

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta. Laissa säädettäisiin uuden henkilöauton hankkivalle auton ostajalle maksettavasta romutuspalkkiosta. Valtio maksaisi romutuspalkkiosta valtionavustuksena 1 000 euroa kustakin laissa säädettävät edellytykset täyttävästä autosta. Lisäksi tarkoitus on, että autoala osallistuisi vapaaehtoisuuden pohjalta romutuspalkkion maksamiseen. Palkkio maksettaisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Romutuspalkkion maksamisen edellytyksenä olisi se, että uuden henkilöauton ostaja veisi samalla vähintään 10 vuotta vanhan omistuksessaan olevan auton romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen. Uuden hankittavan auton tulisi olla

vähäpäästöinen. Romutuspalkkion maksamisen edellytyksistä säädettäisiin esitykseen sisältyvällä määräaikaisella lailla.

Esitys liittyy valtion vuoden 2015 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen, ja olemaan voimassa 12 kuukautta lain voimaantulopäivästä lukien. Romutuspalkkiokokeilu on tarkoitettu otettavaksi käyttöön 1 päivänä heinäkuuta 2015 ja olemaan käytössä 31 päivään joulukuuta 2015. Komission on hyväksyttävä lakiehdotuksessa tarkoitettu romutuspalkkiokokeilu ennen sen käyttöönottoa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	3
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	4
2.3 EU:n lainsäädäntö.....	7
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	7
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	7
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	7
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset.....	7
4.3 Ympäristövaikutukset.....	8
4.4 Yritysvaikutukset.....	8
5 ASIAN VALMISTELU JA LAUSUNNOT.....	8
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	9
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	10
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	10
2 VOIMAANTULO.....	12
3 SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	12
LAKIEHDOTUS.....	13
ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta.....	13

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Suomen autokanta on keskimäärin vanha useimpiin muihin Euroopan unionin jäsenvaltioihin verrattuna. Määräaikaisella romutuspalkkiokokeilulla edistettäisiin autokannan uudistumista, mikä johtaisi samalla päästöjen vähentymiseen ja liikenneturvallisuuden parantumiseen. Romutuspalkkion käyttöönoton arvioidaan lisäävän uusien autojen myynnin määrää noin 3000 autolla. Vastavasti romutettavien autojen määrän arvioidaan lisääntyvän vähintään samalla määrällä. Valtion talousarvioon varattaisiin 3 miljoonan euron määräraha valtionavustuksen maksamista varten. Valtion verotuottojen arvioidaan lisääntyvän valtionavustuksen kokonaismäärää huomattavasti enemmän lisääntyvinä autoverotuottoina. Vastavasti polttoainevero- ja ajoneuvoverotuottojen arvioidaan pienentyvän jossain määrin, koska uudet autot olisivat romutettavia autoja vähäpäästöisempiä ja niiden polttoaineen kulutus olisi pienempi.

Romutuspalkkiokokeilun yhteydessä uuden vähäpäästöisen auton ostaja, joka veisi samalla vähintään 10 vuotta vanhan auton romutettavaksi, saisi romutuspalkkion uuden auton hankinnan yhteydessä. Romutuspalkkio koostuisi valtionosuutena maksettavasta 1 000 euron avustuksesta. Lisäksi tarkoitus on, että autoala osallistuisi romutuspalkkion maksamiseen vapaaehtoisuuden pohjalta maksamalla esimerkiksi 500 euron palkkion kustakin edellytykset täyttävästä myytävästä autosta. Romutuspalkkio maksettaisiin yhdestä autosta ainoastaan kerran ja ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi romutuspalkkiokokeilussa valtion viranomaistehtävien hoitamisesta. Tehtävä sopisi luontevasti Liikenteen turvallisuusvirastolle, joka pitää rekisterinpitäjänä ajoneuvoliikennerekisteriä ja vastaa ajoneuvotietojärjestelmästä. Kokeilun käynnistäminen edellyttäisi Liikenteen turvallisuusviraston ja autoalan yhteistyötä ja yhteistyöstä sopimista. Romutuspalkkio suoritettaisiin auton ostajalle kauppahinnan alennuksena. Autojen maahantuojien edustajat ja autoja kuluttajille myyvät jälleenmyyjät toimisivat me-

nettelyssä asiamiehenä. Liikenteen turvallisuusvirasto palauttaisi romutuspalkkion valtionosuuden autoalalle. Virasto valvoisi jälkitarkastuksessa, että romutettaviksi ilmoitetut autot ovat päätyneet romutettaviksi määrätyn ajan kuluessa. Virasto perisi maksamansa valtionosuuden takaisin niistä autoista, joita ei ole romutettu.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Romuajoneuvolla tarkoitetaan ajoneuvoa, jota pidetään jätteenä eli esineenä, jonka sen haltija on poistanut tai aikoo poistaa taikka on velvollinen poistamaan käytöstä. Ajoneuvojen romutusta koskee romuajoneuvoista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2000/53/EY, jäljempänä *romuajoneuvodirektiivi*). Romuajoneuvodirektiivi perustuu tuottajavastuuseen. Tuottajavastuuseen kuuluvat romuajoneuvojen vastaanotto- ja kierrätysjärjestelmän luominen ja ylläpitäminen, neuvonta, valistus ja tiedottaminen, tietojen kerääminen ja säilyttäminen sekä kierrätys- ja hyödynnettävyytavotteiden saavuttaminen. Romuajoneuvon omistajalla on oltava oikeus päästä kustannuksitta eroon romuajoneuvostaan. Romuajoneuvodirektiivi kuuluu Suomessa ympäristöministeriön toimialaan. Se on pantu täytäntöön jätelain muuttamisesta annetulla lailla (452/2004) ja romuajoneuvoista annetulla valtioneuvoston asetuksella (581/2004).

Suomessa henkilö- ja pakettiautojen maahantuojat vastaavat romuajoneuvojen kierrätyksen, esikäsittelyn, hyödyntämisen ja muun jätehuollon järjestämisestä sekä siitä aiheutuvista kustannuksista. Maahantuojat ovat perustaneet Suomen Autokierrätys Oy:n hoitamaan jätehuoltovelvollisuuttaan. Romuajoneuvon viimeisellä haltijalla on velvollisuus toimittaa romuajoneuvo tuottajavastuun piiriin kuuluvaan järjestelmään kuuluvalla kerääjälle tai esikäsittelijälle.

