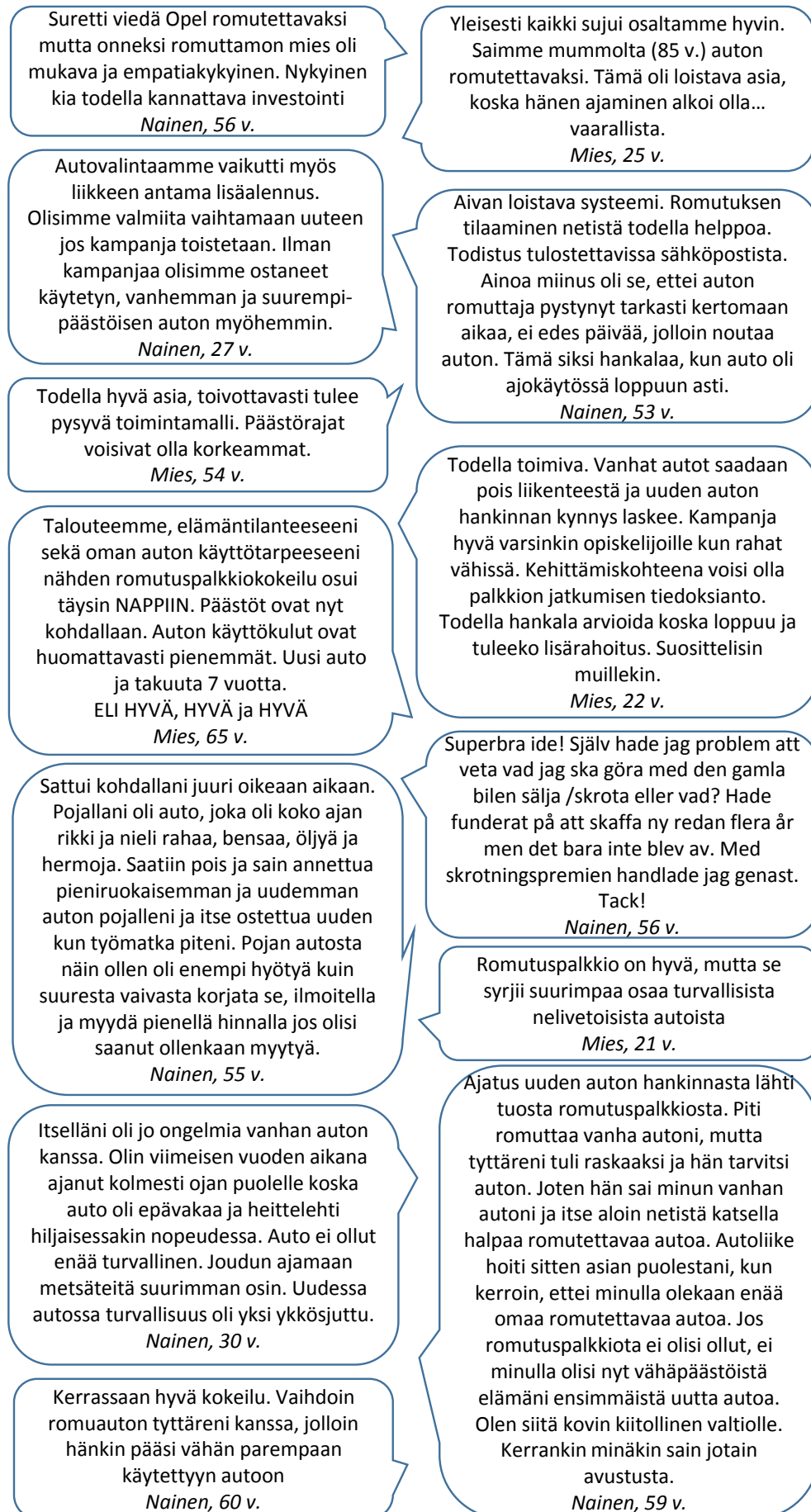
Kuva 4.15 Myönteisten ja kielteisten palautteiden sekä kehittämisehdotusten aihepiirit (osuus kaikista palautetta antaneista).

Kokeilun suurimpana epäkohtana esille nousi palkkiomäärärahan loppuminen elokuussa ja marraskuussa, mikä aiheutti epätietoisuutta siitä, onko valtion 1 000 euron osuutta saatavilla. Vastaajat kokivat epäoikeudenmukaiseksi tilanteen, jossa he olivat tehneet tilaus- ja kauppasopimuksen uudesta autosta, mutta valtion romutuspalkkio-osuudesta ei ollut täyttä varmuutta. 12 % sanallista palautetta antaneista nosti esille määrärahan loppumisen ja 5 % huonon tiedottamisen, jonka syynä oli pääasiassa rahoituksen loppumiseen ja lisärahan varmistumiseen liittyvä tiedottaminen. Lisäksi jonkin verran tyytymättömyyttä ja epävarmuutta herätti romutuspalkkion käsittely uuden auton ostotilanteessa. Osa vastaajista arvioi, että hintaneuvotteluissa oli vaikeaa erottaa muita alennuksia romutuspalkkion tuomasta alennuksesta. Sekaan-nusta palkkion todellisesta määrästä lisäsi palkkion kirjaaminen tilaus- ja kauppasopimukseen kahtena erillisenä eränä. Koska valtion osuus oli arvonnäisäveroton, ostolaskulle ei ollut mahdollista kirjata romutuspalkkiota yhtenä rivinä. Osa uuden auton ostajista myös arvioi autoliikkeiden antaneen vähemmän muita alennuksia, kun ostaja ilmoitti käyttävänsä kaupan osana romutuspalkkion. Lisäksi esille nousi varsinkin kokeilun alkumetreillä automyyjien huonot tiedot palkkiojärjestelmästä. Pieni osa vastaajista oli sitä mieltä, että kokeilun sijasta autokannan uusiutumista tulisi tukea muilla verojärjestelyillä.

Kehittämisehdotuksina esille nousivat romuautolle asetettava omistajuusvelvoite esimerkiksi puolen vuoden tai vuoden mittaisina. Monet vastaajat vieroksuivat palautteessaan mahdollisuutta hankkia romuauto erikseen palkkion saamista varten. Suuri osa romuauton omistajuuteen kantaa ottaneista perusteli omistajuuden edellyttämistä sillä, että näin palkkiorahat olisivat paremmin riittäneet niille ostajille, jotka luopuivat uuden auton oston yhteydessä omassa käytössään olleesta vanhasta autosta. Lisäksi ehdotettiin palkkion rajaamista vain liikennekäytössä olevien romuautojen romuttajille, jolloin kokeilun vaikutukset päästöihin olisivat suuremmat. Monet vastaajat toivoivat päästörajan nostamista, jotta myös nelivetoisia autoja ja suuremman kokoluokan perheautoja saataisiin romutuspalkkion piiriin. Palautteissa oli myös ehdotettu romutuspalkkion porrastamista uuden auton hinnan, hiilidioksidipäästöjen tai vanhan auton iän suhteen. Lisäksi ehdotettiin kokeilun laajentamista pakettiautoihin ja käytettyjen uudehkojen autojen hankintaan.

Noin 15 % vastaajista oli antanut muihin aihepiireihin liittyvää palautetta. Näistä suurimmassa osassa vastaaja oli kuvannut tarkemmin omakohtaisia syitä vanhan auton romuttamiseen ja uuden auton hankintaan tai romuauton hankintatapaa. Lisäksi osa palautteesta liittyi kyselyn toteutukseen, pääosin vastaajille annettuun suhteellisen lyhyeen vastausaikaan.

Kaiken kaikkiaan sanallinen palaute kokeilun toteuttamisesta oli laadullisesti erittäin hyvää ja aihepiireiltään monipuolista. Kuvassa 4.16 on esitetty joitakin esimerkkejä tutkimuksessa annetusta avoimesta palautteesta.



Kuva 4.16 Esimerkkejä romutuspalkkion hyödyntäneiden antamasta palautteesta.

4.4.2 Sidosryhmät

Trafin, autoliikkeiden, uusien autojen maahantuojien sekä vastaanottopisteiden palautteessa nostettiin esille monia kehittämisehdotuksia, jotka liittyivät toisaalta kokeilun ehtoihin ja toisaalta kokeilun muihin rajauksiin ja käytännön toteutukseen.

Romutuspalkkion 1 500 euron suuruuteen oltiin keskimäärin tyytyväisiä, Maahantuojista noin kolme neljäsosaa ja autoliikkeiden edustajista kaksi kolmasosaa piti valtion osuutta sopivan suuruisena. Niistä, jotka toivoivat valtion osuuteen muutoksia, suurin osa toivoi palkkion kasvattamista 1 200–2 000 euroon. Autoalan edustajista 85 % arvioi autoalan 500 euron osuuden sopivan suuruiseksi. Osa autoalan edustajista esitti autoalan osuuden kasvattamista auton arvoon porrastetusti 600–1 500 euroon ja osa pienentämistä 200–300 euroon. Osa autoalan edustajista esitti, että autoalan osuus palkkiosta ei olisi ennalta määritetty summa, vaan autoliikkeet voisivat neuvotella suuruuden tapauskohtaisena alennuksena.

