

Romutuspalkkiokampanja 2018

Vaikuttavuusarviointi

Elsa Paasilinna, Antti Halmetoja, Markku Erkheikki

Julkaisun nimi Romutuspalkkiokampanja 2018 - vaikuttavuusarviointi			
Tekijät Elsa Paasilinna, Antti Halmetoja, Markku Erkheikki			
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom			
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 11/2019		ISSN(verkkajulkaisu) 2669-8781 ISBN(verkkajulkaisu) 978-952-311-332-9	
Asiasanat romutuspalkkio, kampanja, romutuspoisto, autokanta, valtionavustus, vaikuttavuus			
<p>Tiivistelmä</p> <p>Romutuspalkkiota käytettiin 6677 uuden auton hankintaan 1.1.-31.8.2018 välisenä aikana. Valtion talousarvioon varatusta 8 miljoonan euron määrärahasta käytettiin n. 90%. Vaikuttavuusarvioinnin pohjana käytetty aineisto kerättiin helmikuun 2019 alussa, jolloin romutuspalkkiojärjestelmään (ROPA) oli kirjattu yhteensä 6 569 romutuspalkkiolla hankitun auton tiedot. Helmikuun 2019 jälkeen järjestelmään täydennettiin vielä 108 uuden auton tiedot, jotka eivät sisälly analysoitavaan aineistoon.</p> <p>Romutuspalkkiokampanjassa romutetut autot olivat keskimääräistä vanhempia ja suurempi-päästöisempiä verrattaessa kaikkiin 31.12.2017 liikennekäytössä olleisiin henkilöautoihin. Romutuspalkkiolla hankitut uudet henkilöautot olivat kevyempiä, nettoteholtaan ja moottoritehovuodeltaan pienempiä, vähemmän polttoainetta kuluttavia sekä pienempipäästöisiä kuin ilman romutuspalkkiota hankitut uudet henkilöautot. Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat pääosin B-segmenttiin kuuluvia pienempiä henkilöautoja. Suosituimmat mallit olivat Toyota Yaris, Hyundai i20 ja Ford Fiesta.</p> <p>Henkilöautojen romutuspoistot lisääntyivät merkittävästi vuonna 2018. Aiempina vuosina 2015-2017 romutuspoistoja tehtiin noin 60 000 kappaletta vuodessa, mutta vuoden 2018 aikana määrä nousi yli 80 000:een. Merkittävä vaikutus romutuspoistojen määriin vaikuttaisi olevan myös Liikenne- ja viestintävirasto Traficom ja romutusalan yhteisellä järjestelmäkehityksellä, joka alkoi vaiheittain vuoden 2017 kesästä lähtien. Tämä kehitys mahdollisti romutuspoistojen merkinnän liikenneasioiden rekisteriin nopeammin ja automaattisemmin, suoraan romutustoimijoiden omista järjestelmistä.</p> <p>Verrattuna kaikkiin romutuspalkkioon oikeutettuihin, yli 10 vuotta vanhan auton omistaneisiin henkilöihin, romutuspalkkiota hyödynsivät keskimäärin iäkkäämmät henkilöt. Kaikkiin uuden auton vuonna 2018 hankkineisiin henkilöihin verrattuna romutuspalkkiota hyödyntäneet olivat suhteessa keskimäärin nuorempia ja pienituloisempia.</p> <p>Romutuspalkkion vaikutus oli kokonaisuutena positiivinen. Kampanja laski uusien autojen päästöjä sekä lisäsi romutettavien autojen määrää. Kampanja ei myöskään aiheuttanut Traficomille merkittävää lisäystä henkilöstötarpeeseen, sillä prosessit pystyttiin pitkälti automatisoimaan. Näillä mittareilla arvioituna kampanja onnistui tavoitteissaan, vaikka kaikkea määrärahaa ei käytetty.</p>			
Yhteyshenkilö Elsa Paasilinna	Raportin kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	Kokonaissivumäärä 27
Jakaja	Kustantaja Liikenne- ja viestintävirasto Traficom		

Publikation Skrotningspremiekampanjen 2018 – utvärdering av effektiviteten			
Författare Elsa Paasilinna, Antti Halmetoja, Markku Erkheikki			
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom			
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 11/2019		ISSN (webbpublikation) 2669-8781 ISBN (webbpublikation) 978-952-311-332-9	
Ämnesord skrotningspremie, kampanj, avregistrering vid skrotning, bilbestånd, statsunderstöd, effe			
<p>Sammandrag</p> <p>Mellan den 1 januari och den 31 augusti 2018 utnyttjades skrotningspremien för anskaffning av 6 677 nya bilar. Av det reserverade anslaget på 8 miljoner euro i statsbudgeten användes cirka 90 procent. Materialet som utvärderingen av effektiviteten grundar sig på samlades in i början av februari 2019. Då hade uppgifter om sammanlagt 6 569 bilar som skaffats med skrotningsspremie införts i skrotningspremie systemet (ROPA). Efter februari 2019 infördes uppgifterna om ytterligare 108 nya bilar i systemet. Dessa bilar är inte inberäknade i det analyserade materialet.</p> <p>Bilarna som skrotades under skrotningspremie kampanjen var i genomsnitt äldre och hade högre utsläpp än alla påställda personbilar den 31 december 2017. De nya personbilarna som skaffats med skrotningspremie var lättare, hade mindre nettoeffekt och motorvolym, förbrukade mindre bränsle och hade lägre utsläpp än nya personbilar som skaffats utan skrotningsspremie. Bilarna som skaffades med skrotningspremie var i regel mindre personbilar som hör till B-segmentet. De populäraste modellerna var Toyota Yaris, Hyundai i20 och Ford Fiesta.</p> <p>Antalet avregistreringar vid skrotning av personbilar ökade betydligt 2018. Under åren 2015–2017 avregistrerades cirka 60 000 skrotfordon per år, men under 2018 steg antalet till över 80 000. Antalet avregistreringar vid skrotning verkar i hög grad ha påverkats även av Transport- och kommunikationsverket Traficoms och skrotningsbranschens gemensamma systemutveckling som inleddes stegvis med början sommaren 2017. Tack vare denna utveckling kunde avregistreringar vid skrotning införas i trafik- och transportregistret snabbare och mer automatiskt, direkt från skrotningsaktörernas egna system.</p> <p>Vid en jämförelse av alla personer som ägde en mer än tio år gammal bil och som hade rätt att utnyttja skrotningspremien, utnyttjades premien av i genomsnitt äldre personer. Vid en jämförelse av alla personer som skaffat ny bil 2018 var de som utnyttjat skrotningspremien i genomsnitt yngre och hade lägre inkomst.</p> <p>Skrotningspremiens påverkan var som helhet positiv. Kampanjen sänkte utsläppen från nya bilar och ökade antalet skrotade bilar. Kampanjen krävde inte heller någon betydande ökning av antalet anställda vid Traficom, då processerna i hög grad automatiserades. Utifrån dessa indikatorer nåddes de mål som ställts upp för kampanjen även om hela anslaget inte användes.</p>			
Kontaktperson Elsa Paasilinna	Språk finska	Sekretessgrad offentlig	Sidoantal 27
Distribution		Förlag Transport- och kommunikationsverket Traficom	

Title of publication Scrapping premium campaign 2018: evaluation of effectiveness			
Author(s) Elsa Paasilinna, Antti Halmetoja, Markku Erkheikki			
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom			
Publication series and number Traficom Research Reports 11/2019		ISSN (online) 2669-8781 ISBN (online) 978-952-311-332-9	
Keywords scrapping premium, campaign, scrapping deregistration, car fleet, government subsidy, impact			
<p>Abstract</p> <p>Scrapping premium was used for the purchases of 6,677 new cars between 1 January and 31 August 2018. Approximately 90% of the EUR 8 M appropriation in the state budget was used. The material on which the impact assessment is based was collected in early February 2019. At that time, the data of altogether 6,569 cars purchased with a scrapping premium had been recorded in the scrapping premium system (ROPA). After February 2019, details of a further 108 new cars were added to the system, but these are not included in the analysed material.</p> <p>In comparison to all passenger cars registered as being on the road on 31 December 2017, the cars scrapped as part of the campaign were older and produced more emissions than the average car in Finland. New passenger cars purchased with the scrapping premium were lighter, had a lower net engine power and engine capacity, consumed less fuel and produced fewer emissions than new passenger cars purchased without a scrapping premium. Cars purchased with the scrapping premium were mainly smaller B-segment passenger cars. The most popular models were Toyota Yaris, Hyundai i20 and Ford Fiesta.</p> <p>The number of passenger car scrapping deregistrations increased remarkably in 2018. In 2015–2017, the number of scrapping deregistrations was approximately 60,000 per year, whereas in 2018, the number grew to over 80,000. It seems that the joint system development of the Finnish Transport and Communications Agency Traficom and the scrapping industry, which had been implemented gradually since the summer of 2017, had a significant effect. This development enabled a more automated and faster method of registering scrapping deregistrations in the Transport Register directly from the scrapping operators' systems.</p> <p>Compared to all those who owned cars that are over 10 years old and were thus entitled to the scrapping premium, those claiming the premium were on average older. Compared to all those who purchased a new car in 2018, those claiming the scrapping premium were on average younger and had a lower income.</p> <p>The overall impact of the scrapping premium was positive. The campaign reduced the emissions of new cars and increased the number of scrapped cars. The campaign also did not cause any significant increase in staffing requirements for Traficom, as it was possible to automate most of the processes involved. Based on these indicators, it can be said that the campaign succeeded in its goals even though not all of the allocated funds were used.</p>			
Contact person Elsa Paasilinna	Language Finnish	Confidence status Public	Pages, total 27
Distributed by		Published by Finnish Transport and Communications Agency Traficom	

ALKUSANAT

Tämän vaikuttavuusarvioinnin tavoitteena oli selvittää 1.1.-31.8.2018 välisenä aikana toteutetun romutuspalkkiokampanjan vaikutukset autojen romutuspöytäkirjoihin ja uusien autojen ensirekisteröintiin. Lisäksi tavoitteena oli selvittää, miten romutuspalkkiota hyödyntäneet henkilöt erosivat taustatekijöiltään uuden auton samana ajanjaksona ilman romutuspalkkiota hankkineista henkilöistä, tai niistä romutuspalkkioon oikeutuista, jotka eivät palkkiota hyödyntäneet.

Työn toteuttivat kehityspäällikkö Elsa Paasilinna, erityisasiantuntija Antti Halmetoja ja kehityspäällikkö Markku Erkheikki Traficomista. Tutkimusta ohjasivat ja raporttia kommentoivat osastopäällikkö Esa Aaltonen, johtava asiantuntija Aki Tilli, yksikönpäällikkö Heli Tanninen, asiantuntija Antti Hänninen, sekä erityisasiantuntijat Kaisu Ikonen ja Ari Väisänen Traficomista.

Romutuspalkkiokampanja toteutettiin yhteistyössä autoalan toimijoiden kanssa. Tämän tutkimusraportin johtopäätökset-osioon autoalan arvion kampanjasta kirjoittivat toimitusjohtaja Tero Kallio Autotuojat ry:stä, toimitusjohtaja Pekka Rissa Autoalan Keskusliitto ry:stä, toimitusjohtaja Arto Silvennoinen Suomen Autokierrätys Oy:stä sekä erityisasiantuntija Hanna Kalenoja Tieliikenteen Tietokeskus Oy:stä.