Ajoneuvoliikennerekisterissä oli vuoden 2013 päättyessä noin 4,9 miljoonaa liikennekäytössä ollutta ajoneuvoa. Vuonna 2013 liikennekäytössä olevien ajoneuvojen määrä

kasvoi 0,8 prosenttia vuoden 2012 lopun tilanteeseen verrattuna. Kuitenkin uusien henkilöautojen määrä on viime vuosina vähentynyt. Vuonna 2013 ensirekisteröityjen autojen määrä oli noin 103 400. Uusien autojen ostajista ainoastaan pieni osa on samalla romuttanut vanhan autonsa. Romutettavien autojen kokonaismäärä vuodessa on ollut noin 60 000 ja autojen keski-ikä noin 20 vuotta. Lopullisesti käytöstä arvioidaan poistuvan vuosittain noin 100 000 henkilö- ja pakettiautoa. Ajoneuvoliikennerekisteristä henkilö- ja pakettiauto voidaan poistaa ainoastaan romutustodistuksella, jonka on oikeutettu antamaan vain Suomen Autokierrätys Oy:n virallinen vastaanottopiste. Ongelmana on, että suuri osa romuajoneuvoista ei päädy viralliseen kierrätyspisteeseen. Sanotut romuajoneuvot jäävät ajoneuvoliikennerekisteriin liikennekäytöstä poistettuina.

Osa romutettavista ajoneuvoista romutetaan viralliseen kierrätysjärjestelmään kuumattomissa purkamoissa. Lisäksi alalla toimii niin sanottuja harmaita toimijoita eli henkilöitä tai yrittäjiä, jotka ostavat vanhoja tai epäkuntoisia ajoneuvoja. Ainoastaan osan näistä autoista arvioidaan päätyvän viralliseen vastaanottopisteeseen. Niistä puretaan käyttökelpoisia osia varaosiksi ja muut osat jätetään luontoon tai mahdollisesti silputaan sekajätteen sekaan. Romuajoneuvoja viedään myös ulkomaille joko kokonaisina tai paalattuina tai silputtuna romuna.

Romuajoneuvojen kierrätystä on ehdotettu tehostettavaksi ajoneuvojen verotus- tai rekisteröintisäännöksiä muuttamalla. Verotus- ja rekisteröintisäännösten muuttamisella saatavien etujen on kuitenkin arvioitu jäävän pieniksi niistä aiheutuviin haittoihin verrattuna. Virallisen kierrätysjärjestelmän asemaa ja toimintaa on ehdotettu tehostettavaksi. Myöskään ne ehdotukset eivät ole toteutuneet. Romuajoneuvojen kierrätystä on pyritty edistämään taloudellisilla kannustimilla. Suomen Autokierrätys Oy on toteuttanut arvostelukampanjoita, jonka aikana virallisiin vastaanottopisteisiin tuotujen romuajoneuvojen määrä on kasvanut merkittävästi. Muun muassa vuonna 2012 toteutettiin kampanja, jonka yhteydessä annettiin 500 euron hyvitys uuden auton ostajalle ja 200 euron hyvitys käytetyn auton ostajalle, jos ostaja on samal-

la vienyt vanhan autonsa romutettavaksi viralliseen kierrätyspisteeseen. Valtio ei ole tähän mennessä osallistunut vanhojen autojen romutuksen tukemiseen. Laillisesti romutettavien ajoneuvojen määrä on edelleen pysynyt huomattavasti uusien ensirekisteröityjen autojen määrää pienempänä.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Taloudellisia kannustimia ajoneuvojen romutuksen tai kierrätyksen yhteydessä on kehitetty useissa maissa. Euroopan komission vuonna 2010 tekemän selvityksen (Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles; Economic, Environmental and Safety Impacts, final report 2010) mukaan erilaisia romutusohjelmia oli toteutettu 13 EU:n jäsenvaltiossa vuoden 2009 aikana. Romutusohjelmissa edellytettiin romutettavilta autoilta keskimäärin vähintään 10 vuoden ikää ja ne sisälsivät noin 1 500 euron kannustimen uuden auton hankintaa varten. Kannustimien määrä vaihteli vajaasta 500 eurosta 6 000 euroon. Vähemmän kuin joka toiseen kannustinohjelmaan sisältyi CO₂-päästöarvo, joka vaihteli 120 g/km – 160 g/km välillä. Eräissä romutusohjelmissa edellytettiin uuden auton olevan vähintään EU-RO 4-päästönormin mukainen. Kokeilut on toteutettu joko niin, että palkkio on maksettu vanhan auton romuttajalle riippumatta siitä, onko hän hankkinut uuden auton, tai niin, että palkkion maksamisen edellytyksenä on ollut, uuden tietyt kriteerit täyttävän auton hankinta.

Selvityksen mukaan romutusohjelmia pidettiin pääosin onnistuneina, joskin tulosten arviointi riippui myös siitä, mitkä olivat romutusohjelman tavoitteet. Romutusohjelmien ympäristöhyödyiksi arvioitiin päästöjen vähentyminen ja taloudelliseksi hyödyiksi se, että romutuspalkkiot kasvattivat bruttokansantuotetta arviolta 0,16 – 0,2 % ja tukivat maiden omaa autoteollisuutta kriittisinä aikoina. Romutusohjelmien arvioitiin myös parantavan autokannan turvallisuutta. Toisaalta romutusohjelmia ei pidetty kovinkaan kustannustehokkaina, jos niiden ainoa tavoite oli päästöjen vähentäminen. Romutuspalkkion arvioitiin johtavan romutettavik-

si kohtuullisen hyväkuntoisia autoja, joilla olisi voitu ajaa vielä vuosien ajan. Palkkion ei arvioitu todennäköisesti poistavan autokannasta kaikkein vanhimpia ja saastuttavimpia ja vähiten turvallisia autoja. Romutusohjelmien arvioitiin aiheuttavan pitkällä tähtäimellä ainakin jossain määrin autoteollisuuden kilpailun vääristymiä tukemalla niin sanottuja heikompia toimijoita ja ehkäisemällä autoteollisuuden uudistumista tukevia tekijöitä. Romutusohjelmien katsottiin olevan autokaupalle melko lyhytaikainen kannustin, joka vähentää uusien autojen hankkimista ennen romutuspalkkiokokeilua ja myös vähentää uusien autojen myynnin määrää kokeilun päätyttyä.