Sidosryhmäkyselyssä nousi esille seuraavia kehittämisehdotuksia kokeilun ehtoihin:

- palkkio tulisi laajentaa koskemaan myös pakettiautoja (romutettava auto ja uusi hankittava auto voisivat olla pakettiautoja)
- päästöraja ja sen taso ovat tärkeitä uuden auton hankinnassa ympäristöystävällisyyttä tavanomaista enemmän korostavia keinoja
- ehtona ollut päästöraja ei käytännössä mahdollista romutuspalkkion hyödyntämistä uusien paketti- ja matkailuautojen hankinnassa
- 130–140 g/km:n päästöraja toisi enemmän valinnanvaraa kuluttajille, samalla palkkion suuruuden voisi porrastaa hiilidioksidipäästöjen mukaan
- pidempi kampanja-aika, esimerkiksi 1–3-vuotinen toteutus
- ei takarajaa rekisteröinnille – autojen pitkät toimitusajat aiheuttivat vaikeuksia, riittäisi että tilaus- ja kauppasopimuksen päivämäärä sidotaan tiettyyn määräaikaan
- jatkossakin virallista romutustodistusta on tärkeää käyttää palkkion ehtona, näin turvataan romutustodistuksen aseman ja sen tunnettavuuden lisääminen
- 10 vuoden ikäraja tarpeeton, sillä sitä nuorempiakin autoja romutetaan esimerkiksi kolaroituina
- jatkossakin olisi hyvä pitää kiinni omistajuusehdosta, jotta välttyään tilanteelta, jossa romutustodistuksilla käydään kauppaa epävirallisilla kanavilla - mahdolliset väärinkäytökset veisivät veronmaksajien silmissä uskottavuuden valtion varoin tuetulta kampanjalta.
- vaatimus viimeisestä rekisteriin merkitystä omistajasta oli melko hankala ehto – omistajanvaihdot teettivät paljon työtä ja aiheuttivat epäselvyyttä oikeutuksessa romutuspalkkioon: vaatimusta tulisi lyhentää vähintään siten, että samassa osoitteessa asuvat perheenjäsenet saisivat siirtää romutustodistuksen toisilleen
- romuautolle voitaisiin edellyttää 3-4 kuukauden omistajuutta
- romutuspalkkion tulisi olla hyödynnettävissä myös käytetyn, päästövaatimukset täyttävän ajoneuvon hankinnassa
- yritysten autot pitäisi saada kokeilun piiriin
- ehtoja tulisi mahdollisuuksien mukaan yksinkertaistaa

Muita sidosryhmien esille nostamia kehittämis ehdotuksia olivat:

- palkkio voitaisiin hyvittää autoveron maksamisen yhteydessä, jolloin sitä ei tarvitsisi hallinnollisesti hankalalla tavalla kierrättää eri osapuolten kautta
- käytännön tulisi olla jatkuva – kampanjaluonteisena aiheuttaa markkinahäiriöitä ja epätervettä kilpailua
- pidempi toteutusaika
- jatkossa olisi varmistuttava siitä, että määräraha riittää koko kaudeksi – epävarmuus määrärahan riittävydestä aiheutti suurta haittaa kokeilulle
- tietojärjestelmää voisi kehittää esimerkiksi siten, että uuden auton ostotapahtuman yhteydessä haetaan ja tarkistetaan Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä romutetun auton tiedot sen rekisteritunnuksella tai valmistenumeraalla
- automyyjiä tulisi kouluttaa autokierrätyksestä, mm. tietoa siitä miksi romutettava auto tulee toimittaa Suomen autokierrätyksen viralliseen järjestelmään
- viestintää tulisi kehittää, kokeilun aikana siinä ilmeni puutteita erityisesti määrärahan loppumisen yhteydessä
- sähköisen romutustodistuksen tulisi riittää todenteeksi
- tiedon romutuksesta tulisi päivittyä nopeammin Trafin järjestelmiin

5 Päätelmät ja suositukset

Suomessa toteutettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa romutuspalkkiokokeilu, jossa uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja sai 1 500 euron romutuspalkkion romuttaessaan samaan aikaan omistamansa vähintään 10 vuotta vanhan henkilöauton. Romutuspalkkiokokeilun tavoitteena oli edistää autokannan uudistumista, vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi tavoitteena oli lisätä viralliseen kierrätyspisteeseen romutettaviksi vietävien vanhojen autojen määrää.

Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä hankittiin noin 8 000 uutta vähäpäästöistä henkilöautoa ja romutettiin saman verran vanhoja henkilöautoja. Seurantatutkimuksen tulosten perusteella noin 60 prosenttia kokeilussa hankituista uusista autoista olisi jäänyt hankkimatta ilman romutuspalkkiokokeilua. Tulosten perusteella suurin osa uuden auton ostaneista olisi ilman kokeilua hankkinut uuden auton sijasta käytetyn auton. Vain joka kymmenes arvioi, että olisi varmasti ostanut uuden auton ilman kokeilua. Lähes 40 prosenttia ei olisi vaihtanut autoa ilman kokeilua. Vain pieni osa kuluttajista arvioi siirtäneensä kokeilun takia auton hankintaa.

Erityisesti alle 40-vuotiaat romutuspalkkion hyödyntäjät sekä lapsiperheet olisivat todennäköisimmin päätyneet käytetyn auton hankintaan ilman romutuspalkkiota. Ensimmäistä kertaa uutta autoa ostaneista lähes 70 prosenttia arvioi, että olisi ilman palkkiota päätenyt käytetyn auton hankintaan. Käytettyyn autoon olisivat muita todennäköisemmin vaihtaneet myös paljon romuttamallaan autolla ajaneet, mikä osaltaan kertoo siitä, että uusi auto on usein hankittu aktiivisessa ajossa olleen vanhan auton tilalle.

Romutuspalkkiolla hankittujen autojen kokonaisautoverotuotto oli noin 28,4 miljoonaa euroa. Romutuspalkkiokokeilun voidaan arvioida tuottaneen valtiolle noin 17,0 miljoonan euron ylimääräisen autoverotuoton, jos autoverotuottoa arvioidaan niiden autojen osalta, jotka hankittiin kokeilun innoittamana. Romutuspalkkiomäärärahan (8 miljoonaa euroa) ja autoveron yhteenlaskettu nettotuotto valtiolle oli arviolta 9 miljoonaa euroa. Lisäksi romutuspalkkiokokeilun voidaan arvioida lisänneen uusien autojen arvonlisäverotuottoa noin 16,5 miljoonalla eurolla.

Romutuspalkkio lisäsi uusien autojen myyntiä laskennallisesti 4,4 prosenttia siten, että vuonna 2016 ensirekisteröitiin yhteensä noin 109 000 uutta henkilöautoa. Autokannan ikääntymisen pysäyttävästä 150 000 ensirekisteröidyn uuden henkilöauton tasosta jäätin selvästi, mutta romutuspalkkiokokeilun vaikutuksesta ensirekisteröintien määrä kasvoi merkittävästi. Romutuspalkkioon asetettu päästöraja ohjasi uusien autojen hankintaa vähäpäästöisten autojen suuntaan. Kokeilussa hankittujen uusien autojen päästöt olivat 12 prosenttia alemmat kuin samaan aikaan rekisteröidyillä muilla henkilöautoilla.

Vaikka romutuspalkkiokokeilun ensirekisteröintejä lisäävä vaikutus ei vielä näkynyt liikennekäytössä olevan henkilöautokannan keski-ikässä, romutettujen henkilöautojen keskimääräinen ikä aleni romutuspalkkiokokeilun vaikutuksesta noin 0,35 vuodella. Kokeilun merkitys romutusiän alenemiseen on merkittävä, sillä keskimääräinen romutusikä on kasvanut yhtäjaksoisesti vuodesta 2004 asti.

Uusien autojen energiatehokkuus on parantunut viime vuosikymmenten aikana merkittävästi ja pakokaasupäästöt ovat vähentyneet selvästi. Hiilidioksidipäästöjen lisäksi autokannan uusiutuminen vähentää merkittävästi myös typen oksidien sekä hiilivety- ja hiukkaspäästöjen määrää. Kokeilussa romutettujen henkilöautojen hiilidioksidipäästöt olivat keskimääräisen iän perusteella noin 182 g/km. Uusien romutus-palkkiolla hankittujen autojen hiilidioksidipäästöt olivat 107 g/km, eli noin 40 prosenttia alemmat kuin romutettujen autojen.

Kokeilu täytti hyvin sille asetetut tavoitteet ja osoitti, että romutuspalkkio toimii hyvin taloudellisena kannusteena autokannan kiertonopeuden lisäämisessä. Kokeilun tuloksena romutettiin noin 5 500 liikennekäytössä ollutta autoa, joista vain noin kymmenesosa olisi romutettu ilman kokeilun tuomaa taloudellista kannustetta. Romutus-palkkiokokeilussa romutettujen autojen keski-ikä oli 18,6 vuotta, joka on 2,5 vuotta alempi kuin muiden samaan aikaan romutettujen henkilöautojen. Romutus-palkkiokokeilussa tyypillisin romutusikä oli 16–18 vuotta, kun normaalisti romutettavaksi ajautuu eniten liikennekäytöstä jo poistettuja yli 25-vuotiaita autoja.