Helsingissä, 19. kesäkuuta 2019

Elsa Paasilinna
kehityspäällikkö
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Målet med denna utvärdering av effektiviteten var att reda ut hur skrotningspremie-kampanjen som genomfördes mellan den 1 januari och den 31 augusti 2018 har inverkat på antalet avregistreringar vid skrotning och antalet första registreringar av nya bilar. Ett annat mål var att reda ut hur personerna som utnyttjat skrotningspremie skilde sig i fråga om sina bakgrundsfaktorer från personer som hade skaffat en ny bil utan skrotningspremie under samma tidsperiod eller från personer som hade rätt till skrotningspremie men inte utnyttjade den.

Arbetet utfördes av utvecklingschef Elsa Paasilinna, specialsakkunnig Antti Halmetoja och utvecklingschef Markku Erkheikki vid Traficom. Avdelningschef Esa Aaltonen, ledande sakkunnig Aki Tilli, enhetschef Heli Tanninen, sakkunnig Antti Hänninen samt specialsakkunnig Kaisu Ikonen och specialsakkunnig Ari Väisänen vid Traficom styrde undersökningen och kom med synpunkter på rapporten.

Skrotningspremiekampanjen genomfördes i samarbete med aktörer i bilbranschen. I avsnittet med slutsatser i denna forskningsrapport har bilbranschens utvärdering av kampanjen skrivits av Tero Kallio, verkställande direktör för Bilimportörerna rf, Pekka Rissa, verkställande direktör för Autoalan Keskusliitto ry, Arto Silvennoinen, verkställande direktör för Finlands Bilåtervinning Ab, och specialsakkunnig Hanna Kalenoja från Tieliikenteen Tietokeskus Oy.

Helsingfors den 19 juni 2019

Elsa Paasilinna
utvecklingschef
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

The objective of this evaluation of effectiveness was to investigate the impacts on scrapping deregistrations and first registrations of new cars resulting from the scrapping premium campaign carried out between 1 January and 31 August 2018. A further objective was to investigate how the characteristics of those individuals claiming the scrapping premium differed from those purchasing a new car during the same period without claiming a scrapping premium and those who were entitled to the scrapping premium but did not claim it.

This report was produced by the following Traficom personnel: Development Manager Elsa Paasilinna, Special Adviser Antti Halmetoja and Development Manager Markku Erkheikki. Research guidance and comments on the report were provided by Head of Department Esa Aaltonen, Chief Adviser Aki Tilli, Head of Unit Heli Tanninen, Adviser Antti Hänninen, and Special Advisers Kaisu Ikonen and Ari Väisänen from Traficom.

The scrapping premium campaign was carried out in cooperation with organisations from the automobile sector. The automobile sector's assessment of the campaign, contained in the conclusion section of this research report, was written by Managing Director Tero Kallio of the Association of Automobile Industry in Finland, Managing Director Pekka Rissa of the Finnish Central Organisation for Motor Trades and Repairs (AKL), Managing Director Arto Silvennoinen of Finnish Car Recycling Ltd and Senior Adviser Hanna Kalenoja of the Information Centre for Road Transport.

Helsinki 19th June 2019

Elsa Paasilinna
Development Manager
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Romutuspalkkiokampanjan tausta ja toteutus.....	8
1.1	Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanja	8
1.2	Palkkion haku- ja maksuprosessi	9
1.3	Romutuspalkkion ehtoihin tehdyt tarkennukset ja linjaukset.....	10
2	Romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuusarviointi	12
2.1	Arvioinnissa käytetyt aineistot	12
2.2	Romutetut henkilöautot	12
2.3	Hankitut henkilöautot	13
2.4	Vaikutus henkilöautojen ensirekisteröintiin	15
2.5	Vaikutus henkilöautojen romutuspoistoihin.....	16
2.6	Romutuspalkkiota uuden auton hankinnassa hyödyntäneet henkilöt	18
2.7	Mikä selittää romutuspalkkion hyödyntämistä?	20
3	Johtopäätökset	26
4	Lähdeluettelo.....	27

LIITE 1 Autoalan arvio vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjasta

1 Romutuspalkkiokampanjan tausta ja toteutus

1.1 Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanja

Ensimmäinen romutuspalkkiokokeilu järjestettiin vuonna 2015 (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafın seurantatutkimus, [Trafın julkaisuja 8-2016](#)).

Hallituksen esityksen (HE 156/2017 vp) mukaan vuonna 2018 toteutetun romutus-palkkiokampanjan tavoitteena oli aiempaa kokeilua vastaavasti edistää autokannan uudistumista ja samalla vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Uusille myytävälle henkilöautoille asetettiin CO2 raja-arvoksi enintään 110g/km. Tukea voitiin tässäkin kampanjassa hyödyntää myös uuden kaasuauton, sähköauton tai ladattavan hybridi-auton ostoa varten.

Kampanjalla arvioitiin olevan myönteisiä vaikutuksia viralliseen kierrätykseen vietävien autojen määrään. Lisäksi romutuspalkkion tarkoituksena oli, yhdessä muiden laissa määriteltyjen valtion avustusten kanssa, pyrkiä vaikuttamaan kuluttajien käyttäytymiseen tavalla, joka nopeuttaisi siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen.

Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (971/2017) tuli voimaan 1.1.2018. Lakia oikaistiin 29.12.2017 ja 19.1.2018. Romutuspalkkion myöntämisestä ja valvonnasta vastasi Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, 1.1.2019 alkaen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Romutuspalkkion osalta lakia sovellettiin 31.12.2018 asti, kuitenkin niin, että ajoneuvon maahantuojalla oli mahdollista hakea romutuspalkkiota 31.1.2019 asti. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen osoitettiin 8 miljoonaa euroa vuoden 2018 talousarvioon.

Valtion varoista maksetun romutuspalkkion määrä uuden alle 110 g/km bensiini- tai dieselkäyttöisen henkilöauton hankinnasta oli 1 000 euroa. Romutuspalkkiota maksettiin 2 000 euroa henkilöautosta, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana oli korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine. Autoala maksoi lisäksi uuden edellytykset täyttävän auton hankinnasta vapaaehtoista tukea 500 euroa. Näin ollen romutuspalkkion saajan saama tuki uuden auton hankintaan oli kokonaisuudessaan 1 500 euroa tai 2 500 euroa ostettavasta autosta riippuen.

Romutettavan auton osalta edellytyksinä oli:

- Kyseessä on henkilöauto (ajoneuvoluokka M1).
- Autosta on annettu jätelain (646/2011) 59 §:ssä tarkoitettu romutustodistus uuden auton jälleenmyyjälle.
- Romutettu henkilöauto on ollut rekisteröitynä liikennekäyttöön viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta.
- Romutettu henkilöauto on ensirekisteröity vuonna 2007 tai aikaisemmin.
- Romutus-palkkion saaja on luonnollinen henkilö, joka on ollut merkittynä rekisteriin ajoneuvon omistajaksi yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta ennen romutusta sekä hetkenä, jolloin auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

- Romutustodistus on päivätty ajankohdalle 1.1.–31.8.2018.

Romutuspalkkiolla hankittavan auton osalta edellytyksinä oli:

- Kyseessä on aiemmin ensirekisteröimätön henkilöauto.
- Auton käyttövoimana on joko kokonaan tai osittain korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine, tai hankittavan auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 110 g/km.
- Romutuspalkkion saaja merkitään romutuspalkkiolla hankittavan henkilöauton omistajaksi tai haltijaksi.
- Uuden auton tilaussopimus on päivätty ajankohdalle 1.1.–31.8.2018.
- Romutuspalkkiota voidaan maksaa samasta henkilöautosta ainoastaan kerran.

Vuoden 2018 romutuspalkkion olennaisimmat eroavaisuudet vuoden 2015 romutus-palkkiokokeiluun olivat:

- Romutuspalkkion saajan tuli olla merkittynä romutetun henkilöauton omistajaksi liikenneasioiden rekisterissä yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta ennen romutusta. Vuoden 2015 kampanjassa saajan tuli olla merkittynä omistajaksi ennen kuin auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.
- Romutettavan henkilöauton tuli olla rekisteröitynä liikennekäyttöön viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta. Uusi vaatimus verrattuna ensimmäiseen kampanjaan.
- Romutuspalkkiolla hankittavan bensiini- tai dieselkäyttöisen auton hiilidioksidipäästöjen ylärajan tiukennus 110 grammaan kilometriltä. Vuoden 2015 kampanjassa raja oli 120 g/km.

Palkkion ehtojen ero aiempaan kampanjaan nähden vaikutti siten, että romutuspalkkiolla hankittava uusi auto korvasi vuoden 2018 kampanjassa nimenomaisesti edelleen liikenteessä käytettävän auton.

1.2 Palkkion haku- ja maksuprosessi

Romutuspalkkion hakemista, myöntämisen edellytysten tarkistamista ja määrärahan käytön seurantaan varten kehitettiin tietojärjestelmä (ROPA). Kaikki romutuspalkkiohakemukset sekä romutettavien ja uusien palkkiolla hankittavien autojen tiedot kirjattiin ROPA-järjestelmään, joka tarkisti kampanjaehtojen täyttymisen automaattisesti liikenneasioiden rekisteriin tehdyn integraation avulla.

Uuden auton tilaussopimuksen teon yhteydessä autojen jälleenmyyjällä oli mahdollisuus tarkistaa romutuspalkkion myöntämisen edellytysten täytyminen syöttämällä romutettavan auton tiedot ROPA-järjestelmään. Romutuspalkkion edellytysten täytyessä auton jälleenmyyjä antoi uuden auton ostajalle hankittavasta ajoneuvosta riippuen joko 1 500 euron tai 2 500 euron alennuksen uuden auton myyntihinnasta.

Ajoneuvon maahantuoja maksoi uuden auton ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan jälleenmyyjälle. Käytännössä tämä voitiin tehdä esimerkiksi huomioimalla alennus jälleenmyyjältä perittävässä hinnassa.

Kun uusi auto luovutettiin asiakkaalle ja ensirekisteröitiin, jälleenmyyjä syötti uuden auton tiedot ROPA-järjestelmään. Järjestelmä varmisti romutuspalkkion myöntämisen edellytysten täyttyminen myös uuden auton osalta.

Kun ROPA-järjestelmässä oli sekä romutetun että uuden auton tiedot eli kampanjan ehtojen täytyminen oli varmistettu, asiakkaalle lähetettiin päätös palkkion myöntämisestä. Tämän jälkeen ajoneuvon maahantuoja laskutti romutuspalkkion Liikenne- ja viestintävirastolta.

1.3 Romutuspalkkion ehtoihin tehdyt tarkennukset ja linjaukset

Romutuspalkkiokampanjan voimassaoloaikana eräiden ehtojen tulkinnasta tehtiin tarkennuksia eteen tulleiden tapausten ratkaisemiseksi ja ohjeistuksen selkeyttämiseksi.

Edellytys: romutettava auto ollut käytössä vähintään 10 vuotta.

Romutettavan auton iästä oli säädetty, että auto oli tullut ensirekisteröidä vuonna 2007 tai aiemmin (oikaisu 971/2017). Ottaen huomioon, että säädöksen tarkoituksena oli rajata romutettava auto vähintään 10 vuoden ikäiseksi, on tarkoituksenmukaisempaa ollut soveltaa vaatimusta siten, että romutettavan auton käyttöönottopäivän on tullut olla vuonna 2007 tai aikaisemmin. Auton ensirekisteröintipäivä (Suomessa) voi olla eri syistä johtuen myöhäisempi kuin päivä, jolloin auto on otettu ensimmäisen kerran käyttöön. Käyttöönottopäivä kuvastaa siten auton ikää luotettavammin kuin ensirekisteröintipäivä.

Edellytys: romutettu auto on henkilöauto.

Ajoneuvojen rakenteiden muuttaminen voi johtaa ajoneuvoluokan muutoksiin henkilö- ja pakettiautojen välillä. Siksi aiemmin pakettiautona rekisterissä olleen, mutta kuitenkin romutustodistuksen antamishetkellä henkilöautona rekisteröidyn auton, on katsottu täyttäneen romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.