Päästöjen vähentämiseksi romutuspalkkioiden ei arvioitu olevan kustannustehokkain keino. Palkkion kannustamana hankitut uudet autot eivät ole olleet markkinoiden ympäristövastavallimpia malleja. Ympäristöohjattavuuden kannalta on todettu muita keinoja, jotka kannustaisivat esimerkiksi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien autojen hankintaan. Ongelmalliseksi romutuspalkkiokokeilussa on nähty se, että malli voi olla käytännössä tulonsiirtoa hyväntuloisille, joilla on muutoinkin varaa ostaa uusi auto. Heikommissa taloudellisissa asemassa olevat vanhojen autojen omistajat eivät mahdollisesti ole pystyneet ostamaan uutta autoa suunnitellun taloudellisen kannustimen turvin.

Ruotsi

Ruotsissa käytössä olleessa mallissa ajoneuvon ensimmäinen omistaja maksoi pantin, joka tilitettiin ajoneuvojen romutusrahastoon. Pantin hinta säilyi auton hinnassa koko auton elinkaaren ajan, vaikka ajoneuvo siirtyi omistajalta toiselle. Viimeinen omistaja saattoi toimittaa auton auktorisoidulle romuttajalle. Ajoneuvojen romutusrahastosta maksettiin pantti romuttajalle, jonka ajoneuvon ensimmäinen omistaja oli maksanut auton oston yhteydessä. Jos pantti oli enemmän kuin romutuskustannukset, romuttaja maksoi hyvityksen viimeiselle omistajalle. Jos romutuskustannukset ylittivät pantin määrän, viimeinen omistaja oli velvoitettu maksamaan erotuksen. Inflaation ja tiukentuneiden ympä-

ristövaatimusten vuoksi pantin hintaa jouduttiin nostamaan useaan otteeseen, jotta viimeinen omistaja ei joutuisi maksamaan romuttamisesta. Järjestelmään sisältyi kuitenkin useita ongelmia, muun muassa romuttajien keinottelua siten, että he ostivat romuautoja hyödyntääkseen pantin itse taikka määrittivät romutuskustannukset pantin suuruiseksi, jolloin viimeiselle omistajalle tuleva taloudellinen kannuste jäi olemattomaksi.

Ruotsissa panttijärjestelmästä luopumista perusteltiin muun muassa sillä, että se todellisuudessa merkitsi ilmaista romuajoneuvon vastaanottoa, koska romuliikkeet olivat nostaneet romutuskustannuksia aina kun pantin määrää oli korotettu. Panttijärjestelmä vaikuttaa luoneen taloudellisia kannustimia lähinnä romualan toimijoille, joskin se saattoi lisätä romuttajien ympäristövastuullista toimintaa. Ruotsissa on sittemmin siirrytty tuottajavastuuseen, jonka mukaan tuottaja velvoitetaan vastaamaan romutuksen kustannuksista. Ruotsissa tulivat kesäkuun 2007 alussa voimaan uudet tuottajavastuuseen perustuvat säännökset ajoneuvojen romuttamisesta (Lag om bilskrotningsfonden 2007:162). Autonromutusrahastossa tuolloin olleet varat, noin 120 miljoonaa kruunua, päätettiin käyttää romutuskorvausten tai avustusten maksamiseen niin kauan kuin varoja riittää. Rahaston varoista Vägverket saattoi maksaa 4 000 kruunun suuruisen romutuskorvauksen vuoden 1989 mallia vanhempien ajoneuvojen omistajille, jotka toivat ajoneuvonsa romutettaviksi. Tarkoitus oli saada liikenteestä pois saastuttavat katalyysaattorittomat henkilöautot sekä alle 3 500 kokonaispainoiset linja- ja kuorma-autot. Lääninhallitukset saattoivat myöntää rahastosta avustusta kunnille, jotka järjestivät siirtolain mukaista romuajoneuvojen keräystä paikoilla, joille romuajoneuvoja oli jätetty.

Tanska

Tanskan mallissa viimeiselle autonomistajalle maksetaan romutuspalkkio rahastosta, kun auto toimitetaan rekisteröidylle romuajoneuvojen vastaanottajalle. Romutuspalkkio kerätään ajoneuvon elinkaaren aikana, jonka suuruus on auton omistajalle noin 12 euroa vuodessa (DKK 90). Maksu maksetaan

vakuutusyhtiöille pakollisen veron muodossa, mutta joka siirretään vakuutusyhtiöstä Tanskan viranomaisten hallinnoimaan kierrätysrahastoon. Maksu helpottaa kattamaan romutuspalkkion, joka maksetaan rahastosta ajoneuvon viimeiselle omistajalle, kun auto toimitetaan romutettavaksi viralliselle toimijalle. Romutuspalkkion suuruus on noin 240 euroa (DKK 1800). Malli on tietävästi kannustanut toimittamaan romutuskuntoisia ajoneuvoja virallisen kierrätysjärjestelmän piiriin. Tanskan malli mainitaan usein positiivisena esimerkkinä romutuskuntoisten ajoneuvojen kierrätyksen kannalta toimivasta mallista. On arveltu, että tanskalainen järjestelmä toimii jätteiden kierrätyksessä niin hyvin, että he tulevat saavuttamaan EU:n jätedirektiivissä määritellyt kierrätystavoitteet. Järjestelmän toimivuudesta on kuitenkin heikosti saatavilla kirjallista tai tutkimuksellista tietoa. On mahdollista, että sen pääasiallinen motiivi on romutuskuntoisten ajoneuvojen kierrätys tai uudelleenkäyttötavoitteiden saavuttaminen. Se, kuinka paljon se on vaikuttanut autokannan uusiutumiseen, ei ole tiedossa.

