

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset romutuspalkkion saamiseksi. Valtion varoista varattaisiin yhteensä 8 miljoonaa euroa romutuspalkkioon käytettäväksi. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä, joukkoliikenteen kausilipulla tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävällä yhdistämispalvelulla. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikenteen kausilipun, joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ja sähköavusteisen polkupyörän hankkimiseksi enintään 1 000 euroa.

Covid-19-epidemialla on ollut autokauppaa hidastava vaikutus. Erityisesti uusien autojen kauppa on kärsinyt epidemiasta. Uusia henkilöautoja ensirekisteröitiin erityisesti kevään 2020 aikana selvästi normaalivuotia vähemmän. Esityksen tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi edistämällä uusien autojen myyntiä sekä liikennesektorin päästövähennyksiä.

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 seitsemänteen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.12.2020 ja olemaan voimassa 31.3.2022 asti.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	4
2.1 Covid-19-epidemian vaikutukset autokauppaan	4
3 Tavoitteet	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	5
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	5
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	5
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	9
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	9
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	9
6 Lausuntopalaute.....	10
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	11
8 Voimaantulo	14
9 Toimeenpano ja seuranta	14
10 Suhde muihin esityksiin.....	14
10.1 Suhde talousarvioesitykseen	14
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	14
LAKIEHDOTUS	16
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021	16

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja EU:n päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Liikenne tuottaa Suomessa noin viidenneksen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia ns. taakanjakosektorin päästöistä. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2018 yhteensä noin 11,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2018 päästöt kasvoivat 0,2 milj. tonnia. Kotimaan liikenteen päästöistä 90 prosenttia syntyy tieliikenteessä ja tieliikenteen päästöistä noin 55 prosenttia aiheutuu henkilöautoista. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat lisääntyneet 1990-luvun alun laman jälkeen melko tasaisesti aina vuoteen 2007 asti. Vuodesta 2008 alkaen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet (poikkeuksina vuodet 2010, 2016 ja 2018). Päästöjen vähentyminen on kuitenkin ollut hyvin hidasta ja nykytoimilla liikenteen päästöt eivät vähene riittävässä määrin suhteessa päästövähennystavoitteisiin.

EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna (ns. taakanjakopäätös). Taakanjakosektoriin kuuluvat liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys sekä jätteet.

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Kansallisista tavoitteista on sovittu kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (2016) ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (Kaisu, 2017). Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti liikenteen päästöjä tulisi vähentää vähintään 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 päästötasoon verrattuna.

Päästövähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää monenlaisia päästövähennyskeinoja kuten fossiilisen polttoaineen korvaamista uusiutuvilla sekä ajoneuvojen ja liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantamista. Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamisessa keskeistä on autokannan uusiutumisen vauhdittaminen, jolloin tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten autojen osuutta kannasta. Suomen autokanta on keski-iältään vanha useimpiin Euroopan unionin jäsenvaltioihin verrattuna. Aikaisemmin Suomessa on myyty noin 120 000 uutta henkilöautoa, mikä ei arvioiden mukaan tule riittämään asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