Edellytys: romutuspalkkion saaja on ollut romutettavan auton omistaja vähintään edeltävät 12 kuukautta ennen romutusta.

Ottaen huomioon auton ostamisessa ja omistamisessa yleisesti käytettävät rahoitusjärjestelyt (esim. osamaksusopimus, jossa auton ostaja merkitään rekisteriin haltijaksi), on tarkoituksenmukaista ollut katsoa edellytyksen täyttyneen, kun romutuspalkkion saaja on ollut romutettavan auton omistajana ja/tai haltijana vähintään edeltävät 12 kuukautta.

Edellytys: romutettu auto on ollut liikennekäytössä viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta.

Edellytyksen on katsottu täyttyneen, kun auto on ollut rekisteröitynä liikennekäyttöön vähintään yhden päivän vuonna 2017 sekä romutustodistuksen antamispäivänä, joka on lopullisen rekisteristä poiston päivä. Edellytyksen ei ole katsottu täyttyneen tilanteessa, jossa auto on ollut ilmoitettuna liikennekäytöstä poistetuksi romutukseen luovuttamisen hetkellä eli romutustodistuksen antamispäivänä, vaikka auto olisi ilmoitettu liikennekäyttöön otetuksi tämän jälkeen, ennen lopullisen rekisteristä poiston merkintää rekisteriin.

Edellytys: romutuspalkkion saaja on luonnollinen henkilö, joka on omistanut tai hallinnut romutettavaa autoa vähintään 12 kuukauden ajan ennen romutusta.

Kuolinpesän omistaman ajoneuvon ei ole katsottu täyttävän romutuspalkkion edellytyksiä kuolinpesän osakkaan kohdallakaan, ellei kyseinen luonnollinen henkilö ole ollut myös itse rekisteröitynä kuolinpesän auton toiseksi omistajaksi tai haltijaksi.

Edellytys: romutuspalkkio on tarkoitettu luonnolliselle henkilölle uuden auton hankintaan.

Romutuspalkkion saaja on tullut merkitä uuden auton omistajaksi tai haltijaksi. Näin ollen romutuspalkkiota ei ole tarkoitettu uuden auton hankinnan lisäksi uuden auton pitkäaikaisvuokraukseen (leasing), toisin kuin samassa laissa säädetyn hankintatuen kohdalla. Sen sijaan uusi auto on ollut mahdollista hankkia suoran hankinnan, jolloin romutuspalkkion saaja merkitään omistajaksi, lisäksi myös rahoituksella (osamaksusopimus), jolloin romutuspalkkion saaja on tullut merkitä auton haltijaksi (1. haltija tai muu haltija).

Edellytys: romutuspalkkiolla hankittavan auton on tullut olla uusi, aiemmin ensirekisteröimätön henkilöauto.

Romutuspalkkion ehdot täyttävää autoa ei ole saanut ensirekisteröidä aiemmin Suomessa eikä missään muussakaan valtiossa. Sen sijaan myös ulkomailta tuodun ensirekisteröimättömän auton tai Suomessa ajoneuvolain (1090/2002) 66 f §:ssä tarkoitulla koenumerotodistuksella tai siirtoluvalla käytetyn mutta ensirekisteröimättömän auton on katsottu täyttävän romutuspalkkion edellytykset.

2 Romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuusarviointi

2.1 Arvioinnissa käytetyt aineistot

Romutuspalkkiota hyödynnettiin kaikkiaan 6 677 uuden henkilöauton hankinnassa. ROPA-järjestelmä suljettiin uusilta hakemuksilta helmikuussa 2019 ja hakemusten tietojen täydentämiseltä toukokuussa 2019.

ROPA-järjestelmään oli mahdollista täydentää uuden palkkiolla hankittavan auton tiedot takautuvasti toukokuuhun 2019 saakka, jos niiden kirjaus oli esimerkiksi jälleenvyyjien toimipaikkamuutosten ja henkilövaihdosten myötä viivästynyt. Tässä yhteydessä järjestelmä tarkisti vielä kampanjaedellytysten täyttyminen uuden auton tietojen perusteella ja päätös palkkion myöntämisestä tehtiin vasta, kun kaikki hakemukseen tarvittavat tiedot oli täydennetty järjestelmään.

Kampanjan vaikuttavuusarviota varten aineisto kerättiin helmikuussa 2019. Tästä syystä kaikki 6677 toteutunutta kauppaa eivät ehtineet aineistoon mukaan, vaan 108 tapausta olivat analyysin kannalta lisäselvityksessä. Tästä syystä analysoitava aineisto koostuu 6569 tapauksesta.

2.2 Romutetut henkilöautot

Romutuspalkkioon oikeutettuja, vähintään kymmenvuotiaita henkilöautoja, joiden omistajana tai haltijana oli luonnollinen henkilö, oli Traficom in Liikenneasioiden rekisterissä 2 077 632 ennen romutuspalkkiokampanjan alkamista 31.12.2017. Vertailuryhmänä käytettävästä kaikista romutuspalkkioon oikeutetuista henkilöautoista on rajattu pois romutuspalkkiota varten romutetut henkilöautot.

Romutuspalkkiota varten romutettuja henkilöautoja voidaan verrata kaikkiin romutuspalkkiokampanjan ehdot täyttäneisiin yli kymmenvuotiaisiin henkilöautoihin, joiden omistajana tai haltijana oli luonnollinen henkilö. Laaditut tunnusluvut kertovat, miten romutuspalkkiota varten romutetut 6 569 henkilöautoa erosivat muista romutuspalkkioon oikeutetuista henkilöautoista.

Tunnusluku	Romutuspalkkioon oikeutetut	Romutuspalkkiota varten romutetut
Henkilöauton keskimääräinen ikä (vuotta)	19.8	17.3
Keskimääräinen omistajuuden kesto (vuotta)	6.0	7.8
Keskimääräinen nettoteho (kW)	89.7	74.8
Keskimääräinen moottorilavuus (cm ³)	1940	1640
Keskimääräinen CO ² -päästö (NEDC)	182.8	169.6
Keskimääräinen kulutus (yhdistetty ajo)	7.5	7.0
Keskimääräinen ajosuorite vuodessa (km)	14 370	13 830
Henkilöautojen lukumäärä	2 077 632	6 569

Romutuspalkkioon oikeutettujen henkilöautojen osalta tunnusluvut on laadittu ajoneuvokannan tiedoista 31.12.2017

Romutuspalkkioon oikeutetut henkilöautot olivat keskimäärin 2,5 vuotta vanhempia, nettoteholtaan ja moottoritolavuudeltaan suurempia, kuluttavan enemmän polttoainetta sekä suurempi päästöisiä kuin romutuspalkkiota varten romutetut henkilöautot. Romutuspalkkiota varten romutettujen henkilöautojen ajosuorite oli pienempi ja omistajuuden kesto melkein kaksi vuotta pidempi vertailuryhmään kuuluviin henkilöautoihin verrattuna.

Edellä taulukossa mainitut tunnusluvut kuvaavat vain romutuspalkkiokampanjan ehdot täyttäneitä autoja. Kaikkien vuonna 2018 romutettujen henkilöautojen keski-ikä on 20,6 vuotta, mutta edellä olevaan taulukkoon on otettu huomioon vain 31.12.2017 romutuspalkkioon oikeutetut.

Kun vertailujoukkoa laajennetaan kattamaan kaikki 31.12.2017 liikennekäytössä olleet henkilöautot, huomataan, että romutuspalkkiokampanjassa romutettiin merkittävästi keskimääräistä iäkkäämpiä ja suurempipäästöisempiä henkilöautoja. Näiden tilalle hankittiin romutuspalkkiolla uusi, vähäpäästöinen henkilöauto.

Tunnusluku	Romutuspalkkiota varten romutetut	Liikennekäytössä olevat henkilöautot
Henkilöauton keskimääräinen ikä (vuotta)	17.3	11.9
Keskimääräinen omistajuuden kesto (vuotta)	7.8	4.1
Keskimääräinen nettoteho (kW)	74.8	94.2
Keskimääräinen moottoritolavuus (cm ³)	1640	1810
Keskimääräinen CO ² -päästö (NEDC)	169.6	159.9
Keskimääräinen kulutus (yhdistetty ajo)	7.0	6.6
Keskimääräinen ajosuorite vuodessa (km)	13 830	16 110
Henkilöautojen lukumäärä	6 569	2 659 429

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen osalta tunnusluvut on laadittu ajoneuvokannan tiedoista 31.12.2017

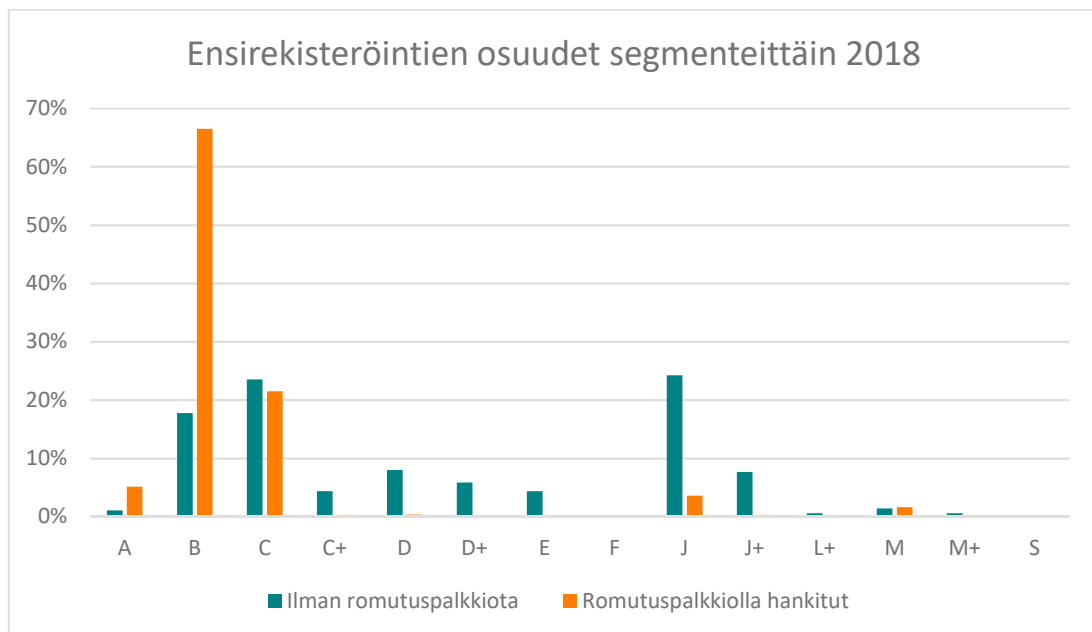
2.3 Hankitut henkilöautot

Manner-Suomessa ensirekisteröitiin 113 926 uutta henkilöautoa ilman romutuspalkkiota vuoden 2018 aikana. Romutuspalkkiolla hankittuja uusia henkilöautoja voidaan verrata ilman romutuspalkkiota ensirekisteröityihin uusiin henkilöautoihin. Tunnusluvut kertovat, erosivatko romutuspalkkiolla hankitut 6 569 henkilöautoa muista vuonna 2018 ensirekisteröidyistä henkilöautoista.