Saksa

Saksassa toteutettiin autojen romutuspalkkiokokeilu ”Cash for Clunkers” vuonna 2009. Kokeilussa annettiin uuden auton ostajalle 2500 euroa, kun hän toi vähintään yhdeksän vuotta vanhan autonsa romutettavaksi. Uuden auton tuli kuulua Euro-4 -luokkaan ja olla uusi tai enintään 14 kuukauden ikäinen. Ostaja sai lisäksi hyvitystä veroista, jos uusi auto kuului Euro-5/6 - luokkaan. Palkkio ei ollut sidottu auton CO₂-päästöihin. Tavoitteena oli uudistaa autokantaa ja tarjota pirstyruike taloudelle. Taloudellisten vaikutusten todettiin olevan myönteisiä. Kokeilu lisäsi erityisesti pienten tai pienehköjen autojen myyntiä, joiden osuus rekisteröinneistä nousi 84 % kokeilun aikana. Kokeilun jälkeen näiden autojen myynti taas kuitenkin laski.

Yhdistynyt kuningaskunta

Yhdistyneessä kuningaskunnassa toteutettiin vuosina 2009–2010 lähes vuoden kestänyt romutuspalkkiohanke, jonka aikana

kymmenen vuotta tai sitä vanhemman auton (vähintään kahdeksan vuotta vanhat pakettiautot) romuttamolle tuoneelle maksettiin 2000 puntaa kannusterahaa uuden auton hankintaan. Palkkion saamisen ehtona ei ollut esimerkiksi uuden auton päästöjen määrä. Kokeilun ei sen lyhytaikaisuuden vuoksi arvella vaikuttaneen sanottavasti autojen keski-ikään tai vauhdittaneen autokannan uudistumista. Romutuspalkkiojärjestelmä toi kuitenkin liikenteeseen 400 000 uutta autoa, mutta vastaavasti järjestelmän loputtua autoja myytiin vastaava määrä vähemmän suurin piirtein samassa ajassa, kuin mitä järjestelmä ehti toimia.

Ranska

Ranskassa on toteutettu useita romutuspalkkiohankkeita 1990-luvulla sekä vuosina 2009–2010. Yli 10 vuotta vanhan auton romuttava sai 1990-luvulla toteutetuissa hankkeissa 5000 frangia hankkiessaan uuden auton vanhan tilalle. Vuonna 2009 toteutettu romutuspalkkiohanke perustui osin ympäristöön liittyviin ehtoihin. Ohjelmassa yli 10 vuotta vanhan auton romuttava ja uuden auton ostaja sai 1 000 euroa, jos uuden auton CO₂- päästöt olivat enimmillään 160 g/km. Uuden auto hankkijalle maksettiin erityinen bonus, jos päästöt olivat 130 g/km tai sitä vähemmän.

Alankomaat

Alankomaiden vuonna 2009 toteutetussa romutuspalkkiokokeilussa auton ostaja oli ostaessaan uuden auton yli 13 vuotiaan bensiinikäyttöisen tai yli yhdeksänvuotiaan dieselikäyttöisen auton tilalle oikeutettu 750–1750 euron suuruiseen palkkioon. Palkkio ei ollut sidottu esimerkiksi uuden auton päästörajoihin. Alankomaissa on nykyisin käytössä tuottajavastuuseen perustuva romutuspalkkiojärjestelmä. Uuden auton ostaja maksaa auton oston yhteydessä 45–115 euroa, joka käytetään autojen asianmukaisen kierrätykseen niiden romutusvaiheessa. Auton omistaja ei joudu maksamaan viedessään auton romutettavaksi.

2.3 EU:n lainsäädäntö

Ajoneuvojen romutusta Euroopan unionin jäsenvaltioissa koskee edellä mainittu romuajoneuvodirektiivi. Sitä vastoin Euroopan unionissa ei ole voimassa välittömästi ajoneuvojen romutuspalkkiota koskevaa lainsäädäntöä. Yrityksille myönnettäviä valtiontukea koskevat periaatteet on määritelty Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (EUTS) 107 ja 108 artiklassa. EUTS 107 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Esitetyn ajoneuvojen romutuspalkkion ei katsota täyttävän edellä mainittuja kriteereitä. Siitä huolimatta se on notifioitava komissiolle ennen sen käyttöönottoa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Esityksen tavoitteena on edistää autokannan uudistumista ja samalla vähentää ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Lisäksi esityksen tavoitteena on lisätä viralliseen kierrätyspisteeseen romutettaviksi vietävien vanhojen autojen määrää. Esityksessä tarkoitettun romutuspalkkiokokeilun arvioidaan lisäävän uusien autojen myyntiä noin 3 000 autolla. Ensirekisteröintien arvioidaan olevan vuonna 2015 muutoin vuoden 2014 tasolla eli noin 105 000 autoa. Kokeilun kohderyhmään arvioidaan kuuluvan myös sellaisia auton ostajia, jotka normaalisti ostaisivat käytetyn auton.

Romutuspalkkioon sisältyvä valtionavustus toteutettaisiin ostettavan auton kauppahinnan alennuksena. Avustus ei liittyisi autoverotukseen. Hyvityksen kohteena olevista autoista maksettaisiin normaalisti niihin kohdistuva autovero.

4 Esityksen vaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan pääosin myönteisiä vaikutuksia niin valtionalouden

kannalta kuin ympäristövaikutusten kannalta. Vaikutuksia arvioitaessa on kuitenkin syytä ottaa huomioon myös ne vaikutukset, jotka vastaavilla kokeiluilla on ollut edellä mainituissa maissa.

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Autojen maahantuojille aiheutuisi kustannuksia uuden auton ostajille vapaaehtoisuuden pohjalta annettavista hyvityksistä. Jos maahantuojien maksama hyvitys olisi esimerkiksi 500 euroa/auto, maahantuojien maksamien hyvitysten kokonaismäärä olisi arviolta 1,5 miljoonaa euroa, jos uusia autoja, joista romutuspalkkio maksettaisiin, myytäisiin kokeilukauden aikana 3 000 autoa.