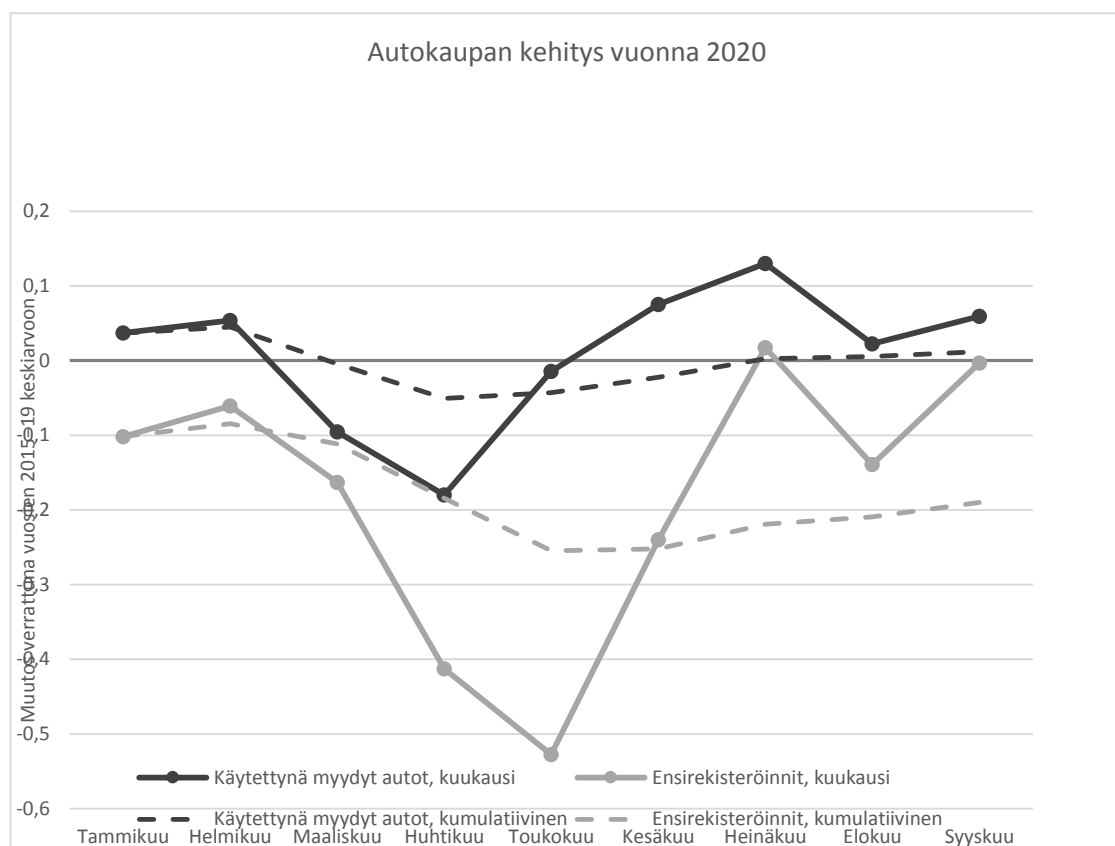
Romutuspalkkiolla pyritään edistämään autokannan uusiutumista. Asettamalla hiilidioksidipäästöraja uusille henkilöautoille joiden ostosta romutuspalkkio myönnetään, edistetään vähäpäästöisen ja vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevan henkilöautokannan lisääntymistä. Myöntämällä romutuspalkkio myös sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan edistetään pyöräilyä ja julkisen liikenteen käyttöä. Tutkimusten mukaan sähköavusteinen pyöräily pidentää keskimääräisiä pyöräilymatkoja ja korvaa automatkoja. Jotta autojen liikenteestä poistamisen yhteydessä saadaan jatkossa entistä suurempi osa osista uudelleen käyttöön, selvitetään säästötarpeet, vaikutukset ja kustannukset liikenne- ja viestintäviraston rekisteriin perustuvasta tietotalustasta, jonka avulla purettavien autojen käyttökelpoiset purkuosat voidaan saada uudelleen käyttöön.

Esitys on valmisteltu virkamiestyönä liikenne- ja viestintäministeriössä.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Covid-19-epidemian vaikutukset autokauppaan

Covid-19-epidemiolla on ollut autokauppaa hidastava vaikutus. Erityisesti uusien autojen kauppa on kärsinyt epidemiasta. Uusia henkilöautoja ensirekisteröitiin erityisesti huhti- ja toukokuussa selvästi normaalivuotia vähemmän. Ensirekisteröintejä on tehty vuoden 2020 tammi-syyskuussa noin 17 000 vähemmän kuin vuosina 2015–2019 keskimäärin. Ensirekisteröintien määrä on siten ollut kuluvana vuonna noin 19 prosenttia vähäisempää kuin aiempina vuosina. Käytettyjä autoja on sen sijaan myyty tänä vuonna tavanomainen määrä, mikä on tasoittanut vaikutuksia autokaupan näkökulmasta.



Kuvio 1. Henkilöautojen ensirekisteröinnit vuonna 2020 verrattuna vuosiin 2015–2019. Ensirekisteröintien määrät lähteestä Autoalan Tiedotuskeskus¹.