Tunnusluku	Ilman romutuspalkkiota	Romutuspalkkiolla ensirekisteröidyt
Keskimääräinen massa (kg)	2 000	1 640
Keskimääräinen nettoteho (kW)	101.8	68.4
Keskimääräinen moottoritolavuus (cm ³)	1565	1190
Keskimääräinen CO ² -päästö (NEDC)	118.4	100.1
Keskimääräinen kulutus (yhdistetty ajo)	5.3	4.6
Bensiinin osuus ensirekisteröinneistä (%)	69	91
Dieselin osuus ensirekisteröinneistä (%)	25	3
Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus (%)	6	6
Henkilöautojen lukumäärä	113 926	6 569

Romutuspalkkiolla hankitut uudet henkilöautot olivat kevyempiä, nettoteholtaan ja moottoritehovoimeltaan pienempiä, vähemmän polttoainetta kuluttavia sekä pienempi-päästöisiä kuin ilman romutuspalkkiota hankitut uudet henkilöautot. Yllä olevassa taulukossa esitetyistä tunnusluvuista voi lisäksi todeta, että romutuspalkkiolla hankitut uudet autot olivat pääasiassa bensiinikäyttöisiä autoja. Vaihtoehtoisista käyttövoimista ladattavia bensiinihybridejä oli 105 kappaletta, täyssähköautoja 5 kappaletta ja kaasuautoja 290 kappaletta.

Segmenttitarkastelun perusteella voidaan todeta, että romutuspalkkiolla hankittiin ennen kaikkea pienempää kokoluokkaa olevia B-segmentin autoja, joiden osuus kaikista romutuspalkkiolla hankituista henkilöautoista oli kaksikolmasosaa (67 %). Ilman romutuspalkkiota hankittiin etenkin J- ja C-segmentin autoja, joiden yhteenlaskettu osuus oli lähes puolet (48 %) kaikista ilman romutuspalkkiota hankituista uusista henkilöautoista.



Ilman romutuspalkkiota hankituista henkilöautoista suosituimpia olivat Nissan Qashqai (5 512), Skoda Octavia (4 800) ja Volkswagen Golf (4 483). Romutuspalkkio kohdentui vähäpäästöisiin, pienikokoisiin henkilöautoihin, joista suosituimpia olivat Toyota Yaris (624), Hyundai i20 (559) ja Ford Fiesta (506).

Sija	Ilman romutuspalkkiota	Romutuspalkkiolla hankitut
1.	Nissan Qashqai (5 512)	Toyota Yaris (624)
2.	Skoda Octavia (4 800)	Hyundai i20 (559)
3.	Volkswagen Golf (4 483)	Ford Fiesta (506)

Vuonna 2018 ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen Top3-mallisarjat

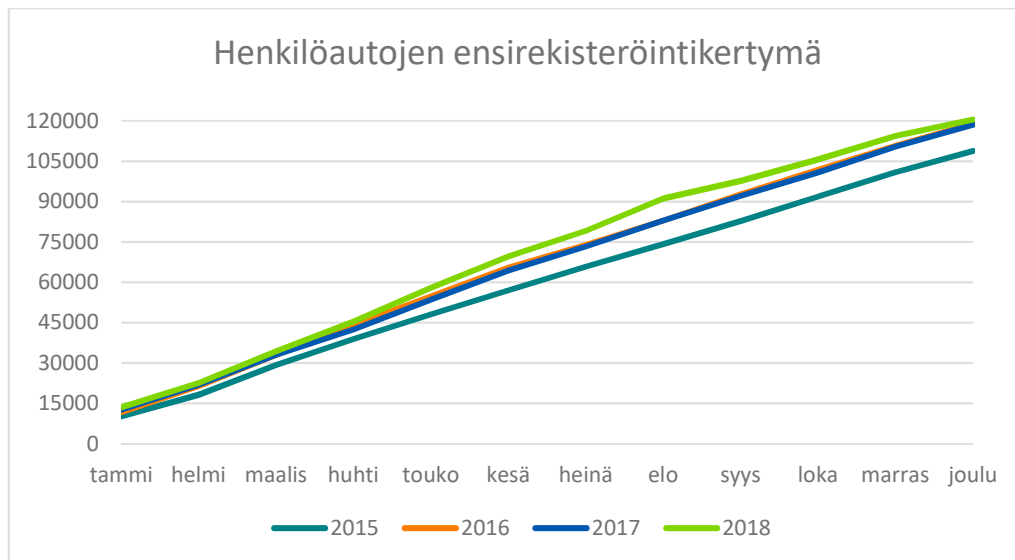
Verottajalta saatujen tietojen mukaan romutuspalkkiolla hankittujen uusien henkilöautojen keskimääräinen autovero oli 2 423 euroa ja autoveron mediaani 2 252 euroa. Keskimääräinen kannettu autovero oli 6 041 euroa vuonna 2018 ensirekisteröidystä

uudesta henkilöautosta ja autoveron mediaani oli 4 804 euroa. Romutuspalkkio kohdentui matalapäästöisiin autoihin ja se näkyi myös autoveron kertymässä.

Analysoitavassa aineistossa olleista 6 569 romutuspalkkiolla hankitusta henkilöautoista kannettiin valtiolle autoveroa yli 15,9 miljoonaa euroa. Valtion osuus romutuspalkkiosta oli vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa 1 000 euroa tai 2000 euroa ja autoalan osuus 500 euroa. Karkeasti arvioiden, huomioimatta sitä, että osa autoista olisi mahdollisesti ostettu ilman romutuspalkkiotakin, kampanjan tuotto valtiolle oli n. 8,7 miljoonaa euroa.

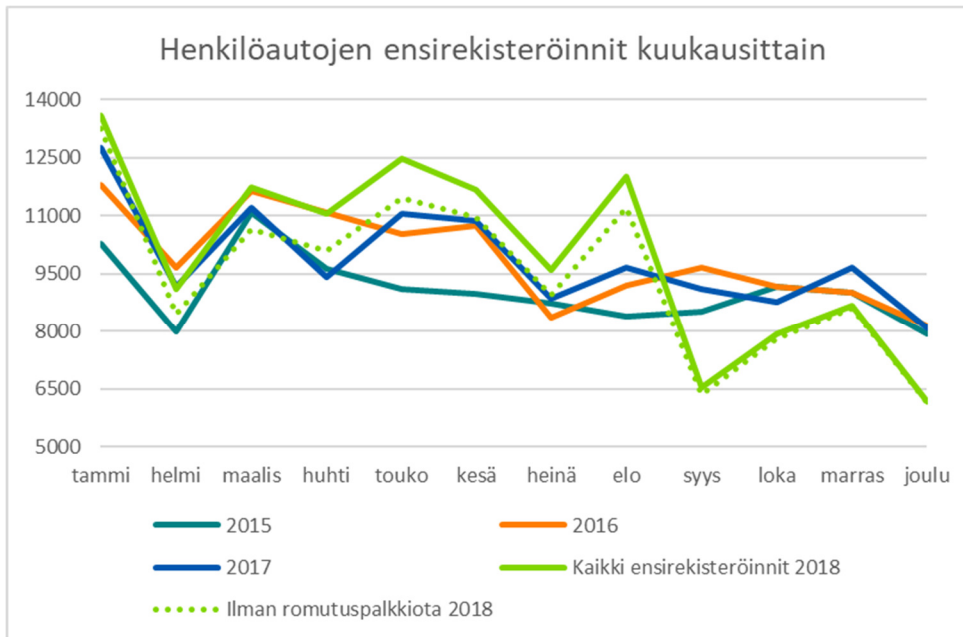
2.4 Vaikutus henkilöautojen ensirekisteröintiin

Vuoden 2018 aikana ensirekisteröitiin 120 505 uutta henkilöautoa (Tilastokeskus). Tammi-elokuun aikana uusia henkilöautoja ensirekisteröitiin merkittävästi enemmän edeltäneisiin kolmeen viime vuoteen verrattuna. Kumulatiivinen ensirekisteröintiin kertymä oli vuoden 2018 osalta selvästi suurempi edellisiin vuosiin verrattuna.



Ensirekisteröinneistä voidaan erotella omaksi ryhmäkseen vuoden 2018 aikana romutuspalkkiolla hankitut uudet henkilöautot. Mikäli romutuspalkkion vaikutus ensirekisteröintiin jätettäisiin huomioimatta – sillä oletuksella, ettei henkilö olisi hankkinut uutta autoa omistamansa vanhan auton tilalle ilman romutuspalkkiota – olisivat vuoden 2018 ensirekisteröinnit olleet maltillisemmalla tasolla edellisvuosiin kuukausitasolla verrattuna.

Syyskuusta alkaen henkilöautojen ensirekisteröintimäärät olivat huomattavasti alhaisemmat kuin kolmena edeltävänä vuotena. Henkilöautojen ensirekisteröintiin kääntymisen laskuun voi johtua osaltaan syyskuusta 2018 voimaantulleesta autoverolain muutoksesta, jossa huomioitiin uusi päästömittaustapa (WLTP). Tämä voi myös osittain selittää elokuun poikkeuksellisen korkeaa ensirekisteröintimäärää. Romutuspalkkiokampanjan päättymisen vaikutusta ensirekisteröintiin on vaikea arvioida loppuvuoden osalta, koska veromuutos astui voimaan samana ajankohtana, jolloin romutuspalkkiokampanja päättyi.



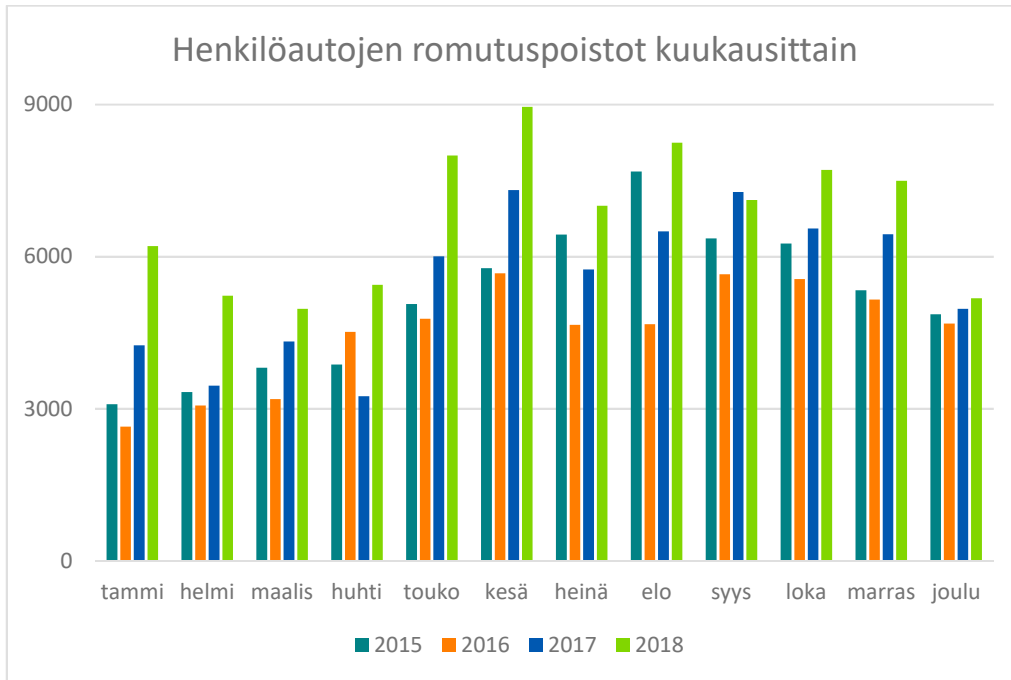
Romutuspalkkiokampanjan vaikutus uusien autojen ensirekisteröinteihin näyttää kuitenkin olleen merkittävä. Yllä olevasta kuviosta voidaan todeta, etteivät kuluttajat näytä siirtäneen uuden auton hankintaa kampanjan vuoksi. Ensirekisteröinneissä ei ole patoumaa ennen kampanjan alkua eikä kampanjan päättymisen oletettavasti riittäisi yksin kääntämään ensirekisteröintejä laskuun. Veromuutos vaikuttaa ohjanneen uuden auton hankinnan ajankohtaa.