Valtionaloudelliset vaikutukset muodostuisivat romutuspalkkioon varattavasta 3 miljoonan euron suuruudesta valtionosuudesta sekä toisaalta verotulojen lisäyksestä. Lisäksi Liikenteen turvallisuusviraston hallinnolliset kustannukset lisääntyisivät jossain määrin. Lisämenojen arvioidaan olevan yhteensä hieman yli 3 miljoonaa euroa. Autokannan rakenne muuttuisi. Uudet autot olisivat romutettavia autoja vähäpäästöisempiä ja niiden polttoaineen kulutus olisi romutettavien autojen kulutusta huomattavasti pienempi. Tämän vuoksi vuotuiset ajoneuvoverot ja polttoaineverot vähenisivät ja se vähentäisi valtion verotulokertymää arviolta 400 000 euroa vuodessa. Vähennys ei kohdistuisi ainoastaan vuoteen 2015, vaan sitä seuraaviin vuosiin niin kauan, kuin sanotut autot olisivat liikennekäytössä. Etukäteen on vaikea arvioida luotettavasti, kuinka suuri osa romutuspalkkion kohteena olevista autoista olisi sellaisia, joita ei olisi hankittu ilman palkkiota. Kokeilun arvioidaan kuitenkin olevan valtionalouden kannalta myönteinen, koska kokeilun arvioidaan joka tapauksessa lisäävän uusien autojen määrää normaalitilanteeseen verrattuna vähintään 3 000 autolla ja lisäävän autoveroverotuloja huomattavasti kokeilusta aiheutuvia kustannuksia enemmän.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Romutuspalkkiokokeilu on tarkoitus toteuttaa mahdollisimman joustavasti ja hallinnol-

lista työtä merkittävästi lisäämättä. Kokeiluun liittyvistä viranomaistehtävistä vastaava Liikenteen turvallisuusvirasto voisi hoitaa kokeilusta aiheutuvat lisätehtävät nykyisin henkilöresurssein.

4.3 Ympäristövaikutukset

Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä ympäristövaikutuksia. Autokanta uudistuisi kokeilun ansiosta arviolta 3 000 autolla normaalitilannetta enemmän. Samoin romutettavien autojen määrä lisääntyisi vähintään

3 000 romutettavalla autolla. Uudet autot olisivat romutettavia autoja huomattavasti vähäpäästöisempiä ja myös liikenneturvallisuuden kannalta paremmin varusteltuja. Toisaalta kokeilu voisi lisätä liikennekäytössä olevien autojen kokonaismäärää, jolla olisi vaikutusta päästöihin. Kokeilu ei myöskään välttämättä ohjaisi uudistamaan autokantaa vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävillä malleilla.

4.4 Yritysvaikutukset

Romutuspalkkiokokeilu voisi aiheuttaa jossain määrin lyhytkestoisia markkinahäiriöitä uusien autojen myynissä. Markkinahäiriöiden arvioidaan kuitenkin olevan melko vähäisiä ottaen huomioon romutuspalkkion pienen määrän uuden auton hankintahinnasta sekä kokeilukauden lyhytkestoisuuden. Esityksellä ei muutoinkaan arvioida olevan erityisiä kielteisiä yrityksiin tai markkinoihin kohdistuvia vaikutuksia.

5 Asian valmistelu ja lausunnot

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Ministeriö on pyytänyt esitysluonnoksesta lausunnot yhdeksältä lausunnonantajalta. Valtiovarainministeriö on lausunnossaan ollut hyvin kriittinen. Romutuspalkkio ei valtiovarainministeriön mukaan kohdistuisi yksinomaan suomalaisten kuluttajien tai suomalaisen autokaupan tukemiseen, vaan merkittävä osa tuesta kanavoituisi ulkomaalaiselle autoteollisuudelle. Verotuottoja koskevia arvioita valtiovarainministeriö on pitänyt spe-

kulatiivisina ja katsoo, että todennäköisesti romutuspalkkiota käytettäisiin usein niissä autokaupoissa, jotka toteutuisivat myös ilman palkkiota.

Ympäristöministeriö on todennut lausunnossaan, että esitysluonnoksessa on otettu huomioon jätelain tuottajavastuusäännökset muun muassa edellyttämällä, että auto toimitetaan romutettavaksi jätelain 58 §:ssä edellytetyllä tavalla. Ympäristöministeriö on viittannut esitysluonnoksessa todettuun seikkaan, jonka mukaan vain noin puolet vuosittain käytöstä poistetuista ajoneuvoista päättyy asianmukaisesti romutettavaksi. Muista ajoneuvoista sen sijaan tehdään liikennekäytöstä poisto, jolloin ne jäävät romutettuinakin ajoneuvoliikennerekisteriin niin sanottuina haamuajoneuvoina. Ministeriö on lisäksi kiinnittänyt huomiota ehdotetun romutuspalkkiokokeilun lyhyeen voimassaoloaikaan ja on katsonut, että romutuspalkkio ei kykenisi toimimaan pitkäaikaisena taloudellisena kannustimena, vaan kokeilun päätyttyä tilanne todennäköisesti palautuisi kokeilua edeltävälle tasolle.

Autoliitto ry on katsonut, että romutuspalkkiojärjestelmän edut voitaisiin toteuttaa tasapuolisemmin alentamalla alle 120 g/km päästöluokkaan kuuluvien autojen autoverotusta. Tulli on katsonut, että ajoneuvon kauppaneuvotteluista erillinen maksatus palkkiolle ja avustukselle voisivat varmistaa ehdotettua mallia avoimemmin ja todennettavammin niiden ohjautumisen täysimääräisesti ajoneuvon ostajan hyväksi sekä vähentää maksatusten valvontatarvetta. Toisaalta jälkimaksatus lisäisi hallinnollista työtä ja maksatuskustannuksia merkittävästi. Muista lausunnonantajista Liikenteen turvallisuusvirasto, Liikennevirasto sekä Autotuojat ry ovat kannattaneet romutuspalkkiojärjestelmän toteuttamista. Työ- ja elinkeinoministeriö on suhtautunut esitysluonnokseen neutraalisti. Oikeusministeriö ei ole ottanut esitysluonnokseen sisällöllisesti kantaa.