Uusien autojen kauppa vaikuttaa piristyneen kevään pahimman pudotuksen jälkeen ja tällä hetkellä vaikuttaisi, että tilanne on normalisoitumassa. Esimerkiksi kuluttajien uuden auton

¹ Autoalan Tiedotuskeskus: Ensirekisteröinnit. Päivitetty 1.10.2020. [<http://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit>].

ostoaikeet vaikuttaisivat olevan tavanomaisella tasolla². On kuitenkin mahdollista, että autokauppa jälleen hiipuu, jos tautitilanne jälleen pahenee ja sen vaikutukset alkavat näkyä ihmisten taloudessa.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi. Tavoitteena on edistää liikennesektorin päästövähennyksiä sekä vauhdittaa uusien autojen myyntiä. Romutuspalkkion myötä pyritään uudistamaan autokantaa vähäpäästöisemmäksi, lisäämään vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä sekä mahdollistamaan siirtymisen henkilöautoilusta kestävämpiin liikkumismuotoihin.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki romutuspalkkiosta. Romutuspalkkiota varten varattaisiin yhteensä 8 milj. euroa valtion varoja. Romutuspalkkion saamisen ehdoksi esitetään, että vanhan romutetun auton tilalle hankitaan uusi henkilöauto, uusi sähköavusteinen polkupyörä, joukkoliikenteen kausilippu tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävä yhdistämispalvelu. Romutuspalkkio myönnettäisiin ainoastaan luonnollisille henkilöille aikavälillä 1.12.2020 – 31.8.2021. Romutettavan auton tulee olla vähintään 10 vuotta vanha ja romutuksesta tulee saada romutustodistus. Romutettavan auton tilalle hankittavan uuden henkilöauton tulee olla kaasuauto, alle 95 grammaa kilometriltä päästöinen ladattava hybridauto, täyssähköauto tai enintään 120 grammaa kilometriltä päästöinen auto. Romutuspalkkion voi myös hyödyntää uuden sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan.

Esityksessä ehdotetaan, että valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikenteen kausilipun, joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ja sähköavusteisen polkupyörään hankkimisesta enintään 1 000 euroa. Romutuspalkkion voisi saada vain kerran tukikauden aikana. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tuen myöntämisestä ja valvonnasta.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Romutuspalkkion vaikutusten voidaan arvioida vaikuttavan ajoneuvohankintoihin pääasiassa kahdella tavalla: Ensinnäkin osa kuluttajista vie ajoneuvonsa romutettavaksi ja hankkii uuden aiemmin kuin olisi ilman romutuspalkkiota tehnyt. Toiseksi romutuspalkkion saamisen ehdot voivat johtaa siihen, että hankitut uudet ajoneuvot ovat vähäpäästöisempiä kuin ne olisivat ilman palkkiota olleet. Lisäksi osa romutuspalkkion saavista on todennäköisesti sellaisia, jotka olisivat vieneet autonsa romutettavaksi ja hankkineet uuden ilman romutuspalkkiotakin.

Romutuspalkkion vaikutusten arvioinnissa voidaan hyödyntää aiemmista romutuspalkkiokampanjoista saatua tietoa. Liikenne- ja viestintävirasto on julkaissut

² Suomen virallinen tilasto (SVT): Kuluttajien luottamus [verkkajulkaisu].
ISSN=2669-8862. Syyskuu 2020. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 1.10.2020].
Saantitapa: http://www.stat.fi/til/kbar/2020/09/kbar_2020_09_2020-09-28_tie_001_fi.html.