Romutuspalkkiokampanja päättyi elokuun lopussa ja sen jälkeen ensirekisteröitiin enää 416 romutuspalkkiolla hankittua autoa. Tyypillisesti romutuspalkkiolla hankittu uusi auto oli myyntivarastossa. Tämän osoittaa se, että kauppasopimuksen ja ensirekisteröintipäivän välinen viive oli yleisimmin nolla päivää, mutta pisimmillään yksittäisessä tapauksessa jopa 311 päivää. Keskimääräinen kauppasopimuksen ja ensirekisteröinnin välinen viive oli 36 päivää eli reilusti yli kuukauden, mikä selittää sitä, miksi romutuspalkkiolla hankittuja autoja ensirekisteröitiin myös syys-joulukuun aikana.

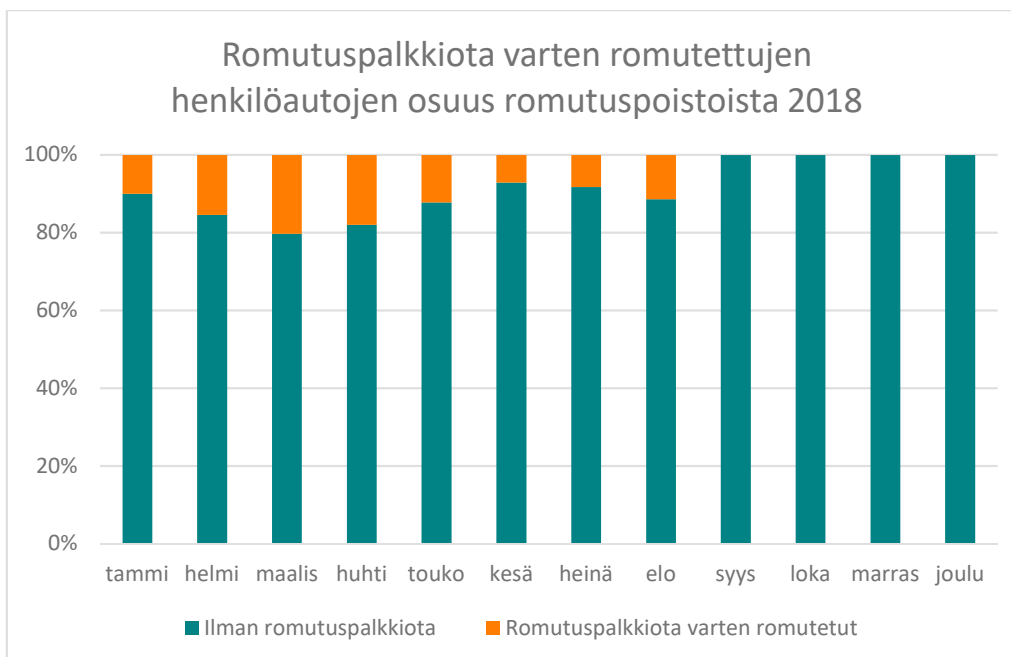
2.5 Vaikutus henkilöautojen romutuspoistoihin

Kesäkuukaudet näyttävät olevan sesonkiaikaa romutuspoistoille. Henkilöautojen romutuspoistot ovat olleet molemmin puolin 60 000:tta vuosien 2015-2017 aikana, mutta vuoden 2018 aikana määrä nousi yli 80 000:een. Traficom mahdollisti viralliseen kierrätysjärjestelmään kuuluville romutusorganisaatioille romutuspoiston päivittämisen ajoneuvorekisteriin sähköisesti kesästä 2017 alkaen. Romuttajat pystyivät päivittämään romutuspoiston automaattisesti Traficomın ylläpitämään rekisteriin omasta järjestelmästänsä käsin romutustodistuksen laatimisen yhteydessä. Järjestelmien integrointi toteutettiin vaiheissa, alkaen vuoden 2017 kesästä ja laajentuen kattamaan lähes kaikki toimipisteet vuoden 2018 alussa.

Romutuspoistojen määrän kasvu ajoittui samaan aikaan kuin integraation käyttöönotto ja vuoden 2018 romutuspalkkiokampanja. Voi olla, etteivät vuoden 2018 romutuspoistomäärät ole suoraan verrattavissa edellisiin vuosiin, vaan määrien kasvussa on näkyvissä myös jonkin verran ilmoituksen tekemisen helpottuminen suhteessa aiempaan paperiprosessiin.

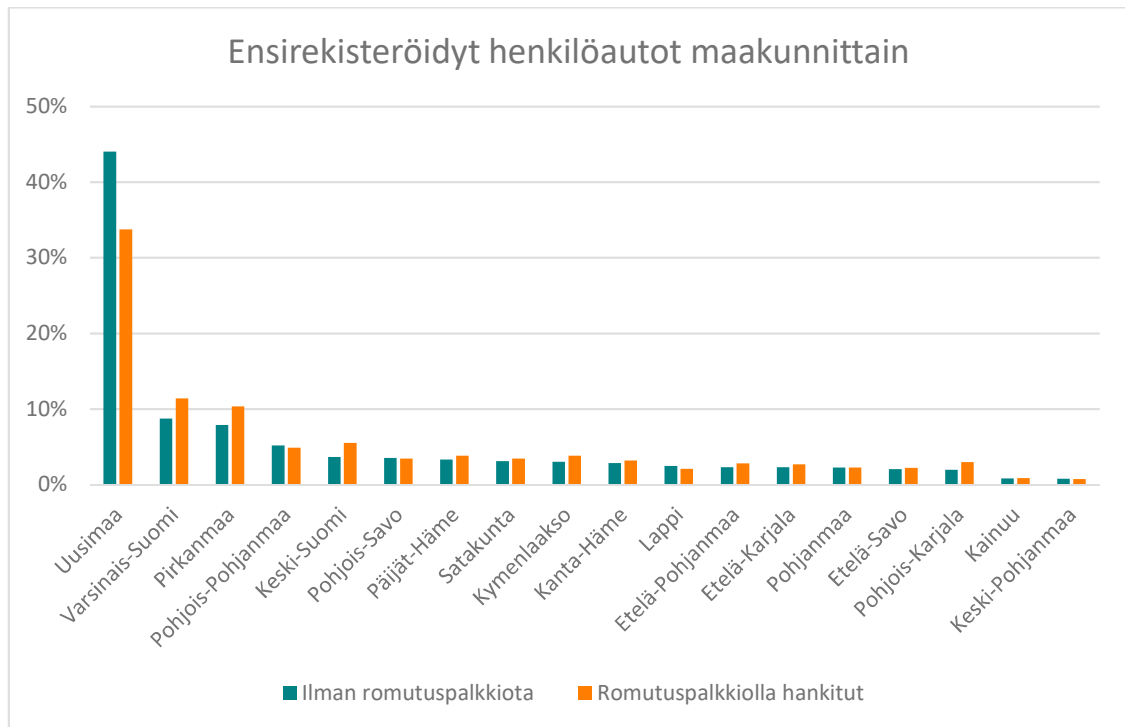


Romutuspoistoista voidaan erotella omaksi ryhmäkseen romutuspalkkiota varten romutetut henkilöautot. Romutuspalkkiota varten romutettujen henkilöautojen osuus kaikista romutuspoistetuista henkilöautoista oli suurimmillaan helmi-huhtikuun välisenä aikana, jolloin romutetuista henkilöautoista lähes viidennes romutettiin romutuspalkkiota varten. Elokuun jälkeen henkilöautoja ei romutettu romutuspalkkiota varten enää ollenkaan, mikä johtuu siitä, että romutuspalkkiokampanja päättyi elokuun lopussa.

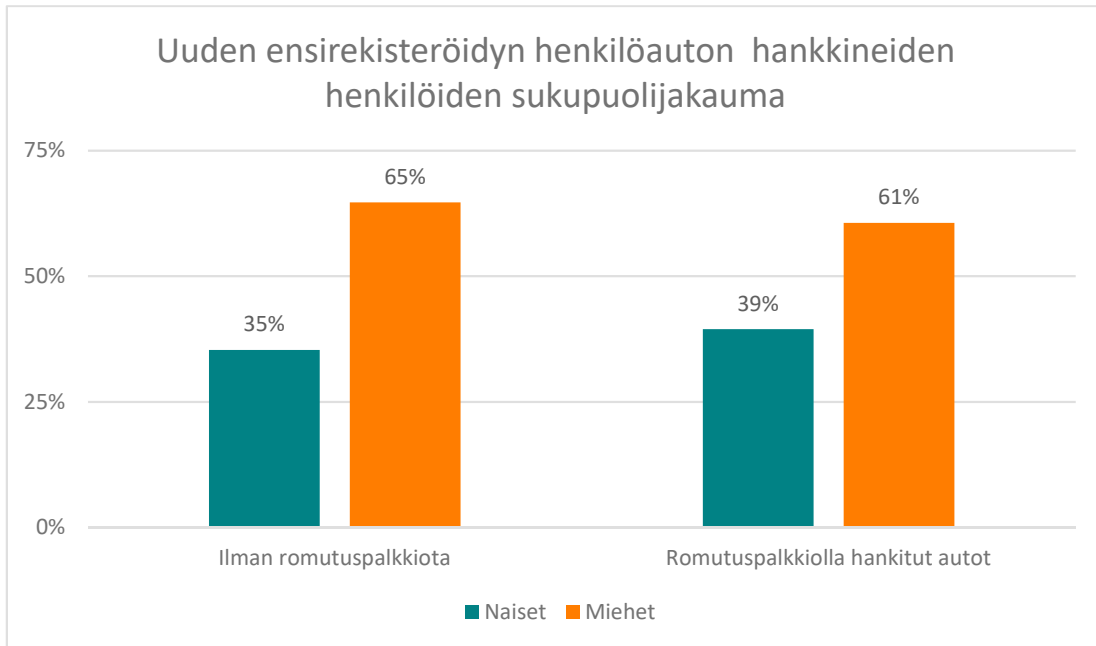


2.6 Romutuspalkkiota uuden auton hankinnassa hyödyntäneet henkilöt

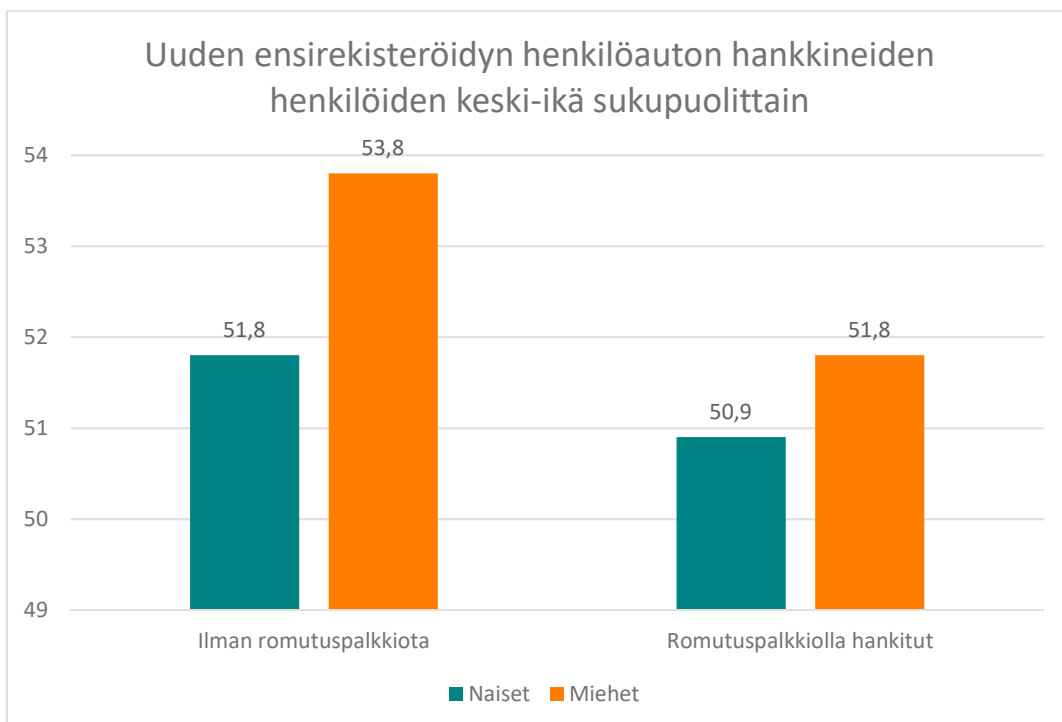
Uudellamaalla ensirekisteröitiin enemmän uusia henkilöautoja kuin muualla Manner-Suomessa. Ilman romutuspalkkiota hankituista uusista henkilöautoista 44 % ensirekisteröitiin henkilöille, jotka asuivat Uudellamaalla. Romutuspalkkiolla hankituista henkilöautoista 34 % ensirekisteröitiin niin ikään Uudellamaalla asuville henkilöille. Romutuspalkkiolla hankittiin suhteellisesti enemmän autoja etenkin Varsinais-Suomessa, Pirkanmaalla sekä Keski-Suomessa kuin ilman romutuspalkkiota.