Autokannan uusiutuminen vaikuttaa merkittävästi myös tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien määrään ja vakavuusasteeseen. Viimeaikaisista ajoneuvotekniikassa tapahtuneista turvallisuutta parantavista tekniikoista merkittävimpiä ovat ajonvakausjärjestelmä (ESC), sivuturvatyyny, automaattinen hätäjarrutus, törmäysenergiaa absorboivat turvakorirakenteet ja jarruassistentti. Romutus-palkkiokokeilun yhteydessä romutetut autot on pääsääntöisesti otettu käyttöön 1990-luvulla, jolloin esimerkiksi ABS-jarrut ja turvatyyny eivät vielä olleet merkittävästi yleistyneet autokannassa. ESC-järjestelmä alkoi yleistyä autokannassa vasta 2000-luvun puolivälin tienoilla.

Romutus-palkkiolla hankitut autot olivat selvästi pienempikokoisia ja edullisempia kuin muut kokeilun aikana ensirekisteröidyt henkilöautot. Yli puolet romutus-palkkiokokeilun yhteydessä hankituista autoista kuului pienehköjen autojen segmenttiluokkaan (B). Romutus-palkkion suosio keskikokoisissa C-segmentin autojen ja tila-autojen (M) kokoluokissa oli suurin piirtein sama kuin muissakin samaan aikaan hankituissa autoissa.

Romutus-palkkiota hyödynnettiin suhteellisesti vähiten Uudellamaalla ja eniten läntisen Suomen sekä Lapin Pohjanmaan maakunnissa. Uusia autoja ensirekisteröidään määrällisesti eniten Uudellamaalla ja autojen keski-ikä on Uudellamaalla selvästi alempi kuin muissa maakunnissa. Lisäksi Uudellamaalla on huomattavasti enemmän työsuhde- ja yritysautoja, mikä osaltaan selittää romutus-palkkion suhteellisesti pienempää suosiota pääkaupunkiseudulla. Romutusikätilastojen perusteella romutettujen autojen ikä aleni kokeilun seurauksena eniten niissä maakunnissa, joissa on ollut korkein keskimääräinen romutusikä.

Taloudellisena kannustimena romutus-palkkio houkuttelee uuden auton hankintaan keskimääräisistä uuden auton ostajista poikkeavia kuluttajia. Romutus-palkkiolla auton hankkineet poikkesivat tilastoaineistojen ja kyselytutkimuksen perusteella selvästi muista uuden auton ostajista. Romutus-palkkion hyödyntäjien joukossa oli selvästi enemmän naisia kuin uuden auton ostajien keskuudessa keskimäärin. Lähes puolet romutus-palkkion hyödyntäjistä oli naisia, kun samaan aikaan muista uuden auton ostaneista naisia oli vain hieman yli kolmannes. Romutus-palkkion hyödyntäneet olivat selvästi nuorempia kuin uuden auton todennäköiset käyttäjät keskimäärin. Romutus-palkkion hyödyntäneet olivat muihin vastaavana ajankohtana uuden auton ensirekisteröineisiin verrattuna selvästi pienituloisempia. Romutus-palkkiolla uu-

den auton hankkineiden keskimääräiset käytettävissä olevat tulot olivat noin 22 prosenttia ja mediaanitulot noin 16 prosenttia alemmat kuin muilla samaan aikaan uuden auton ostaneilla. Tulosten perusteella romutuspalkkion hyödyntäneet ovat valikoituneet myös keskimääräistä parempituloisten työikäisten ryhmistä siten, että he edustavat tyypillisesti ryhmän pienempituloista osaa. Kyselytutkimuksen tulosten mukaan lähes 40 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä ei ollut koskaan aiemmin hankkinut uutta autoa ja noin kolmannes oli tätä ennen hankkinut uuden auton 1–2 kertaa.

Kokeilun yhteydessä uuden auton ostajan oli mahdollista hankkia romutettava auto vasta uuden auton ostotilanteessa. Romutuskuntoisten autojen kauppa oli kokeilun aikana vähäistä. Noin 80 prosenttia kokeilun yhteydessä romutetuista autoista oli romutuspalkkion hyödyntäjän tai hänen perhe- tai ystäväpiirinsä omistuksessa ennen kokeilun alkua.

Tulosten perusteella romutuspalkkio toimii hyvin elinkaaren loppuvaiheessa olevien autojen poiston kannustimena ja tukee autokannan uusiutumiseen liittyviä tavoitteita. Jatkossa romutuspalkkio olisikin hyvä toistaa esimerkiksi kampanjaluonteisena ajoittain toistuvana toimenpiteenä, joka poistaisi kannasta erityisesti liikennekäytössä olevia vanhoja autoja. Jatkossa palkkiojärjestelmä tulisi toteuttaa siten, että sitä ei ensisijaisesti sidottaisi määrärahan määrään, sillä budjettirajoitteet aiheuttavat pienimuotoisia markkinahäiriöitä romutuspalkkioiden käytössä. Kokeilun suurimmaksi hankaluudeksi nousi sekä uuden auton ostajille suunnatun kyselytutkimuksen että sidosryhmäkyselyjen tulosten perusteella määrärahojen loppuminen kahdesti kokeilun aikana, mikä aiheutti epätietoisuutta siitä, onko palkkioita käytettävissä. Hintajoustolla arvioiden palkkioita olisi puolen vuoden aikana käytetty ilman budjettirajoitusta 11 000–12 000 uuden auton hankintaan kokeilun määrärahan salliman 8 000 auton sijasta. Näistä autoista arviolta 7 000 olisi ollut sellaisia, joita ei ilman kokeilua olisi hankittu.

Romutuspalkkiojärjestelmä olisi mielekästä laajentaa koskemaan myös romutettavia pakettiautoja, sillä autokannassa on paljon huonokuntoisia ja iäkkäitä pakettiautoja. Palkkiojärjestelmä olisi tarkoituksenmukaista laajentaa samalla myös vähäpäästöisten pakettiautojen hankintaan.

Kokeilussa hiilidioksidipäästöille asetettu 120 g/km:n päästöraja ohjasi kuluttajia kokeilussa vähäpäästöisten autojen suosimiseen. Päästörajan asettamisessa on kuitenkin tärkeää ottaa huomioon, että tällä hetkellä tarjolle olevista alle 100 g/km päästötason autoista vain pieni osa kuuluu edullisimman hintaluokan autoihin ja alle 80 g/km päästötason autojen keskihinta on yli 50 000 euroa. Suurin osa erittäin vähäpäästöisistä autoista hankitaankin tällä hetkellä yritys- ja työsuhdekäyttöön. Jos jatkossakin romutuspalkkiokokeilulla on tavoitteena houkutella uuden auton ostajiksi pientulaisia vanhalla autolla ajavia ja ominaisuuksiltaan tyypillisesti uuden auton ostajista poikkeavia kuluttajia, edullisen hintaluokan autot on tärkeää pitää kokeilun piirissä. Kannustavuutta vähäpäästöisten autojen hankintaan voitaisiin lisätä porrastamalla romutuspalkkio hiilidioksidipäästöjen määrään siten, että palkkio olisi sitä suurempi, mitä pienemmät päästöt uudessa ensirekisteröitävässä autossa on.

Lähdeluettelo

Broughton, J. 2003. The benefits of improved car secondary safety. *Accident Analysis & Prevention*, No. 35, s. 527-535.

European Commission, 2016. Climate Action. Reducing CO2 emissions from passenger cars. http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/index_en.htm

IHS Global Insight, 2010. Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles. Economic, Environmental, and Safety Impacts. Prepared for European Commission, DG Enterprise and Industry, Automotive Industry. Final Report. March 2010.

International Transport Forum. 2011. Car Fleet Renewal Schemes: Environmental and Safety Impacts.

Jääskeläinen, Saara. 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan ilmasto-
poliittinen ohjelma 2009–2020. *Seuranta* 2014. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 33/2014. Helsinki.

Kauppalehti Oy Balance Consulting, 2015. Autokauppa, toimialakatsaus 2015. Kauppalehti Oy Balance Consulting ja Autoalan Keskusliitto ry, Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö. 2013. Liikenteen ympäristöstrategia 2013-2020. Liikennealan ympäristöstrategia -työryhmä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 43/2013. Helsinki.

Liikennevirasto, 2015. Tietilasto 2014. Liikenneviraston tilastoja 7/2015. Liikennevirasto. Helsinki.

Skyttä, Karoliina. 2014. Suomen autokannan nuorentaminen. Oikeudelliset ongelmat ja reunaehdot. Helsingin yliopisto, Oikeustieteellinen tiedekunta. Pro gradu -tutkielma. Helsinki.