Lausunnon esitysluonnoksesta ovat antaneet lisäksi St1 Biofuels Oy ja North European Oil Trade Oy, jotka pitävät esitettyä romutuspalkkiojärjestelmää hyvänä autokannan uudistamisen edistämiseksi. Yhtiöt ovat esittäneet, että romutuspalkkion erääksi edellytykseksi ehdotettua hankittavan auton käyt-

tövoimaraajoitusta täsmennettäisiin niin, että käyttövoimana voisi olla myös korkeaseosetanoli, jolla voidaan korvata suoraan fossiilista bensiiniä valtaosassa uusista henkilöautoista. Näin luotaisiin kannustettu mahdollisuus valita merkittävästi vähäpäästöisempi vaihtoehto.

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy valtion vuoden 2015 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin.* Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta ja sen suhteesta valtionavustuslakiin (688/2001). Valtion varoista voitaisiin myöntää avustusta uuden henkilöauton hankintaa varten (*romutuspalkkio*) siten kuin laissa säädettäisiin. Laissa säädettäisiin valtion talousarvioon uuden henkilöauton hankinnan tukemista varten varatun määrärahan myöntämisestä, avustuksen käyttötarkoituksesta ja sen myöntämisen edellytyksistä, avustuksen määrästä ja sen saajasta sekä avustuksen maksamisesta. Avustuksiin sovellettaisiin lisäksi toissijaisesti valtionavustuslain valtionavustuksen myöntämistä ja maksamista sekä valtionavustuksen käyttöä, sen valvontaa ja palauttamista sekä tietojensaantia ja tietojen luovuttamista koskevia säännöksiä, jollei romutuspalkkiota koskevassa laissa toisin säädettäisi.

2 §. *Avustuksen myöntämisen edellytykset.* Avustus voitaisiin 1 momentin mukaan myöntää sille, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän samalla on toimittanut omistamansa vähintään 10 vuotta käytössä olleen henkilöauton romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla. Romutuspalkkio voitaisiin maksaa ainoastaan uuden henkilöauton hankintaa varten. Uudella henkilöautolla tarkoitettaisiin lähtökohtaisesti autoverolain 10 §:n mukaisesti autoa, joka ei ollut rekisteröitynä tai käytössä. Romutettavaksi toimitettavan auton tulisi olla ollut vähintään 10 vuotta käytössä. Sen ensirekisteröinnistä olisi tullut kuluu vähintään 10 vuotta. Romutettavan auton ei edellytettäisi olevan liikennekelpoinen, myös katsastamaton auto voitaisiin toimittaa romutettavaksi. Romutettavaksi toimittamisen tulisi tapahtua jätelain 58 §:ssä säädetyllä tavalla. Pykälässä veloitettaisiin ajoneuvon omistaja tai haltija toimittamaan romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Säännöksellä pyrittäisiin varmistamaan, että ajoneuvo päätyisi tuottajavastuujärjestelmän pii-

riin ja poistettaisiin ajoneuvorekisteristä asianmukaisesti. Tuotteiden päätyminen tuottajavastuujärjestelmän ulkopuolisille laittoimille toimijoille on osoittautunut ongelmaksi käytöstä poistettujen ajoneuvojen osalta. Toimitettuaan romutettavan auton romutettavaksi jätelain 58 §:ssä edellytetyllä tavalla, romutettavan auton omistaja tai haltija saisi pykälässä tarkoitelta käsittelijältä tai kerääjältä jätelain 59 §:n nojalla romutustodistuksen. Ennen romutustodistuksen antamista kerääjän tai käsittelijän olisi tarkistettava ajoneuvon omistajan tai haltijan oikeus luovuttaa romuajoneuvo. Liikenteen turvallisuusvirasto poistaisi ajoneuvon lopullisesti rekisteristä kerääjän tai käsittelijän tekemän ilmoituksen perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin avustuksen myöntämisen edellytyksistä. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin uuden auton päästöjä koskevista vaatimuksista. Uuden auton CO₂-päästöt saisivat olla enintään 120 g/km määriteltyinä siten kuin auton ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olevassa unionilainsäädännössä säädetyissä tyyppihyväksyntävaatimuksissa on määrätty. Uusien autojen CO₂-päästöt ovat vuonna 2013 olleet keskimäärin 130 g/km. Esityksen tavoitteena on vähentää ajoneuvoista aiheutuvia päästöjä. Tämän vuoksi avustuksen myöntämisen edellytykseksi ehdotetaan tiukempaa päästörajotusta. Vaihtoehtoisesti auton käyttövoimana voisi olla korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine. Myös niitä käyttövoimana käytävillä autoilla voidaan vähentää ajoneuvoista aiheutuvia päästöjä.

Momentin 2 kohdassa edellytettäisiin, että uuden auton myynyt jälleenmyyjä on saanut avustuksen saajan romutettavaksi toimittamasta autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitettun romutustodistuksen, josta tulisi ilmetä säännöksessä mainitut tiedot. Vaadittavan romutustodistuksen avustuksen saaja saa, jos hän toimittaa vanhan autonsa romutettavaksi jätelain 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Romutustodistuksen ja uuden auton tilaus sopimuksen tulisi olla 3 kohdan mukaan päteväty aikaisintaan romutuspalkkiokokeilun

käynnistyessä 1 päivänä heinäkuuta 2015 ja viimeistään kokeilun päättyessä 31 päivänä joulukuuta 2015. Järjestelmän sovellettavuuden varmistamiseksi ja romutuspalkkiokokeiluun liittyvän hallinnollisen työn keventämiseksi kokeilun olisi oltava suhteellisen lyhytkestoinen, eikä siihen saisi liittyä siirtymäaikoja.

Momentin 4 kohdassa avustuksen myöntämisen edellytykseksi säädettäisiin lisäksi, että valtion talousarviossa on avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa edelleen käytettävissä.

Mahdollisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi avustus voitaisiin 3 momentin mukaan maksaa samasta autosta ainoastaan kerran.

3 §. Avustuksen määrä. Avustusta voitaisiin pykälän mukaan myöntää valtion varoista enintään 1 000 euroa uuden henkilöauton hankintaa varten. Lisäksi tarkoitus on, että autojen jälleenmyyjät maksaisivat vapaaehtoisuuden pohjalta kustakin edellytykset täyttävästä myymästään autosta palkkion auton myyntihinnan alennuksena. Auton myynyt jälleenmyyjä veloittaisi hyvityksen autojen maahantuojalta, joka perisi Liikenteen turvallisuusvirastolta valtionavustuksena maksetun 1 000 euron hyvityksen.

4 §. Avustuksen saaja. Pykälässä edellytettäisiin, että avustuksen saaja on uuden vaatimukset täyttävän auton omistaja tai haltija, joka on merkitty ajoneuvoliikennerekisteriin romutettavan auton omistajaksi. Ainoastaan romutettavan auton omistajalla on oikeus viedä auto romutettavaksi. Pykälässä edellytettäisiin lisäksi, että avustuksen saajan on tullut olla merkittynä rekisteriin romutettavan auton omistajaksi ennen kuin auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

5 §. Avustuksen ja palkkion maksaminen. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten avustus ja palkkio maksettaisiin uuden auton ostajalle. Auton myynyt jälleenmyyjä maksaisi auton ostajalle auton myyntihinnan alennuksena valtionavustuksena 1 000 euroa, jos laissa säädetyt avustuksen myöntämisen edellytykset täyttyisivät. Lisäksi tarkoitus on, että jälleenmyyjä maksaisi vapaaehtoisuuden pohjalta esimerkiksi 500 euron palkkion auton myyntihinnan alennuksena. Autojen maahantuoja perisi valtionavustuksen suuruisen hyvityksen Liikenteen turvallisuusvirastosta.

Käytännössä maahantuojat perisivät valtionavustuksena maksetut hyvitykset Liikenteen turvallisuusvirastolta kaksi kertaa, ensimmäisen kerran kokeilukauden puolivälissä ja toisen kerran kokeilukauden päättyttyä. Tarkemmat säännökset menettelystä annettaisiin 8 §:n nojalla annettavalla valtioneuvoston asetuksella.

6 §. Valvonta ja takaisinperintä. Laissa tarkoitettua valtionavustuksen myöntämistä ja maksamista valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto, joka myös maksaisi autojen maahantuojille niiden autojen jälleenmyyjille maksumasta hyvityksestä valtionavustusta vastaavan osuuden. Viraston suorittamaan valvontatehtävään, siihen liittyvään tarkastus- ja tarkastuksen suorittamiseen sovellettaisiin valtionavustuslain asianomaisia säännöksiä.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin valtionavustuksen takaisinperinnästä. Virasto voisi säännöksen mukaan periä maahantuojalta maksamansa valtionavustuksen kokonaan tai osittain, jos laissa säädetyt valtionavustuksen myöntämisen edellytykset eivät olisi täyttyneet. Ennen kuin virasto tekisi päätöksen takaisinperinnästä, sen olisi varattava maahantuojalle tilaisuus selvityksen antamiseen kohtuullisessa ajassa, joka ei saisi olla 14 päivää lyhyempi.

7 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin auton ostajan oikeudesta hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta. Pykälän mukaan se asianosainen, jolla on lain nojalla oikeus saada valtionavustusta, saisi hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään, jos hänelle ei ole maksettu uuden laissa säädetyt edellytykset täyttävän auton hankinnan yhteydessä valtionavustusta. Oikaisuvaatimus olisi tehtävä hallintolain 49 c §:n mukaisesti 30 päivän kuluessa siitä lukien, kun oikaisuvaatimusta on saanut tiedon asiasta. Viraston oikaisuvaatimuksesta tekemään päätökseen saisi hakea muutosta hallinto-oikeudelta normaalikäytännön mukaisesti siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Asian luonteen ja melko vähäisen merkityksen vuoksi pykälässä säädettäisiin hallinto-oikeuden päätöstä koskevasta valituslupamenettelystä. Hallinto-oikeuden päätökseen sai-

si hakea muutosta ainoastaan, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Pykälän 2 momentin mukaan päätökseen ei kuitenkaan saisi vaatia oikaisua tai hakea muutosta valittamalla, jos talousarvioon palkkion maksamista varten varattua määrärahaa ei olisi enää käytettävissä

8 §. Tarkemmat säännökset. Pykälä sisältäisi valtuutussäännöksen, jonka nojalla tarkemmat säännökset avustusten hakumenettelystä ja avustusten maksamisesta voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

9 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaisesta voimassaolosta. Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen ja olemaan voimassa 12 kuukautta lain voimaantulopäivästä lukien. Lakiehdotus on notifiotava komissiolle, joka tutkii, onko lakiehdotus EU:n valtiontukisäännösten mukainen. Notifiointi tehdään heti sen jälkeen, kun hallituksen esitys on annettu eduskunnalle. Komission arvioidaan ilmoittavan kantansa lakiehdotukseen viimeistään keväällä 2015. Romutuspalkkiokokeilu käynnistettäisiin 1 päivänä heinäkuuta 2015 sen jälkeen, kun komission kanta on saatu. Kokeilu päättyisi 31 päivänä joulukuuta 2015. Kokeilun olisi oltava sen luonteen vuoksi määräaikainen ja suhteellisen lyhytkestoinen. Maahantuoja veloitettaisiin hakemaan valtionavustusta Liikenteen turvallisuusvirastolta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2016.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulemaan voimaan mahdollisimman pian sen jälkeen, kun eduskunta on hyväksynyt lakiehdotuksen ja olemaan voimassa 12 kuukautta lain voimaantulopäivästä lukien.