Sukupuolijakauman perusteella naiset hankkivat romutuspalkkiolla uuden auton hieman useammin kuin ilman romutuspalkkiota. Naisten osuus romutuspalkkiolla hankituista autoista (39 %) oli hieman suurempi kuin naisten osuus ilman romutuspalkkiota hankituista autoista (35 %). Vuoden 2018 ensirekisteröintitietojen perusteella uuden henkilöauton kuitenkin hankkii tyypillisemmin mies kuin nainen.



Romutuspalkkiota uuden auton hankinnassa hyödyntäneiden miesten keski-ikä (51,8 vuotta) oli alhaisempi kuin ilman romutuspalkkiota uuden auton hankkineiden miesten keski-ikä (53,8 vuotta). Myös naisten osalta romutuspalkkiota hyödyntäneiden keski-ikä (50,9 vuotta) oli alhaisempi kuin uuden auton ilman romutuspalkkiota hankkineiden naisten keski-ikä (51,8 vuotta). Romutuspalkkiota hyödyntäneet henkilöt olivat nuorempia kuin ilman romutuspalkkiota uuden henkilöauton hankkineet, mutta silti tyypillisesti yli 50-vuotiaita.



2.7 Mikä selittää romutuspalkkion hyödyntämistä?

Tilastollisia hypoteeseja muodostetaan ja testataan silloin, kun halutaan tunnuslukujen vertailemisen sijaan tutkia, voidaanko havaittuja eroja pitää sattumasta johtuvina vai ei. Romutuspalkkiokampanjan kohdentumista voidaan arvioida selvittämällä, nouseeko uuden henkilöauton hankkineiden henkilöiden profiilista esiin tekijöitä, jotka selittävät romutuspalkkion hyödyntämistä. Vastaavasti tilastollisen analyysin keinoin voidaan selvittää, mikä selittää romutuspalkkion hyödyntämistä niiden henkilöiden osalta, jotka olisivat olleet oikeutettuja romutuspalkkioon eli omistivat tai joiden hallinnassa oli vähintään kymmenvuotias henkilöauto ennen kampanjan alkamista.

Analysoitavaan aineistoon yhdistettiin tilastollista analyysiä varten Tilastokeskuksen tutkijapalveluiden tarjoama henkilötason tausta-aineisto (FOLK-perustietomoduuli). FOLK-perustietomoduuli sisältää väestörakenne- ja työssäkäyntitilastojen tietoja sekä perhetilaston ja väestön koulutusrakennetilaston tietoja ([aineistokuvaus](#)).

Ne henkilöt, joille FOLK-perustietomoduulin tietoja ei saatu yhdistettyä, rajattiin pois tutkimuksessa käytettävästä aineistosta. Analysoitavaan aineistoon jäi rajauksen jälkeen 93 711 luonnollisista henkilöä, jotka olivat omistussuhteessa vuoden 2018 aikana ensirekisteröityyn henkilöautoon. Näistä 6 555 henkilöä hyödynsi romutuspalkkiota uuden auton hankinnassa.

Analysoitavan aineiston tutkimisen, muokkaamisen ja tilastollisten mallien keskinäisen vertailun jälkeen lopulliseen malliin valikoitui selittäviksi muuttujiksi seuraavat:

- henkilön ikä
- käytettävissä olevat tulot
- sukupuoli
- maakunta
- pääasiallinen toiminta
 - 11 = työllinen
 - 12 = työtön
 - 21 = 0-14 -vuotias
 - 22 = opiskelija, koululainen, varusmies, siviilipalvelusmies
 - 24 = eläkeläinen
 - 29 = työttömyyseläkkeellä
 - 99 = muu työvoiman ulkopuolella oleva
- asunnon hallintaperuste
 - 1-2 = omistusasunnot
 - 3-5 = vuokra-asunnot
 - 6- = muut
 - 9 = tuntematon hallintaperuste
- talotyyppi
 - 1 = erillinen pientalo
 - 2 = rivi- tai ketjutalo
 - 3 = asuinkerrostalo
 - 4 = muu rakennus (liike-, toimisto- ym.)
- perhetyyppi
 - 1 = aviopari ilman lapsia
 - 2 = aviopari ja lapsia
 - 3 = äiti ja lapsia
 - 4 = isä ja lapsia
 - 5 = avopari ja yhteisiä lapsia
 - 6 = avopari ja vain ei-yhteisiä lapsia
 - 7 = avopari ilman lapsia
- Henkilön omistama/hallitsema auto vuonna 2016
 - 0 = ei omistussuhdetta autoon
 - 1 = on omistussuhde autoon

Romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyttä tutkittiin logistisella regressiomallilla. Mallilla pyrittiin selittämään, mitkä tekijät vaikuttivat siihen, että henkilö hyödynsi romutuspalkkiota vuonna 2018 ensirekisteröidyn uuden henkilöauton hankinnassa. Kaikki malliin valikoituneet, asiakkaan profiilia kuvastavat muuttujat selittivät romutuspalkkion hyödyntämistä tilastollisesti merkitsevästi.

Logistisen regressiomallin tuloksiin perustuva ristitulosuhde (odds ratio) kuvastaa romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyttä vertailuryhmään suhteutettuna. Ristitulosuhteen arvo 1 tarkoittaa, etteivät ryhmät poikkea toisistaan, eikä tarkasteltava ryhmä hyödyntänyt romutuspalkkiota vertailuryhmää todennäköisemmin.

Odds Ratio Estimates

Effect	Point Estimate	95% Wald	
		Confidence Limits	
u_ika_omistaja	0.990	0.988	0.993
kturaha_k_100	0.983	0.982	0.984
u_omistaja_sp Mies vs Nainen	0.904	0.855	0.955
maakunta_muok Etelä-Karjala vs Varsinais-Suomi	0.925	0.776	1.102
maakunta_muok Etelä-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.840	0.708	0.997
maakunta_muok Etelä-Savo vs Varsinais-Suomi	0.830	0.687	1.002
maakunta_muok Kainuu vs Varsinais-Suomi	0.809	0.608	1.077
maakunta_muok Kanta-Häme vs Varsinais-Suomi	0.867	0.737	1.019
maakunta_muok Keski-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.709	0.519	0.968
maakunta_muok Keski-Suomi vs Varsinais-Suomi	1.185	1.036	1.355
maakunta_muok Kymenlaakso vs Varsinais-Suomi	0.939	0.807	1.093
maakunta_muok Lappi vs Varsinais-Suomi	0.770	0.635	0.933
maakunta_muok Pirkanmaa vs Varsinais-Suomi	1.072	0.960	1.198
maakunta_muok Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.766	0.636	0.922
maakunta_muok Pohjois-Karjala vs Varsinais-Suomi	1.235	1.042	1.463
maakunta_muok Pohjois-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.794	0.692	0.912
maakunta_muok Pohjois-Savo vs Varsinais-Suomi	0.784	0.669	0.917
maakunta_muok Päijät-Häme vs Varsinais-Suomi	0.934	0.802	1.087
maakunta_muok Satakunta vs Varsinais-Suomi	0.821	0.701	0.961
maakunta_muok Uusimaa vs Varsinais-Suomi	0.858	0.785	0.939
ptoil_muok Eläkeläinen vs Työtön	0.811	0.694	0.949
ptoil_muok Muu työvoiman ulkopuolella oleva vs Työtön	0.465	0.335	0.645
ptoil_muok Opiskelija, koululainen, varusmies, siviilipalvelusmies vs Työtön	1.395	1.092	1.782
ptoil_muok Työllinen vs Työtön	0.917	0.793	1.060
hape_muok Aravavuokra-asunto vs Omistaa talon	1.184	0.995	1.408
hape_muok Asumisoikeusasunnot vs Omistaa talon	0.914	0.742	1.126
hape_muok Korkotukivuokra-asunto vs Omistaa talon	1.319	1.043	1.666
hape_muok Muu hallintaperuste (sukulaisuus ym.) vs Omistaa talon	1.272	1.001	1.616
hape_muok Muu vuokra-asunto vs Omistaa talon	1.062	0.926	1.218
hape_muok Omistaa osakkeet vs Omistaa talon	0.829	0.744	0.923
hape_muok Tuntematon vs Omistaa talon	0.647	0.451	0.929
taty_muok Asuinkerrostalo vs Rivi- tai ketjutalo	1.155	1.059	1.258
taty_muok Erillinen pientalo vs Rivi- tai ketjutalo	1.003	0.889	1.131
taty_muok Muu rakennus (liike-, toimisto- ym.) vs Rivi- tai ketjutalo	1.227	0.944	1.595
pety_muok Aviopari ilman lapsia vs Äiti ja lapsia	0.590	0.512	0.679
pety_muok Aviopari ja lapsia vs Äiti ja lapsia	0.869	0.758	0.997
pety_muok Avopari ilman lapsia vs Äiti ja lapsia	0.718	0.616	0.835

pety_muok Avopari ja vain ei-yhteisiä lapsia vs Äiti ja lapsia	0.842	0.658	1.079
pety_muok Avopari ja yhteisiä lapsia vs Äiti ja lapsia	0.858	0.723	1.019
pety_muok Ei kuulu perheväestöön vs Äiti ja lapsia	0.927	0.808	1.065
pety_muok Isä ja lapsia vs Äiti ja lapsia	1.120	0.856	1.466
auto_k_2016_muok	5.895	5.256	6.611

Ristitulosuhteen perusteella, luottamusväli huomioiden, kaikista uuden auton hankkineista romutuspalkkiota näyttävät hyödyntäneen todennäköisemmin nuoret kuin iäkkäät henkilöt ja naiset todennäköisemmin kuin miehet. Lisäksi romutuspalkkiota hyödynsivät todennäköisemmin henkilöt, joiden käytettävissä olevat tulot olivat pienemmät kuin muilla vuoden 2018 aikana uuden henkilöauton auton hankkineilla henkilöillä.