Tilastokeskus, 2016. Perheet perhetyypin ja lasten lukumäärän mukaan alueittain 1992–2014. *Stafin-tietokanta*.

Tulli, 2016. Vuonna 2015 verotettujen henkilöautojen autoverotilastot. Kirjallinen tiedonanto.

VM, 2014. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta. Valtiovarainministeriö. HE 251/2014 vp.

Liiteluettelo

Liite 1	Kyselytutkimuksen saatekirje ja tutkimuslomake
Liite 2	Kyselytutkimuksen laajennuskertoimet
Liite 3	Sidosryhmäkyselyjen tutkimuslomakkeet

Liite 1 Kyselytutkimuksen saatekirje ja tutkimuslomake

Helmikuu 2016

Tutkimus romutuspalkkiosta

Hyvä vastaanottaja

Suomessa toteutettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa romutuspalkkiokokeilu, jossa uuden auton ostaja sai 1 500 euron alennuksen uuden auton hinnasta romuttaessaan samaan aikaan vanhan henkilöautonsa. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi kerää tietoa romutuspalkkiokokeilun vaikutuksista ja autonomistajien tyytyväisyydestä kokeilun järjestämiseen. Tutkimusaineiston kerää Trafille posti- ja internetkyselynä Tieliikenteen Tietokeskus.

Tutkimuksessa selvitetään romutuspalkkion hyödyntäneiden uuden auton hankintaan liittyviä tekijöitä sekä tyytyväisyyttä auton romutukseen jättämisen ja romutuspalkkiokokeilun sujuvuuteen. On tärkeää, että mahdollisimman moni romutuspalkkion hyödyntänyt osallistuisi tutkimukseen, jotta kokeilun toteutuksesta ja vaikutuksista saataisiin mahdollisimman hyvä kuva. Tuloksia käytetään romutuspalkkion seuraavien toteutuskierrosten suunnittelussa.

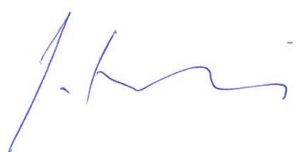
Voit osallistua tutkimukseen internetlomakkeella tai täyttämällä tämän postikyselylomakkeen ja palauttamalla sen meille oheisessa vastauskuoressa.

Internetissä vastatessasi voit kirjautua lomakkeelle kirjeen yläreunassa nimesi alla mainitulla **tunnuksella**. Internet-lomakkeen voi täyttää osoitteessa

www.aut.fi/romutuspalkkio

Tutkimuslomakkeen täyttämiseen kuluu noin 10 minuuttia. Lomakkeella on tilaa myös vapaamuotoiselle palautteelle. Pyydämme vastaamaan tutkimukseen viimeistään 18.2.2016. **Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan viisi 100 euron arvoista polttoainelahjakorttia.**

Vaivannäöstäsi ja osallistumisestasi etukäteen kiittäen,



Juha Kenraali

Tietojohtaja, Trafi

Lisätietoja tutkimuksesta

Miksi näitä tietoja kerätään?

Suomessa järjestettiin vuonna 2015 ensimmäistä kertaa valtion tukema romutuspalkkiokokeilu, jossa kuluttaja sai 1 500 euron alennuksen ostaessaan uuden henkilöauton, mikäli oli kokeilun aikana jättänyt vanhan autonsa romutettavaksi. Kokeilun tavoitteena on ollut edistää autokannan uudistumista, vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä, parantaa liikenneturvallisuutta ja lisätä viralliseen kierrätyksen menevien vanhojen autojen määrää. Kokeilu perustui lakiin ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta. Valtion puolelta kokeilua hallinnoi ja seuraa Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Kokeilu alkoi 1.7.2015 ja siihen oli käytettävissä 3 miljoonan euron määräraha. Määräraha ehdittiin käyttää kokonaan elokuun loppuun mennessä, mutta eduskunta myönsi kokeilulle lisäbudjetissaan 5 miljoonan euron lisämäärärahan syyskuussa. Koko määräraha käytettiin loppuun marraskuun puoliväliin mennessä.

Koska romutuspalkkiolaki oli luonteeltaan kokeilulaki, sen vaikutuksia arvioidaan mahdollisimman tarkasti. Tuloksia käytetään muun muassa tulevien romutuspalkkiojärjestelyjen suunnittelussa. Antamasi vastaukset ja arviosi kokeilun toteutuksesta on erittäin arvokasta tietoa tulevien romutuspalkkiojärjestelyjen suuntaamiselle siten, että ne uudistaisivat mahdollisimman tehokkaasti autokantaa.

Miten tuloksia käsitellään?

Antamasi vastaukset käsitellään luottamuksellisina. Henkilötietolaki takaa, että tietoja ei säilytetä tai luovuteta eteenpäin sellaisessa muodossa, että niistä voisi päätellä kenenkään henkilöllisyyttä. Tutkimustulokset esitetään keskiarvoja sisältävinä taulukkoina ja kaavioina. Niistä ei voi päätellä yksittäisen vastaajan antamia vastauksia. Nimi- ja osoitetietoja käytetään ainoastaan tutkimuksen kutsujen ja tutkimuslomakkeiden postitukseen. Tutkimusaineistoon yhdistetään romutettua autoa ja uutta autoa koskevia tietoja ajoneuvoliikennerekisteristä. Kaikki yksilöivät tiedot poistetaan aineistosta tietojen yhdistämisen jälkeen ja aineisto arkistoidaan siten, että siitä ei voi tunnistaa yksittäisiä vastaajia.

Tutkimukseen osallistuneilla on oikeus tarkistaa tutkimustietokantaan kerätyt heitä koskevat tiedot ottamalla yhteyttä Trafiin. Voit myöhemmin tutustua tutkimuksen tuloksiin Trafin sivustolla. Tutkimuksen tulokset julkaistaan vuoden 2016 aikana Trafin internet-sivuilla osoitteessa www.trafi.fi/palvelut/julkaisut.

Miten juuri sinut on valittu tutkimukseen?

Tutkimuksen otokseen on poimittu Trafin ajoneuvoliikennerekisteristä ne henkilöt, jotka ovat romutuspalkkiokokeilun aikana romuttaneet vanhan henkilöautonsa ja hyödyntäneet romutuspalkkion uuden auton hankinnassa. On tärkeää, että mahdollisimman moni romutuspalkkion käyttänyt osallistuisi tutkimukseen, jotta kokeilun onnistumisesta saataisiin mahdollisimman luotettava kuva. Jokainen tutkimuksen ulkopuolelle jäävä heikentää siten tutkimuksen luotettavuutta.

Lisätietoja

Lisätietoja tutkimuksesta saat tarvittaessa Tieliikenteen Tietokeskuksesta tai Trafista:
Hanna Kalenoja, Tieliikenteen Tietokeskus Oy, p. 050 5344 750, hanna.kalenoja@aut.fi
Anders Granfelt, Trafi, p. 040 1826 224, anders.granfelt@trafi.fi

Osoitetietolähde

Ajoneuvoliikennerekisteri, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi,
PL 320, 00101 Helsinki, p. 029 534 5000

ROMUTUSPALKKION SEURANTATUTKIMUS

Voit osallistua tutkimukseen myös netissä osoitteessa www.aut.fi/romutuspalkkio

A OSTAMAASI UUTTA AUTOA KOSKEVAT KYSYMYKSET

1. Minkälaisen auton hankit romutuspalkkiolla? Auton merkki ja malli _____

2. Jos romutuspalkkiota ei olisi ollut saatavilla, miten olisit toiminut?

Arvioi jokaisen väittämän osalta, olisiko se toteutunut, jos romutuspalkkiota ei olisi ollut tarjolla.

	Kyllä, varmasti	Kyllä, melko todennäköisesti	Ei, melko todennäköisesti en	Ei, varmasti en	En osaa sanoa
Olisin ostanut uuden auton sijasta käytetyn auton	☐	☐	☐	☐	☐
Olisin ostanut toisen merkkisen tai mallisen uuden auton	☐	☐	☐	☐	☐
Olisin hankkinut uuden auton jo ennen kokeilun alkua tammi-kesäkuussa	☐	☐	☐	☐	☐
Olisin hankkinut uuden auton vasta myöhemmin, esimerkiksi vuonna 2016 tai 2017	☐	☐	☐	☐	☐
En olisi kokeilun aikana vaihtanut autoa	☐	☐	☐	☐	☐
Olisin hankkinut saman auton ilman romutuspalkkiotakin	☐	☐	☐	☐	☐
Olisin toiminut muulla tavoin, miten? _____	☐	☐	☐	☐	☐

3. Kuinka monta kertaa olet aikaisemmin hankkinut uuden tai käytetyn auton?

	Uusi auto	Käytetty auto
En koskaan	☐	☐
1-2 kertaa	☐	☐
3-4 kertaa	☐	☐
5-10 kertaa	☐	☐
Yli 10 kertaa	☐	☐