3 Säättämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi määräaikainen laki ajoneuvojen romutuspalkkiosta. Lailla pyrittäisiin edistämään autokannan uudistumista ja vanhojen autojen romuttamista. Lailla vähennettäisiin ajoneuvoliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja parannettaisiin liikenneturvallisuutta. Lailla oikeutettaisiin uuden auton ostaja saamaan taloudellista hyvitystä laissa säädettävien edellytysten täytyessä. Laissa ei säädettäisi yksilön oikeuksien rajoittamisesta tai yksilöitä koskevista velvollisuuksista. Lain mukainen menettely olisi tasapuolinen ja yhdenvertainen. Menettely ei kohdistuisi syrjivästi autojen maahantuoja tai auton ostajia kohtaan. Lailla ei myöskään säädettäisi markkinoille tulon esteitä tai rajoitettaisi autojen maahantuontia tai jälleenmyyntiä. Autojen maahantuojien kampanjan yhteydessä maksama palkkio, joka annettaisiin uuden auton ostajalle auton kauppahinnan alennuksena, perustuisi maahantuojien hyväksymään vapaaehtoiseen menettelyyn, jolla maahantuoijat pyrkisivät omalta osaltaan edistämään uusien autojen myyntiä.

Lain nojalla valtioneuvoston asetuksella annettavat tarkemmat säännökset koskisivat auton ostajalle annettavasta hyvityksestä valtionosuutena maksettavien avustusten hakumenettelyä ja maksamista. Säännökset olisivat teknisluonteisia, eivätkä ne kohdistuisi yksilöiden tai yhteisöjen oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Esitys ei sisältäisi muitakaan perustuslain kannalta huomionarvoisia säännöksiä. Edellä esitetyistä syistä lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säättämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

Valtion varoista myönnetään avustusta uuden henkilöauton hankintaa varten (*romutus-palkkio*) valtion vuoden 2015 talousarvioon varatun määrärahan puitteissa siten kuin tässä laissa säädetään. Tässä laissa tarkoitettuihin avustuksiin sovelletaan lisäksi, mitä valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään, jollei jäljempänä toisin säädetä.

2 §

Avustuksen myöntämisen edellytykset

Avustus voidaan myöntää sille, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän on toimittanut omistamansa vähintään 10 vuotta liikennekäytössä olleen henkilöauton romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Avustus myönnetään, jos:

1) hankittavan auton käyttövoimana on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine tai sen CO₂-päästöt ovat enintään 120 g/km määriteltynä niiden tyyppi- hyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka on säädetty ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olevassa unionilainsäädännössä;

2) avustuksen kohteena olevan uuden auton myynyt jälleenmyyjä on saanut avustuksen saajan romutettavaksi toimittamasta autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen, josta ilmenee romutustodistuksen antopäivämäärä, romutettavan auton rekisteritunnus ja sen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja sekä romutettavan auton ajoneuvoluokka;

3) romutustodistus ja uuden auton tilausso-
pimus on päivätty aikaisintaan 1 päivänä hei-
näkuuta 2015 ja viimeistään 31 päivänä jou-
lukuuta 2015;

4) valtion talousarviossa avustuksen mak-
samista varten varattua määrärahaa on käy-
tettävissä.

Avustus voidaan maksaa samasta autosta
ainoastaan kerran.

3 §

Avustuksen määrä

Avustusta myönnetään valtion varoista
1 000 euroa uuden 2 §:ssä säädetty edelly-
tykset täyttävän henkilöauton hankintaa var-
ten.

4 §

Avustuksen saaja

Avustuksen saaja on uuden henkilöauton
omistaja tai haltija, joka on merkitty ajoneu-
voliikennerekisteriin romutettavan auton
omistajaksi. Avustuksen saajan on tullut olla
merkittynä romutettavan auton omistajaksi
ennen kuin auto poistetaan lopullisesti rekis-
teristä.

5 §

Avustuksen ja palkkion maksaminen

Autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä,
joka myy uuden henkilöauton, maksaa auton
myyntihinnan alennuksena auton ostajalle
valtionavustuksena 1 000 euroa, jos tässä
laissa säädetty avustuksen myöntämisen
edellytykset täyttyvät.

Maahantuoja maksaa valtionavustuksen jälleenyjälle.

Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa maahantuojuille valtionavustuksen suuruisen hyvityksen maahantuojan hakemuksesta. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu, sekä kopio 2 §:n 2 momentin 2 kohdassa tarkoitettusta romutustodistuksesta.

6 §

Valvonta ja takaisinperintä

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa tässä laissa tarkoitetun valtionavustuksen myöntämisestä ja valvonnasta. Valvontatehtävistä, siihen liittyvästä tarkastusoikeudesta ja tarkastuksen suorittamisesta sekä virka-avusta säädetään valtionavustuslaissa.

Jos tässä laissa säädetyt valtionavustuksen myöntämisen edellytykset eivät ole täyttyneet, Liikenteen turvallisuusvirasto voi periä maahantuojuilta maksamansa valtionavustuksen takaisin kokonaan tai osittain. Ennen kuin virasto tekee päätöksen takaisinperinnästä, sen on varattava maahantuojuille tilaisuus selvityksen antamiseen kohtuullisessa ajassa, joka ei saa olla 14 päivää lyhyempi.

7 §

Muutoksenhaku

Asianosainen, jolla on tämän lain nojalla oikeus saada valtionavustusta, saa hakea oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään, jos hänelle ei ole maksettu uuden henkilöauton hankinnan yhteydessä valtionavustusta. Viraston oikaisuvaatimukseen antamaan päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Oikaisuvaatimusta tai valitusta ei saa kuitenkaan tehdä, jos valtion talousarvioon palkkion maksamista varten varattua määrärahaa ei ole enää käytettävissä.

8 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset avustusten hakemisesta ja maksamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

9 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan - päivänä kuuta 2015 ja on voimassa 12 kuukautta lain voimaantulopäivästä lukien.

Maahantuojan on haettava valtionavustusta Liikenteen turvallisuusvirastolta viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2016.

Helsingissä 20 päivänä marraskuuta 2014

Pääministerin sijainen, valtiovarainministeri

ANTTI RINNE

Liikenne- ja kuntaministeri *Paula Risikko*