Romutuspalkkion hyödyntämisessä oli merkittäviä alueellisia eroja. Etelä-Pohjanmaalla, Keski-Pohjanmaalla, Lapissa, Pohjanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla, Pohjois-Savossa, Satakunnassa, mutta myös Uudellamaalla romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyys uuden auton hankinnassa näyttää olleen pienempi kuin Varsinais-Suomessa. Tulos on yllättävä Uudenmaan osalta, koska määrällisesti suurin osa ensirekisteröinneistä sekä romutuspalkkiota hyödyntämällä, että ilman romutuspalkkiota tehdään Uudellamaalla. Kuitenkin tilastollinen analyysi osoittaa, että romutuspalkkion hyödyntäminen on todennäköisempää Varsinais-Suomessa kuin Uudellamaalla. Kuvailtava analyysi ei aina yksin riitä selittämään tutkittavaa ilmiötä, vaan vaikutusten arviointi edellyttää myös tilastollista analyysiä.

Alueen lisäksi myös asumismuoto vaikutti romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyyteen uuden auton hankinnassa. Asuinhuoneiston osakkeiden omistajilla romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyys näyttää olleen pienempi kuin talon omistaneilla henkilöillä. Kerrostalossa asuneet henkilöt näyttävät puolestaan hyödyntäneen romutuspalkkiota suuremmalla todennäköisyydellä kuin rivitalossa asuneet uuden auton hankkineet henkilöt.

Eläkeläiset sekä työvoiman ulkopuoliset henkilöt näyttävät hyödyntäneen romutuspalkkiota pienemmällä todennäköisyydellä kuin työttömät uuden auton hankkineet henkilöt. Avioparit ilman lapsia, kuten myös avioparit, joilla oli yhteisiä lapsia, näyttävät puolestaan hyödyntäneen romutuspalkkiota pienemmällä todennäköisyydellä kuin äidit, joilla oli lapsia.

Lisäksi henkilöt, joilla oli omistussuhde autoon jo vuonna 2016, näyttävät hyödyntäneen romutuspalkkiota uuden henkilöauton hankinnassa todennäköisemmin vuonna 2018 kuin ne, joilla ei ollut omistussuhdetta autoon vuoden 2016 aikana.

Romutuspalkkion kohdentumista voidaan arvioida myös toisesta näkökulmasta selvittämällä, nouseeko kampanjaehdot täyttävien henkilöautojen omistajien tai haltijoiden taustoista esiin tekijöitä, jotka selittävät käytössä olleen vähintään kymmenen vuotta vanhan auton romuttamista ja uuden hankkimista sen tilalle romutuspalkkiota vastaan.

Ne henkilöt, joille Tilastokeskuksen tarjoamia taustatietoja ei saatu yhdistettyä, rajattiin pois tutkimuksessa käytettävästä aineistosta. Analysoitavaan aineistoon jäi rajauksen jälkeen 1 432 803 luonnollisista henkilöä, jotka olivat omistussuhteessa vähintään

kymmenvuotiaaseen henkilöautoon 31.12.2017. Näistä 6 518 henkilöä romutti autonsa romutuspalkkiota vastaan.

Analysoitavan aineiston tutkimisen, muokkaamisen ja tilastollisten mallien keskinäisen vertailun jälkeen lopulliseen malliin valikoitui selittäviksi taustatekijöiksi osin eri muuttujia kuin uuden henkilöauton hankkineiden henkilöiden kohdalla:

- käytettävissä olevat tulot
- henkilön ikä
- sukupuoli
- maakunta
- asuinkunnan kuntaryhmä
 - 1 = kaupunkimaiset kunnat
 - 2 = taajaan asutut
 - 3 = maaseutumaiset
- korkeimman tutkinnon koulutusaste
 - 3 = toinen aste
 - 4 = erikoisammattikoulutusaste
 - 5 = alin korkea-aste
 - 6 = alempi korkeakouluaste
 - 7 = ylempi korkeakouluaste
 - 8 = tutkijakoulutusaste
 - 9 = koulutusaste tuntematon
- pääasiallinen toiminta
 - 11 = työllinen
 - 12 = työtön
 - 21 = 0-14 -vuotias
 - 22 = opiskelija, koululainen, varusmies, siviilipalvelusmies
 - 24 = eläkeläinen
 - 25 = varusmies, siviilipalvelusmies
 - 29 = työttömyyseläkkeellä
 - 99 = muu työvoiman ulkopuolella oleva
- asunnon hallintaperuste
 - 1-2 = omistusasunnot
 - 3-5 = vuokra-asunnot
 - 6- = muut
 - 9 = tuntematon hallintaperuste
- perhetyyppi
 - 1 = aviopari ilman lapsia
 - 2 = aviopari ja lapsia
 - 3 = äiti ja lapsia
 - 4 = isä ja lapsia
 - 5 = avopari ja yhteisiä lapsia
 - 6 = avopari ja vain ei-yhteisiä lapsia
 - 7 = avopari ilman lapsia
- sosioekonominen asema
 - 1 = maa- ja metsätalousyrittäjät
 - 2 = yrittäjät (ei maa- ja metsätalous)
 - 3 = ylemmät toimihenkilöt
 - 4 = alemmat toimihenkilöt
 - 5 = työntekijät
 - 6 = opiskelijat
 - 7 = eläkeläiset
 - 8 = työttömät ja varusmiehet
 - 9 = tuntematon

Kaikki muut logistiseen regressiomalliin valikoituneet, asiakkaan profiilia kuvastavat muuttujat, paitsi henkilön sukupuoli, selittävät romutuspalkkion hyödyntämistä tilastollisesti merkitsevästi. Siksi alla esitetyt tilastollisen analyysin tuloksia ei tulkita sukupuolen osalta.

Odds Ratio Estimates

Effect	Point Estimate	95% Wald	
		Confidence Limits	
kturaha_k_100	1.004	1.003	1.005
r_ika_omistaja	1.010	1.008	1.013
r_omistaja_sp Mies vs Nainen	1.003	0.949	1.060
maakunta_muok Etelä-Karjala vs Varsinais-Suomi	0.745	0.630	0.882
maakunta_muok Etelä-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.532	0.452	0.628
maakunta_muok Etelä-Savo vs Varsinais-Suomi	0.578	0.483	0.691
maakunta_muok Kainuu vs Varsinais-Suomi	0.423	0.323	0.554
maakunta_muok Kanta-Häme vs Varsinais-Suomi	0.702	0.601	0.820
maakunta_muok Keski-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.374	0.278	0.503
maakunta_muok Keski-Suomi vs Varsinais-Suomi	0.821	0.724	0.931
maakunta_muok Kymenlaakso vs Varsinais-Suomi	0.794	0.686	0.919
maakunta_muok Lappi vs Varsinais-Suomi	0.428	0.356	0.515
maakunta_muok Pirkanmaa vs Varsinais-Suomi	0.814	0.733	0.904
maakunta_muok Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.431	0.361	0.516
maakunta_muok Pohjois-Karjala vs Varsinais-Suomi	0.689	0.588	0.807
maakunta_muok Pohjois-Pohjanmaa vs Varsinais-Suomi	0.473	0.415	0.540
maakunta_muok Pohjois-Savo vs Varsinais-Suomi	0.541	0.465	0.629
maakunta_muok Päijät-Häme vs Varsinais-Suomi	0.778	0.673	0.901
maakunta_muok Satakunta vs Varsinais-Suomi	0.566	0.487	0.658
maakunta_muok Uusimaa vs Varsinais-Suomi	1.076	0.987	1.172
kuntaryhm Kaupunkimaiset kunnat vs Taajaan asutut	1.264	1.174	1.362
kuntaryhm Maaseutumaiset vs Taajaan asutut	0.907	0.820	1.002
ututku_aste_muok Alempi korkeakouluaste vs Ylempi korkeakouluaste	0.902	0.826	0.984
ututku_aste_muok Alin korkea-aste vs Ylempi korkeakouluaste	0.769	0.698	0.849
ututku_aste_muok Erikoisammattikoulutusaste vs Ylempi korkeakouluaste	0.672	0.533	0.848
ututku_aste_muok Koulutusaste tuntematon vs Ylempi korkeakouluaste	0.430	0.385	0.480
ututku_aste_muok Toinen aste vs Ylempi korkeakouluaste	0.601	0.550	0.657
ututku_aste_muok Tutkijakoulutusaste vs Ylempi korkeakouluaste	0.785	0.643	0.959
ptoim_muok Eläkeläinen vs Työtön	1.279	1.033	1.585
ptoim_muok Muu työvoiman ulkopuolella oleva vs Työtön	0.602	0.437	0.831
ptoim_muok Opiskelija, koululainen, varusmies, siviilipalvelusmies vs Työtön	1.494	1.182	1.889
ptoim_muok Työllinen vs Työtön	1.601	1.378	1.860
hape_muok Aravavuokra-asunto vs Omistaa talon	0.789	0.692	0.899
hape_muok Asumisoikeusasunnot vs Omistaa talon	1.349	1.131	1.609
hape_muok Korkotukivuokra-asunto vs Omistaa talon	1.291	1.063	1.566
hape_muok Muu hallintaperuste (sukulaisuus ym.) vs Omistaa talon	1.141	0.919	1.417
hape_muok Muu vuokra-asunto vs Omistaa talon	0.892	0.812	0.979
hape_muok Omistaa osakkeet vs Omistaa talon	1.170	1.100	1.245
hape_muok Tuntematon vs Omistaa talon	0.458	0.326	0.645

pety_muok Aviopari ilman lapsia vs Äiti ja lapsia	1.271	1.112	1.451
pety_muok Aviopari ja lapsia vs Äiti ja lapsia	1.342	1.180	1.527
pety_muok Avopari ilman lapsia vs Äiti ja lapsia	1.110	0.962	1.281
pety_muok Avopari ja vain ei-yhteisiä lapsia vs Äiti ja lapsia	1.075	0.851	1.358
pety_muok Avopari ja yhteisiä lapsia vs Äiti ja lapsia	1.001	0.852	1.177
pety_muok Ei kuulu perhevästöön vs Äiti ja lapsia	0.997	0.876	1.135
pety_muok Isä ja lapsia vs Äiti ja lapsia	0.893	0.694	1.149
sose_2016_karkeistet 1 vs 3	0.474	0.348	0.646
sose_2016_karkeistet 2 vs 3	0.665	0.584	0.757
sose_2016_karkeistet 4 vs 3	0.983	0.905	1.068
sose_2016_karkeistet 5 vs 3	0.764	0.693	0.843
sose_2016_karkeistet 6 vs 3	0.935	0.772	1.132
sose_2016_karkeistet 7 vs 3	0.799	0.665	0.960
sose_2016_karkeistet 8 vs 3	0.789	0.687	0.907
sose_2016_karkeistet 9 vs 3	0.911	0.763	1.087

Toisin kuin uuden auton hankkineiden henkilöiden kohdalla romutuspalkkioon oikeutettujen henkilöiden joukossa romutuspalkkiota näyttävät hyödyntäneen todennäköisemmin iäkkäämmät kuin nuoret henkilöt. Lisäksi romutuspalkkiota hyödynsivät todennäköisemmin henkilöt, joiden käytettävissä olevat tulot olivat suuremmat kuin muilla romutuspalkkioon oikeutetuilla henkilöillä.

Romutuspalkkion hyödyntämisessä oli alueellisia eroja myös tämän joukon sisällä, mikä havaittiin myös ensirekisteröintien osalta ristitulosuhteen tuloksista. Romutuspalkkiota hyödynsivät muita todennäköisemmin Uudellamaalla ja Varsinais-Suomessa asuneet romutuspalkkioon oikeutetut henkilöt. Romutuspalkkioon oikeutetuista henkilöistä romutuspalkkiota näyttävät hyödyntäneen todennäköisemmin he, jotka asuivat kaupunkimaisissa kunnissa taajaan asuttuihin verrattuna.