4. Kuka on ostamasi auton pääasiallinen käyttäjä?

- ☐ auto on yksinomaan omassa käytössäni
- ☐ ajan autolla itse pääosan kilometreistä
- ☐ auto on pääosin muiden perheenjäsenten käytössä
- ☐ auto on pääosin käytössä toisessa taloudessa
- ☐ muu, mikä? _____

B ROMUTETTUA AUTOA KOSKEVAT KYSYMYKSET

5. Mikä oli romuttamasi auton merkki, malli ja vuosimalli?

Auton merkki ja malli _____ Vuosimalli _____

6. Omistitko romutetun auton ennen kokeilun alkua?

- ☐ kyllä
- ☐ ei, hankin romutettavan auton romutuspalkkiota varten
- ☐ autoliikkeestä
- ☐ ystävältä, perheenjäseneltä tai tuttavalta
- ☐ netistä
- ☐ muualta, mistä? _____

7. Paljonko romuttamallasi autolla ajettiin viimeksi kuluneen vuoden aikana?

- ☐ alle 1 000 km ☐ 10 001 - 20 000 km
- ☐ 1 001 - 5 000 km ☐ yli 20 000 km
- ☐ 5 001 - 10 000 km ☐ en ole omistanut autoa niin pitkään

8. Mitä olisit tehnyt romuttamallesi autolle, jos romutuspalkkiota ei olisi ollut käytettävissä? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- ☐ auto olisi jäänyt kotitalouteemme ja olisimme ajaneet sillä yhtä paljon kuin ennenkin
- ☐ auto olisi jäänyt kotitalouteemme kakkosautoksi tai vara-autoksi
- ☐ olisin antanut auton vaihtoautona toisen auton hankinnassa
- ☐ olisin myynyt auton itse eteenpäin tai luovuttanut sen eri taloudessa asuvan ystävän, perheenjäsenen tai tuttavan käyttöön
- ☐ olisin vienyt auton joka tapauksessa romutettavaksi viime vuonna
- ☐ hankin romutetun auton romutuspalkkiota varten, joten ilman kokeilua minulla ei olisi ollut sitä
- ☐ muu vaihtoehto, mikä? _____

C

TYYTYVÄISYYS ROMUTUSPALKKIOKokeiluun

9. Mistä sait tietoa romutuspalkkiokokeilusta? Voit valita useita vaihtoehtoja.

- | | |
|---|---|
| ☐ automyyjältä | ☐ romuauton vastaanottopisteestä |
| ☐ ystäviltä tai tuttavilta | ☐ Romutuskampanja.fi-sivustolta |
| ☐ uutisista (esimerkiksi TV, radio, sanomalehdet tai verkkolehdet) | ☐ sosiaalisesta mediasta |
| ☐ lehti- tai radiomainoksesta | ☐ muualta, mistä? _____ |

10. Romutuspalkkio oli rajattu uusiin henkilöautoihin, joiden hiilidioksidipäästöt ovat enintään 120 g/km.

Vaikkotko päästöraja omalla kohdallasi automerkin ja -mallin valintaan?

- ☐ ei, olisin joka tapauksessa valinnut saman automallin
- ☐ kyllä, olisin ilman tätä rajaa valinnut toisen automallin, jonka päästöt ovat yli 120 g/lkm
- ☐ en osaa sanoa

11. Kuinka tyytyväinen olet romutuspalkkion eri vaiheisiin?

	Erittäin tyytyväinen	Melko tyytyväinen	Melko tyytymätön	Erittäin tyytymätön	En osaa sanoa
tiedon saanti kokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐
auton romutukseen luovuttaminen ja romutustodistuksen saanti	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion käsittely uuden auton ostotilanteessa	☐	☐	☐	☐	☐
yleisarviosi romutuspalkkiokokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐

D

TAUSTATIEDOT

Lopuksi kysymme muutamia kotitalouteesi liittyviä taustatietoja.

12. Kuinka monta henkilöä talouteesi kuuluu itsesi mukaan lukien?

_____ henkilöä

13. Kuinka monta henkilöautoa taloudessasi on tällä hetkellä vakituisesti käytettävissä?

_____ autoa

14. Kuinka monta henkilöautoa taloudessasi oli vakituisesti käytettävissä ennen uuden auton hankintaa?

_____ autoa

15. Mikä seuraavista kuvaa parhaiten kotitaloutesi elämänvaihetta?

- ☐ yhden hengen talous
- ☐ kahden aikuisen talous
- ☐ lapsitalous, alle kouluikäisiä lapsia
- ☐ lapsitalous, 7-18-vuotiaita lapsia
- ☐ lapsitalous, yli 18-vuotiaita kotona asuvia lapsia
- ☐ muu, mikä? _____

Voit lopuksi antaa palautetta romutuspalkkiota koskevista järjestelyistä tai muusta auton romuttamiseen ja uuden auton ostoon liittyvistä seikoista.

Kiitos vastauksistasi!

Februari 2016

Undersökning om skrotningspremien

Bästa mottagare

I Finland genomfördes år 2015 för första gången ett försök med skrotningspremie under vilken man fick en rabatt på 1500 euro då man köpte en ny bil om man samtidigt skrotade sin gamla personbil. Trafiksäkerhetsverket Trafi samlar in uppgifter om vad försöket med skrotningspremie haft för inverkningar och hur nöjda bilägarna är med att försöket arrangerats. Undersökningsmaterialet samlas in med hjälp av en post- och internetförfrågan för Trafi av Tielikenteen Tietokeskus.

I undersökningen utreds vilka faktorer som inverkat då man skaffat en ny bil med hjälp av skrotningspremien samt hur nöjda användarna varit med dels inlämnandet av den gamla bilen till skrotning, dels med hur smidigt skrotningspremförsöket fungerat i allmänhet. Det är viktigt att så många som möjligt av de som använt skrotningspremien skulle delta i undersökningen för att man skulle få en så bra bild som möjligt av hur försöket förverkligats och hurudan inverkan det haft. Resultaten används för att planera de följande gångerna skrotningspremien förverkligas.

Du kan delta i undersökningen med en webblankett eller genom att fylla i postenkätblanketten i detta brev och returnera den till oss i det bifogade svarskuvertet.

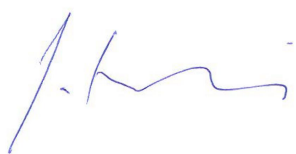
Då du svarar på internet kan du logga in på blanketten med den **kod** som finns i brevvets övre kant under ditt namn. Webblanketten kan du fylla i på adressen:

www.aut.fi/skrotningspremien

Det tar cirka 10 minuter att fylla i undersökningsblanketten. Det finns även rum för fritt formulerad respons på blanketten. Vi ber om ert svar på enkäten senast 25.2.2016.

Bland alla som svarar lottar vi ut två 100 euros servicestations-presentkort.

Med tack på förhand för din medverkan



Juha Kenraali

Informationschef, Trafi

Ytterligare information om undersökningen

Varför samlas dessa uppgifter in?

År 2015 anordnades för första gången ett statligt stött försök med skrotningspremie i Finland. Under försöket fick konsumenten en rabatt på 1500 euro vid köp av en ny personbil, såvida man lämnat in sin gamla bil för att skrotas. Målsättningen med försöket har varit att främja förnyelsen av bilparken, minska de utsläpp som fordonstrafiken orsakar, förbättra trafiksäkerheten och öka mängden gamla bilar som går till det officiella återvinningssystemet. Försöket baserade sig på lagen om försök med skrotningspremie för fordon. Från statens sida administrerades och uppföljdes försöket av trafiksäkerhetsverket Trafi.

Försöket startade 1.7.2015 och ett anslag på 3 miljoner euro fanns tillgängligt för det. Anslaget hade använts i sin helhet i slutet på augusti men riksdagen beviljade ett tilläggsanslag på 5 miljoner euro i september. Hela detta anslag hade använts i medlet på november.

Eftersom lagen om skrotningspremie till karaktären var en försökslag utvärderas dess inverkan så noggrant som möjligt. Resultaten används bland annat för att planera kommande arrangemang med skrotningspremier. De svar du ger och dina åsikter om hur försöket förverkligats är väldigt värdefull information för att styra de följande arrangemangen med skrotningspremie så att de skulle förnya bilparken möjligast effektivt.

Hur hanteras resultaten?

Dina svar behandlas konfidentiellt. Personuppgiftslagen garanterar att uppgifterna inte sparas eller överläts i sådan form att någons identitet avslöjas. Undersökningsresultaten presenteras i form av tabeller och diagram med medeltal. Enskilda respondenters svar kan inte spåras. Namn- och adressuppgifter används endast för postning av undersökningsblanketter. Undersökningsmaterialet kompletteras med uppgifter från fordonsregistret om den skrotade bilen samt den nya bilen. Alla personuppgifter avlägsnas från materialet efter att det kompletterats med uppgifterna från fordonsregistret och materialet arkiveras så att man i det inte kan identifiera enskilda respondenter.

Deltagarna i undersökningen har rätt att kontrollera de uppgifter som har samlats in om dem i undersökningsdatabasen genom att kontakta Trafi. Undersökningsresultaten publiceras senare på Trafis webbplats www.trafi.fi/palvelut/julkaisut.

Varför blev just du vald till undersökningen?

Alla de personer som under skrotningspremförsöket har skrotat sin gamla bil och utnyttjat sin skrotningspremie vid köp av en ny bil har med hjälp av Trafis fordonsregister valts ut till denna undersökning. Det är viktigt att så många som möjligt av de som använt skrotningspremien skulle delta i undersökningen för att man skulle få en så bra bild som möjligt av hur försöket förverkligats och hurudan inverkan det haft. Var och en som väljer att inte delta försvagar således undersökningens tillförlitlighet.

Mer information

Ytterligare information om undersökningen får du vid behov av Tieliikenteen Tietokeskus eller Trafi:

Hanna Kalenoja, Tieliikenteen Tietokeskus Oy, tfn 040 637 2798, hanna.kalenoja@aut.fi
Anders Granfelt, Trafi, tfn 040 1826 224, anders.granfelt@trafi.fi

Adresskälla

Fordonstrafikregistret, Trafiksäkerhetsverket Trafi,
PB 320, 00101 Helsingfors, tfn 029 534 5000

UPPFÖLJNINGSUUNDERSÖKNING OM SKROTNINGSPREMIEN

Du kan delta i undersökningen också genom att gå in på nätadressen www.aut.fi/skrotningspremie

A

FRÅGOR SOM GÄLLER DEN NYA BIL DU KÖPT

1. En hurudan bil skaffade du med skrotningspremien? Bilens märke och modell _____

2. Hur hade du gjort om skrotningspremien inte varit tillgänglig?

Uppskatta för varje påstående om det förverkligats ifall skrotningspremien inte varit tillgänglig.

	Ja, helt säkert	Ja, troligtvis	Nej, sannolikt inte	Nej, helt säkert inte	Jag kan inte säga
Jag skulle ha köpt en begagnad bil istället för en ny bil	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle ha köpt en ny bil av annat märke eller annan modell	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle ha köpt en ny bil redan i januari-juni före försöket började	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle ha köpt en ny bil senare, t.ex. år 2016 eller 2017	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle inte ha bytt bil under tiden för försöket	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle ha köpt samma bil även utan skrotningspremien	☐	☐	☐	☐	☐
Jag skulle ha agerat på annat sätt, hur? _____	☐	☐	☐	☐	☐

3. Hur många gånger har du tidigare köpt en ny eller begagnad bil?

	Ny bil	Begagnad bil
Aldrig	☐	☐
1-2 gånger	☐	☐
3-4 gånger	☐	☐
5-10 gånger	☐	☐
Över 10 gånger	☐	☐

4. Vem använder huvudsakligen den bil du köpt?

- ☐ bilen är enbart i mitt eget bruk
- ☐ jag kör själv merparten av kilometrarna med bilen
- ☐ bilen används främst av de övriga familjemedlemmarna
- ☐ bilen används huvudsakligen inom ett annat hushåll
- ☐ annan användning, vilken? _____

B

FRÅGOR ANGÅENDE DEN SKROTADE BILEN

5. Av vilket märke, vilken modell och årsmodell var bilen du skrotade?

Bilens märke och modell _____ Årsmodell _____

6. Ägde du den skrotade bilen före försöket påbörjades?

- ☐ ja
- ☐ nej, jag skaffade den skrotade bilen för att kunna få skrotningspremien
 - ☐ från en bilaffär
 - ☐ av en vän, familjemedlem eller bekant
 - ☐ på nätet
 - ☐ på annat sätt, varifrån? _____

7. Hur mycket kördes det under det senaste året med den bil du skrotade?

- ☐ under 1 000 km
- ☐ 1 001 - 5 000 km
- ☐ 5 001 - 10 000 km
- ☐ 10 001 - 20 000 km
- ☐ över 20 000 km
- ☐ jag har inte ägt bilen så länge

8. Vad skulle du ha gjort med den bil du skrotade om skrotningspremien inte varit tillgänglig?

Du kan välja flera olika alternativ.

- ☐ bilen skulle ha förblivit i vårt hushåll och vi skulle ha kört lika mycket som förut med den
- ☐ bilen skulle ha förblivit i vårt hushåll som andrabil eller reservbil
- ☐ jag skulle ha gett bilen i utbyte då jag skaffade en annan bil
- ☐ jag skulle själv ha sålt bilen vidare eller överlämnat den åt en vän, familjemedlem eller bekant som bor i annat hushåll
- ☐ jag skulle i varje fall ha fört bilen till skrotning senaste år
- ☐ jag skaffade den skrotade bilen för skrotningspremien skull, så utan försöket skulle jag inte ha haft den
- ☐ annat alternativ, vilket? _____

C**HUR NÖJD ÄR DU MED FÖRSÖKET?**

9. Hur fick du veta om försöket med skrotningspremie? Du kan välja flera olika alternativ.

- | | |
|--|--|
| ☐ bilförsäljaren | ☐ mottagningsstället för skrotbilar |
| ☐ vänner eller bekanta | ☐ nätsidan romutuskampanja.fi |
| ☐ nyheter (t.ex. tv, radio, dagstidningar eller nättidningar) | ☐ på sociala medier |
| ☐ tidnings- eller radioreklam | ☐ på annat sätt, hur? _____ |

10. Skrotningspremien var begränsad till nya personbilar, vars koldioxidutsläpp är högst 120 g/km.

Inverkade utsläppsgränsen för din del på valet av bilmärke och -modell?

- ☐ nej, jag skulle i varje fall ha valt samma bilmodell
- ☐ ja, utan denna gräns skulle jag ha valt en annan bilmodell vars utsläpp är över 120 g/km
- ☐ jag kan inte säga hur jag skulle ha gjort

11. Hur nöjd är du med de olika skedena i skrotningspremie-försöket?

	Mycket nöjd	Ganska nöjd	Ganska missnöjd	Mycket missnöjd	Jag kan inte säga
tillgången till information om försöket	☐	☐	☐	☐	☐
bilens överlämnande till skrotning och erhållande av skrotningsintyg	☐	☐	☐	☐	☐
användandet av skrotningspremien vid köpet av ny bil	☐	☐	☐	☐	☐
din allmänna uppfattning om försöket med skrotningspremie	☐	☐	☐	☐	☐

D**BAKGRUNDSINFORMATION**

Till slut några frågor som gäller ditt hushåll.

12. Hur många personer hör till ditt hushåll inkluderande dig själv?

_____ personer

13. Hur många personbilar som används kontinuerligt finns det för tillfället i ditt hushåll?

_____ bilar

14. Hur många personbilar som används kontinuerligt fanns det i ditt hushåll före den nya bilen anskaffades?

_____ bilar

15. Vilket av följande beskriver bäst ditt hushålls livsskede?

- ☐ en persons hushåll
- ☐ ett hushåll med två vuxna
- ☐ barnhushåll, barn under skolåldern
- ☐ barnhushåll, 7-18 åriga barn
- ☐ barnhushåll, över 18-åriga barn som bor hemma
- ☐ annat, vilket? _____

Du kan slutligen ge feedback angående arrangemangen kring skrotningspremien eller gällande övriga aspekter som gäller skrotning eller köp av ny bil.

Tack för dina svar!

Liite 2 Kyselytutkimuksen laajennuskertoimet

Ikä- ja sukupuoliryhmittäiset laajennuskertoimet kotipaikan maakunnan mukaan jaoteltuna.