Romutuspalkkioon oikeutetuista henkilöistä työlliset sekä opiskelijat, koululaiset, varusmiehet, siviilipalvelusmiehet että eläkeläiset näyttävät hyödyntäneen romutuspalkkiota todennäköisemmin kuin romutuspalkkioon oikeutetut työttömät henkilöt. Ylempien toimihenkilöiden osalta romutuspalkkion hyödyntämisen todennäköisyys näyttää olleen suurempi kuin tutkimusaineistossa muihin sosioekonomisiin asemiin kuuluneilla romutuspalkkioon lähtökohtaisesti oikeutetuilla henkilöillä.

Päinvastoin kuin uuden auton hankkineiden kohdalla romutuspalkkioon oikeutetuista henkilöistä avioparit, joilla oli lapsia kuten myös avioparit, joilla ei ollut lapsia, näyttävät hyödyntäneen romutuspalkkiota suuremmalla todennäköisyydellä kuin äidit, joilla oli lapsia.

Keskeinen romutuspalkkiokampanjasta tilastollisen analyysin keinoin havaittu tulos on se, että kahden eri joukon sisällä romutuspalkkio kohdentui täysin eri tavalla profiloituneisiin henkilöihin. Uuden henkilöauton hankkineista yli 90 tuhannessa henkilöstä romutuspalkkiota hyödynsivät naiset todennäköisemmin kuin miehet, nuoremmat henkilöt todennäköisemmin kuin iäkkäät, sekä todennäköisemmin henkilöt, joiden käytettävissä olevat tulot olivat pienemmät kuin muilla vuoden 2018 aikana uuden henkilöauton hankkineilla henkilöillä. Romutuspalkkioon lähtökohtaisesti oikeutetuista yli 1,4 miljoonasta henkilöstä romutuspalkkiota puolestaan hyödynsivät iäk-

käämmät henkilöt todennäköisemmin kuin nuoret, sekä todennäköisemmin henkilöt, joiden käytettävissä olevat tulot olivat suuremmat kuin muilla kampanjaehdot 31.12.2017 täyttäneillä henkilöillä.

3 Johtopäätökset

Romutuspalkkion vaikutus oli kokonaisuutena positiivinen, koska kampanja laski uusien autojen päästöjä sekä lisäsi romutettavien autojen määrää. Näin hallituksen esityksen mukaiset tavoitteet koskien autokannan uudistumista, liikenteestä aiheutuvien päästöjen vähentämistä ja liikenneturvallisuuden parantamista toteutuivat.

Liikenteen turvallisuusvirasto Traficomille romutuspalkkiokampanjan järjestäminen lisäsi hallituksen esityksen arvion mukaan hallinnollista työtä tukikauden aikana. Koska palkkion hakuprosessi pystyttiin monilta osin automatisoimaan, lisäys ei romutuspalkkiokampanjan osalta ollut kuitenkaan merkittävä.

Hallituksen esityksessä mainittujen tavoitteiden kautta arvioituna kampanja siis onnistui tavoitteissaan hyvin, vaikka kaikkea kampanjalle varattua määrärahaa ei käytettykään.

Romutuspalkkiota hyödyntäneitä palkkion käyttämättä jättäneisiin vertaamalla vaikuttaa siltä, että palkkion hyödynsivät ne, joilla käytettävissä oleva varallisuus mahdollisti uuden auton hankinnan helpommin, sillä kaikista palkkioon oikeutetuista sen hyödynsivät keskimäärin iäkkäämmät ja varakkaammat henkilöt.

Verrattaessa vuonna 2018 uuden auton ilman romutuspalkkiota hankkineeseen henkilöön, romutuspalkkiota hyödyntäneet olivat jonkin verran useammin naisia ja keskimäärin nuorempia.

Traficom katsoo, että jos jatkossa autokannan uudistumista ja vähäpäästöisempää tieliikennettä tukevinä toimenpiteinä halutaan toteuttaa uudelleen vastaava kampanjajatkimalli, voisi olla syytä harkita romutusta ja hankintaa koskevien palkkioiden tarjoamista toisistaan erillisinä. Sitomatta romutuksesta saatavaa palkkiota uuden auton hankintaan, mahdollistuu autokannan uudistamisen edistäminen ja vähäpäästöisemmän liikenteen tukeminen myös sellaisille vanhan auton omistajille, jolla ei ole tarvetta tai suunnitelmia hankkia uutta autoa.

4 Lähdeluettelo

Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta (961/2018) oikaisuineen

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (HE 156/2017 vp)

Romutuspalkkiokokeilun seurantatutkimus (Trafin julkaisu 8-2016)

Tilastokeskus FOLK-perustietomoduuli. Aineistokuvaus: https://taika.stat.fi/fi/aineistokuvaus.html#!?dataid=FOLK_19872017_jua_perus19_001.xml

Traficom liikenneasioiden rekisteri. <https://www.traficom.fi/fi/traficom/tietosuoja-traficomissa/rekisterit-ja-tietovarannot>

LIITE 1

Autoalan arvio vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjasta

Vuonna 2018 toteutettu romutuspalkkiokampanja täytti hyvin sille asetetut tavoitteet. Romutuspalkkion avulla noin 6 700 vielä liikennekäytössä olevaa keskimäärin yli 17-vuotiasta autoa romutettiin ja ne korvautuivat uusilla vähäpäästöisillä autoilla. 110 gramman päästöraja ohjasi tehokkaasti hankintoja painottaen vähäpäästöisiä automalleja. Romutuspalkkiokampanjassa romutettujen autojen keskimääräiset hiilidioksidipäästöt olivat 170 g/km, kun tilalle hankittujen uusien autojen päästöt olivat keskimäärin 100 g/km eli 41 prosenttia vanhaa autoa pienemmät. Uusien palkkiolla hankittujen autojen päästöt jäivät noin 10 g/km alemmas kuin päästöraja. Päästöt olivat yli 18 g/km pienemmät kuin ilman romutuspalkkiota viime vuonna hankituilla autoilla.

Romutetut autot ovat olleet aktiivisessa käytössä, sillä niillä oli edellisvuonna ajettu keskimäärin 13 830 km. Liikennekäytössä olon vaatimus rajasi laissa olleiden tavoitteiden mukaisesti palkkion vain sellaisiin autoihin, jotka ovat vielä käytössä. Vanhan auton kilometrien määrällä laskettuna romutuspalkkion voidaan arvioida vähentäneen hiilidioksidipäästöjä noin 6 500 tonnilla vuodessa.

Romutettujen autojen keski-ikä oli 17,3 vuotta, kun kaikkien vuonna 2018 romutettujen autojen keski-ikä oli 20,6 vuotta. Merkittävästi alempi keski-ikä kertoo osaltaan siitä, että palkkion turvin romutettuja autoja ei todennäköisesti olisi ilman palkkiota vielä viety kierrätettäväksi.

Romutuspalkkiolla hankitut autot olivat vuoden 2015 kokeilun tapaan selvästi edullisempia ja pienikokoisempia autoja kuin keskimääräinen uutena hankittu auto. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen keskimääräinen verotusarvo oli noin 19 000 euroa, kun keskimääräisen uuden auton verotusarvo viime vuonna oli noin 33 400 euroa. Romutuspalkkiolla hankittujen autojen edullinen hinta osoittaa selvästi, että romutuspalkkion hyödyntäjät poikkeavat merkittävästi tyyppillisistä uuden auton ostajista. Tausta-aineistosta tehdyt analyysit vahvistavat, että romutuspalkkion hyödyntäneet olivat pienempituloisia ja nuorempia kuin keskimääräiset uuden auton ostajat. Lisäksi tulokset osoittavat, että romutuspalkkion hyödyntäjien keskuudessa oli enemmän naisia kuin uuden auton ostajien keskuudessa keskimäärin. Alueellisesti romutuspalkkio lisäsi uuden auton oston todennäköisyyttä myös niissä maakunnissa, joissa uuden auton ostotiheys on verrattain alhainen.

Vaihtoehtoisista polttoaineista erityisesti kaasu oli romutuspalkkiossa suosittu polttoaine, sillä kaasuautojen hinta on selvästi täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä edullisempi. Kaasuautojen osuus romutuspalkkiolla hankituista autoista kasvoi noin 4 prosenttiin, mikä on merkittävästi suurempi osuus kuin kaasuautojen osuus kaikista ensirekisteröidyistä autoista (0,7%).

Ladattavia hybridejä hankittiin romutuspalkkiolla hieman yli 100, vaikka niiden keskihinta on vielä yli kaksinkertainen romutuspalkkiolla hankittuihin keskivertoautoihin nähden.

Vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa ei tehty kyselytutkimusta auton ostaneiden taustavaikuttimista vanhan auton romuttamiselle tai uuden auton hankinnalle. Vuoden 2015 kokeilussa noin 60 prosenttia romutuspalkkion hyödyntäneistä arvioi, että ei ilman palkkiota olisi hankkinut uutta autoa. Vuoden 2018 kampanjassa vastaavan osuuden voidaan ennakoida olevan selvästi suurempi, sillä omistajuutta koskevan ehdon takia vanhaa autoa ei ollut mahdollista hankkia erikseen uuden auton ostoa varten.

Romutuspalkkion rajausta olisi jatkossa tarve väljentää liikennekäytön osalta

Lakiin kirjatut rajaukset auton vähintään vuoden kestäneestä omistajuudesta ja liikennekäytössäolosta rajasivat selvästi romutuspalkkion potentiaalista hyödyntäjäjoukkoa. Romutuspalkkion aikana oli useita satoja tapauksia, joissa romutuspalkkion ehdot eivät täytyneetkään joko omistajuuden tai liikennekäytössä olon rajauksen takia. Käsitteenä liikennekäytössä olo on monelle kuluttajalle vieras ja sekoittuu helposti tieliikennekelpoisuuteen. Näin ollen romutuspalkkion ulkopuolelle jäi muun muassa sellaisia autoja, jotka olivat liikennekäytössä, mutta jotka eivät olleet läpäisseet katsastusta eli eivät olleet tieliikennekelpoisia, sillä moni sekoitti liikennekäytössäolon vaatimuksen tieliikennekelpoisuuteen. Lisäksi romutuspalkkio jäi saamatta monelta sellaiselta auton ostajalta, joka oli hieman ennen romuttamista poistanut autonsa liikennekäytöstä, koska ei tuntenut tarkalleen romutuspalkkion ehtoja.

Kaiken kaikkiaan romutuspalkkion tarkentuneet ehdot aiheuttivat paljon neuvonnan ja viestinnän tarvetta autoliikkeiden lisäksi Traficomissa ja romuautojen vastaanottopisteissä. Autoalan Tiedotuskeskukselle ja Suomen Autokierrätykselle tuli satoja yksittäisiä selvityspyyntöjä romutuspalkkioon liittyvistä tapauksista, joissa oli epäselvyyttä vanhan auton romutuspalkkiokelpoisuudesta. Näissä tapauksissa tietojen selvittämiseen ei riittänyt pelkästään tietojärjestelmään autoliikkeessä tehty kysely, vaan autoista jouduttiin etsimään taustatietoja useista eri järjestelmästä.

Romutuspalkkion seuraavilla toteutuskerroilla olisi toivottavaa, että liikennekäytössä olon ehdosta voitaisiin luopua, sillä se aiheutti eniten epäselvyyttä kampanjan aikana ja vaikutti vain vähän kampanjan romutettavien autojen painottumiseen aktiivisesti käytössä olleisiin autoihin. Vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilussa vastaavaa ehtoa ei ollut, mutta silti palkkion turvin romutettujen autojen edellisen vuoden laskennallinen ajosuorite oli keskimäärin 12 800 kilometriä. Ilman liikennekäytössä olon vaatimustakin romutuspalkkio näyttäisi houkuttelevan erityisesti vanhalla autollaan paljon ajavia uudistamaan autonsa. Samalla potentiaalisten romutuspalkkion hyödyntäjien määrä kasvaisi merkittävästi.