<i>sukupuoli</i>	<i>maakunta</i>	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	yli 79
<i>nainen</i>	Etelä-Karjala	2,00	2,00	5,00	2,00	1,46	2,50	1,20	-
	Etelä-Pohjanmaa	-	1,00	3,67	2,14	2,00	1,50	2,00	-
	Etelä-Savo	-	2,00	2,00	1,33	2,75	2,43	1,00	-
	Kainuu	-	-	2,50	1,33	1,40	3,00	2,00	-
	Kanta-Häme	2,00	6,00	5,50	3,67	2,13	1,35	2,00	-
	Keski-Pohjanmaa	-	-	1,67	2,00	1,67	1,14	-	-
	Keski-Suomi	2,00	2,33	2,50	2,00	1,58	1,56	1,56	-
	Kymenlaakso	1,33	2,67	1,67	2,00	1,92	1,67	1,75	-
	Lappi	-	1,00	2,60	1,54	1,67	1,71	1,33	-
	Pirkanmaa	4,00	3,17	2,20	2,18	1,90	1,67	1,71	1,00
	Pohjanmaa	2,25	3,00	2,33	2,38	2,83	1,36	1,38	-
	Pohjois-Karjala	-	2,00	2,00	1,60	2,00	1,67	1,25	-
	Pohjois-Pohjanmaa	5,00	1,60	2,60	1,87	1,75	1,57	1,50	1,00
	Pohjois-Savo	5,00	2,00	1,89	2,44	2,15	1,47	1,86	3,00
	Päijät-Häme	-	4,00	3,40	3,57	1,85	1,82	2,00	2,00
	Satakunta	1,80	3,00	3,40	3,40	2,60	1,94	2,00	-
	Uusimaa	3,92	2,44	2,97	2,74	1,90	1,66	1,82	1,14
	Varsinais-Suomi	6,00	3,50	3,23	2,00	1,92	1,61	1,33	3,00
<i>mies</i>	Etelä-Karjala	-	-	2,25	2,67	1,56	1,67	1,17	1,00
	Etelä-Pohjanmaa	-	3,00	2,50	4,80	1,86	2,15	1,55	1,50
	Etelä-Savo	2,00	3,00	1,75	1,33	1,86	1,57	1,15	2,00
	Kainuu	-	1,00	-	-	2,00	2,50	1,50	-
	Kanta-Häme	-	3,00	3,13	2,21	1,40	1,28	1,31	1,00
	Keski-Pohjanmaa	2,00	-	3,00	2,50	1,67	1,17	1,25	2,00
	Keski-Suomi	2,67	1,67	1,85	1,83	1,43	1,46	1,64	1,00
	Kymenlaakso	-	2,00	3,20	2,71	2,13	1,38	1,38	-
	Lappi	3,00	2,50	3,75	2,89	1,57	1,56	1,50	-
	Pirkanmaa	2,67	2,50	2,36	2,48	1,88	1,82	1,28	1,18
	Pohjanmaa	-	1,80	6,00	3,50	2,10	2,00	1,09	1,50
	Pohjois-Karjala	2,00	1,00	1,50	2,00	1,80	1,26	1,71	1,50
	Pohjois-Pohjanmaa	2,00	2,67	2,73	1,92	1,71	1,52	1,87	2,50
	Pohjois-Savo	-	1,29	3,25	2,50	1,72	1,63	1,31	1,17
	Päijät-Häme	-	2,00	2,57	2,33	1,53	2,33	1,60	1,67
	Satakunta	5,00	2,00	3,25	1,79	2,19	2,13	1,64	1,20
	Uusimaa	2,78	4,00	2,75	2,68	2,28	1,84	1,71	1,21
	Varsinais-Suomi	3,50	3,00	2,81	2,23	1,76	1,63	1,62	1,40

Liite 3 Sidosryhmäkyselyjen tutkimuslomakkeet

Romutuspalkkiokokeilun sidosryhmähaastattelut

1. Maahantuoja

Romutuspalkkion ehdot

1. Romutuspalkkion ehdot määriteltiin romutuspalkkiokokeilua koskevassa laissa. Miten tarpeelliseksi arvioisit laissa määritellyt ehdot kokeilun onnistumisen ja mahdollisten jatkokierrosten näkökulmasta?

Romutuskokeilua koskevan lain ehdot	erittäin tarpeellinen en rajaus	melko tarpeellinen en rajaus	melko tarpeeton rajaus	tarpeeton rajaus	en osaa sanoa
romutuspalkkion sai vain romutetusta henkilöautosta	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion sai vain henkilöauton ostoa varten	☐	☐	☐	☐	☐
vanha auto oli romutettava kokeilun aikana (1.7.-31.12.)	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion saajan tuli olla romuauton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja	☐	☐	☐	☐	☐
uuden auton hiilidioksidipäästöt saivat olla enintään 120 g/km tai auton tuli olla vaihtoehtoisille käyttövoimille soveltuva	☐	☐	☐	☐	☐
uusi auto tuli rekisteröidä ennen 31.1.2016	☐	☐	☐	☐	☐
romutustodistus oli toimitettava autoliikkeeseen palkkion saamiseksi ennen uuden auton luovutusta	☐	☐	☐	☐	☐
romutettavan henkilöauton oli oltava vähintään 10-vuotias	☐	☐	☐	☐	☐

2. Miten muuttaisit ehtoja, jos kokeilu tulevaisuudessa uusittaisiin?

Romutuspalkkion suuruus

Autoalan osuus palkkiosta oli 500 euroa, joka jaettiin maahantuojan ja autoliikkeen sopimalla tavalla.

3. Oliko palkkio mielestäsi sopivan suuruinen?

a) valtion osuus 1 000 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

b) autoalan osuus 500 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

4. Miten edustamassanne henkilöautomerkillä autoalan 500 euron osuus jaettiin? Voit valita useita vaihtoehtoja, jos eri merkeillä käytäntö oli erilainen.

- ☐ osuus jaettiin puoliksi maahantuojan ja autoliikkeen kesken
☐ maahantuoja maksoi osuuden kokonaan
☐ autoliike maksoi osuuden kokonaan
☐ kunkin kaupan osalta sovittiin erikseen osuuden jakautumisesta autoliikkeen ja maahantuojan kesken
☐ osuus jaettiin muulla tavalla, miten? _____

Tyytyväisyys romutuspalkkion toteutukseen

5. Kuinka tyytyväinen olet romutuspalkkiosta viestintään ja vuorovaikutukseen muiden sidosryhmien kanssa?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
tiedonsaanti ennen kokeilun alkamista	☐	☐	☐	☐	☐	☐
tiedonsaanti kokeilun aikana	☐	☐	☐	☐	☐	☐
viestintä ja markkinointi romutuspalkkiosta kuluttajille	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuskampanja.fi-sivusto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yhteistyö ja vuorovaikutus autoliikkeiden kanssa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion soveltuvuus tilaus- ja toimitusjärjestelmiin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ROPA-rekisterin toiminta ja ominaisuudet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
valtion osuuden laskutusprosessi ja raportointi Trafiin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
automerkkien omat markkinointikampanjat	☐	☐	☐	☐	☐	☐
autoalan sitoutuminen yhteisesti sovittuun 500 euron osuuteen ja kokeilun yleisiin ehtoihin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yleisarvio romutuspalkkion hallinnoinnista ja viestinnästä	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Oliko viestinnässä ja romutuspalkkion hallinnoinnissa mielestäsi erityisiä kehittämiskohteita tai onnistumisia?

Yleisarvio ja kehittämis ehdotukset

7. Kuinka tyytyväinen olet kokonaisuudessaan romutuspalkkiokokeiluun?

	erittäin tyytyväinen	melko tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	melko tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
yleisarviosi romutuspalkkiokokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Jos sinulla on muita kehittämis ehdotuksia tai palautetta romutuspalkkiokokeilun tulevia mahdollisia toteutuskertoja varten, voit kirjata niitä tähän.

Kiitos vastauksistasi!

2. Autoliikkeet

Romutuspalkkion ehdot

1. Romutuspalkkion ehdot määriteltiin romutuspalkkiokokeilua koskevassa laissa. Miten tarpeelliseksi arvioit laissa määritellyt ehdot kokeilun onnistumisen ja mahdollisten jatkokierrosten näkökulmasta?

Romutuskokeilua koskevan lain ehdot	erittäin tarpeellinen en rajaus	melko tarpeellinen en rajaus	melko tarpeeton rajaus	tarpeeton rajaus	en osaa sanoa
romutuspalkkion sai vain romutetusta henkilöautosta	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion sai vain henkilöauton ostoa varten	☐	☐	☐	☐	☐
vanha auto oli romutettava kokeilun aikana (1.7.-31.12.)	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion saajan tuli olla romuauton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja	☐	☐	☐	☐	☐
uuden auton hiilidioksidipäästöt saivat olla enintään 120 g/km tai auton tuli olla vaihtoehtoisille käyttövoimille soveltuva	☐	☐	☐	☐	☐
uusi auto tuli rekisteröidä ennen 31.1.2016	☐	☐	☐	☐	☐
romutustodistus oli toimitettava autoliikkeeseen palkkion saamiseksi ennen uuden auton luovutusta	☐	☐	☐	☐	☐
romutettavan henkilöauton oli oltava vähintään 10-vuotias	☐	☐	☐	☐	☐

2. Miten muuttaisit ehtoja, jos kokeilu tulevaisuudessa uusittaisiin?

Romutuspalkkion suuruus

Autoalan osuus palkkiosta oli 500 euroa, joka jaettiin maahantuojan ja autoliikkeen sopimalla tavalla.

3. Oliko palkkio mielestäsi sopivan suuruinen?

a) valtion osuus 1 000 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

b) autoalan osuus 500 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

4. Miten edustamissanne henkilöautomerkeissä autoalan 500 euron osuus jaettiin? *Voit valita useita vaihtoehtoja, jos eri merkeillä käytäntö oli erilainen.*

- ☐ osuus jaettiin puoliksi maahantuojan ja autoliikkeen kesken
☐ maahantuoja maksoi osuuden kokonaan
☐ autoliike maksoi osuuden kokonaan
☐ kunkin kaupan osalta sovittiin erikseen osuuden jakautumisesta autoliikkeen ja maahantuojan kesken
☐ osuus jaettiin muulla tavalla, miten? _____

Tyytyväisyys romutuspalkkion toteutukseen

5. Kuinka tyytyväinen olet romutuspalkkiosta viestintään ja vuorovaikutukseen muiden sidosryhmien kanssa?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
tiedonsaanti ennen kokeilun alkamista	☐	☐	☐	☐	☐	☐
tiedonsaanti kokeilun aikana	☐	☐	☐	☐	☐	☐
viestintä ja markkinointi romutuspalkkiosta kuluttajille	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuskampanja.fi-sivusto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yhteistyö ja vuorovaikutus maahantuojan kanssa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion soveltuvuus tilaus- ja toimitusjärjestelmiin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
ROPA-rekisterin toiminta ja ominaisuudet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
valtion osuuden laskutusprosessi ja raportointi Trafiin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
automerkkien omat markkinointikampanjat	☐	☐	☐	☐	☐	☐
autoalan sitoutuminen yhteisesti sovittuun 500 euron osuuteen ja kokeilun yleisiin ehtoihin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yleisarvio romutuspalkkion hallinnoinnista ja viestinnästä	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Oliko viestinnässä ja romutuspalkkion hallinnoinnissa mielestäsi erityisiä kehittämiskohteita tai onnistumisia?

Yleisarvio ja kehittämis ehdotukset

7. Kuinka tyytyväinen olet kokonaisuudessaan romutuspalkkiokokeiluun?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
yleisarviosi romutuspalkkiokokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Jos sinulla on muita kehittämis ehdotuksia tai palautetta romutuspalkkiokokeilun tulevia mahdollisia toteutuskertoja varten, voit kirjata niitä tähän.

Kiitos vastauksistasi!

3. Romuautojen vastaanottopisteet ja operaattorit

1. Minkä tyyppinen vastaanottopisteenne on?

- ☐ autopurkamo
☐ romuliike
☐ muu, mikä? _____

2. Romutuspalkkion ehdot määriteltiin romutuspalkkiokokeilua koskevassa laissa. Miten tarpeelliseksi arvioisit laissa määritellyt ehdot kokeilun onnistumisen ja mahdollisten jatkokierrosten näkökulmasta?

Romutuskokeilua koskevan lain ehdot	erittäin tarpeellinen rajaus	melko tarpeellinen rajaus	melko tarpeeton rajaus	tarpeeton rajaus	en osaa sanoa
romutuspalkkion sai vain romutetusta henkilöautosta	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion sai vain henkilöauton ostoa varten	☐	☐	☐	☐	☐
vanha auto oli romutettava kokeilun aikana (1.7.-31.12.)	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion saajan tuli olla romuauton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja	☐	☐	☐	☐	☐
uuden auton hiilidioksidipäästöt saivat olla enintään 120 g/km tai auton tuli olla vaihtoehtoisille käyttövoimille soveltuva	☐	☐	☐	☐	☐
uusi auto tuli rekisteröidä ennen 31.1.2016	☐	☐	☐	☐	☐
romutustodistus oli toimitettava autoliikkeeseen palkkion saamiseksi ennen uuden auton luovutusta	☐	☐	☐	☐	☐
romutettavan henkilöauton oli oltava vähintään 10-vuotias	☐	☐	☐	☐	☐

3. Miten muuttaisit romutuspalkkion ehtoja, jos kokeilu tulevaisuudessa uusittaisiin?

Romutuspalkkion suuruus

Romutuspalkkion suuruus oli 1 500 euroa, josta valtio maksoi 1 000 euroa ja autoala 500 euroa.

4. Oliko romutuspalkkio mielestäsi sopivan suuruinen?

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

Tyytyväisyys romutuspalkkion toteutukseen

5. Kuinka tyytyväinen olet romutuspalkkiosta viestintään ja vuorovaikutukseen muiden sidosryhmien kanssa?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytyväisen	tyytyväisen mätön	erittäin tyytyväisen mätön	en osaa sanoa
tiedonsaanti ennen kokeilun alkamista	☐	☐	☐	☐	☐	☐
tiedonsaanti kokeilun aikana	☐	☐	☐	☐	☐	☐
viestintä ja markkinointi romutuspalkkiosta kuluttajille	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuskampanja.fi-sivusto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yhteistyö ja vuorovaikutus autoliikkeiden kanssa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yhteistyö ja vuorovaikutus Trafin kanssa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutustodistusten toimittaminen asiakkaalle	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yleisarvio romutuspalkkion hallinnoinnista ja viestinnästä	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Oliko viestinnässä ja romutuspalkkion hallinnoinnissa mielestäsi erityisiä kehittämiskohteita tai onnistumisia?

Yleisarvio ja kehittämis ehdotukset

7. Kuinka tyytyväinen olet kokonaisuudessaan romutuspalkkiokokeiluun?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
yleisarviosi romutuspalkkiokokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

8. Jos sinulla on muita kehittämis ehdotuksia tai palautetta romutuspalkkiokokeilun tulevia mahdollisia toteutuskertoja varten, voit kirjata niitä tähän.

Kiitos vastauksistasi!

4. Trafi

Romutuspalkkion ehdot

1. Romutuspalkkion ehdot määriteltiin romutuspalkkiokokeilua koskevassa laissa. Miten tarpeelliseksi arvioit laissa määritellyt ehdot kokeilun onnistumisen ja mahdollisten jatkokierrosten näkökulmasta?

Romutuskokeilua koskevan lain ehdot	erittäin tarpeellinen rajaus	melko tarpeellinen rajaus	melko tarpeeton rajaus	tarpeeton rajaus	en osaa sanoa
romutuspalkkion sai vain romutetusta henkilöautosta	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion sai vain henkilöauton ostoa varten	☐	☐	☐	☐	☐
vanha auto oli romutettava kokeilun aikana (1.7.-31.12.)	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion saajan tuli olla romuauton viimeinen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja	☐	☐	☐	☐	☐
uuden auton hiilidioksidipäästöt saivat olla enintään 120 g/km tai auton tuli olla vaihtoehtoisille käyttövoimille soveltuva	☐	☐	☐	☐	☐
uusi auto tuli rekisteröidä ennen 31.1.2016	☐	☐	☐	☐	☐
romutustodistus oli toimitettava autoliikkeeseen palkkion saamiseksi ennen uuden auton luovutusta	☐	☐	☐	☐	☐
romutettavan henkilöauton oli oltava vähintään 10-vuotias	☐	☐	☐	☐	☐

2. Miten muuttaisit ehtoja, jos kokeilu tulevaisuudessa uusittaisiin?

Romutuspalkkion suuruus

Romutuspalkkion suuruus oli 1 500 euroa, josta valtio maksoi 1 000 euroa ja autoala 500 euroa.

3. Oliko palkkio mielestäsi sopivan suuruinen?

a) valtion osuus 1 000 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

b) autoalan osuus 500 euroa

- ☐ kyllä, palkkio oli sopivan suuruinen
☐ ei, palkkion sopiva suuruus olisi ollut _____ euroa

Tyytyväisyys romutuspalkkion toteutukseen

4. Kuinka tyytyväinen olet romutuspalkkiosta viestintään ja vuorovaikutukseen muiden sidosryhmien kanssa?

	erittäin tyytyväinen	tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
tiedonsaanti ennen kokeilun alkamista	☐	☐	☐	☐	☐	☐
tiedonsaanti kokeilun aikana	☐	☐	☐	☐	☐	☐
viestintä romutuspalkkiosta kuluttajille	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuskampanja.fi-sivusto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkioinfo Trafin omilla nettisivuilla	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yhteistyö ja vuorovaikutus autoalan kanssa	☐	☐	☐	☐	☐	☐
romutuspalkkion laskutusprosessit	☐	☐	☐	☐	☐	☐
automerkkien omat markkinointikampanjat	☐	☐	☐	☐	☐	☐
autoalan sitoutuminen yhteisesti sovittuun 500 euron osuuteen ja kokeilun yleisiin ehtoihin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
yleisarvio romutuspalkkion hallinnoinnista ja viestinnästä	☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Oliko viestinnässä ja romutuspalkkion hallinnoinnissa mielestäsi erityisiä kehittämiskohteita tai onnistumisia?

Yleisarvio ja kehittämis ehdotukset

6. Kuinka tyytyväinen olet kokonaisuudessaan romutuspalkkiokokeiluun?

	erittäin tyytyväinen	melko tyytyväinen	ei tyytyväinen eikä tyytymätön	melko tyytymätön	erittäin tyytymätön	en osaa sanoa
yleisarviosi romutuspalkkiokokeilusta	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Jos sinulla on muita kehittämis ehdotuksia tai palautetta romutuspalkkiokokeilun tulevia mahdollisia toteutuskertoja varten, voit kirjata niitä tähän.

Taustatiedot

Lopuksi kysymme muutamia taustatietoja tulosten analysointia varten.

7. Missä työtehtävässä toimit Trafissa?

8. Missä yksikössä olet töissä?

- ☐ tietohallinto- ja asiointipalvelut
- ☐ liikenteen tieto
- ☐ säädöspalvelut
- ☐ liikennevälineet (alukset ja ajoneuvot)
- ☐ henkilöluvat
- ☐ organisaatiopalvelut
- ☐ infrapalvelut
- ☐ lakiasiat
- ☐ viestintä
- ☐ hallinto
- ☐ henkilöstö
- ☐ talous
- ☐ muu, mikä? _____

Kiitos vastauksistasi!