selvityksen vuoden 2018 romutuspalkkiosta³. Vuoden 2018 kampanjassa tukisumma käytettiin noin 90-prosenttisesti, eli sitä kului noin 7,2 miljoonaa euroa. Romutuspalkkio myönnettiin 6 677 autolle, jotka olivat keskimäärin noin 17 vuoden ikäisiä ja niiden keskimääräinen CO₂-päästö (NEDC) oli noin 170 g/km. Romutettujen autojen tilalle hankittujen autojen keskimääräinen CO₂-päästö (NEDC) oli noin 100 g/km ja niistä kuusi prosenttia oli vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia. Ei kuitenkaan ole tiedossa, kuinka paljon romutuspalkkio todellisuudessa vaikutti henkilöautojen ensirekisteröintien määrään tai hankittujen uusien autojen ominaisuuksiin. Henkilöautoja ensirekisteröitiin vuonna 2018 noin 1 500 enemmän kuin vuonna 2016, 1 900 enemmän kuin vuonna 2017 ja 6 300 enemmän kuin vuonna 2019. Ensirekisteröintien määrä oli siis romutuspalkkiokampanjan aikana jonkin verran suurempi kuin muutoin viime vuosina. On todennäköistä, että merkittävä osa romutuspalkkiokampanjan myötä hankituista uusista autoista on sellaisia, jotka olisi hankittu joka tapauksessa, mutta ne hankittiin kampanjan myötä jonkin verran normaalia aiemmin. Tähän viittaa muun muassa se, että ensirekisteröintien määrät painuivat vuoden 2018 lopussa ja vuoden 2019 alussa selvästi tavanomaisen tason alapuolelle. Ensirekisteröintejä tehtiin myös alkuvuodesta 2020 tavanomaista vähemmän jo ennen Covid-19-epidemian puhkeamista. Romutuspalkkiokampanjan myötä hankitut ajoneuvot olivat 18 g/km vähäpäästöisempiä kuin uutena hankitut henkilöautot keskimäärin. Sitäkään ei kuitenkaan tiedetä, olisivatko romutuskampanjassa uuden auton hankkineet ostaneet muutoinkin keskimääräistä vähäpäästöisemmän auton.

Romutuspalkkion vaikutuksia voidaan arvioida myös muiden maiden vastaavien kampanjoiden vaikutusten pohjalta. Mian ja Sufi (2012) tutkivat Yhdysvalloissa vuonna 2008 toteutettua romutuspalkkiokampanjaa ja havaitsivat sen lisänneen autojen myyntiä hetkellisesti kampanjan aikana. Autokauppa kuitenkin hidastui kampanjan jälkeisinä kuukausina ja kampanjan vaikutusta ei ollut enää nähtävissä noin kymmenen kuukautta kampanjan päättymisen jälkeen. Tutkimuksen perusteella noin 50–60 prosentilla kampanjassa auton hankkineista kampanja aikaisti auton hankintapäätöstä.⁴ Tutkimuksen tulosten perusteella voidaan päätellä, että romutuspalkkiokampanja aikaisti kampanjaan osallistuneiden henkilöiden auton hankintaa keskimäärin noin kahdella kuukaudella.

Uuden kampanjan myötä romutettujen ja hankittujen uusien autojen määrä olisi todennäköisesti vastaavaa kokoluokkaa kuin Suomen edellisessä kampanjassa. Koska vaihtoehtoisten käyttövoimien suosio on viime vuosina yleisesti lisääntynyt, voidaan niiden osuuden arvioida kasvavan romutuspalkkiolla hankituista autoista. Vuoden 2020 aikana ensirekisteröidyistä henkilöautoista hiukan alle 20 prosenttia on ollut sellaisia, jotka oikeuttaisivat esitettävään 2 000 euron romutuspalkkioon. Osuus on ollut viime aikoina nopeassa kasvussa. Korkeampi romutuspalkkio todennäköisesti ohjaa hankintoja jonkin verran yleistä kehitystä suurempaan vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuteen. Korkeamman romutuspalkkion ajoneuvojen määrän suhteellinen johtanee siihen, että koko romutuspalkkiokampanjaan varattu kahdeksan miljoonan euron tukisumma käytetään. Jos oletetaan, että 30 prosenttia kampanjassa hankituista ajoneuvoista olisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia, hankittaisiin kampanjassa hiukan alle 6 200 henkilöautoa taikka sähköpyörää, joukkoliikennelippua tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävää yhdistämispalvelua⁵, joista noin 1 800 olisi vaihtoehtoisilla

³ Paasilinna, E., Halmetoja, A. & Erkheikki, M.: Romutuspalkkiokampanja 2018 – Vaikuttavuusarviointi. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 11/2019. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Romutuspalkkiokampanja_2018_Traficomin_tutkimuksia_11_2019.pdf]

⁴ Mian, A. & Sufi, A.: The Effects of Fiscal Stimulus: Evidence from the 2009 Cash for Clunkers Program. The Quarterly Journal of Economics 127(3), 2012, s. 1107–1142.

⁵ Automäärä voidaan laskea suoraan kampanjaan varatusta tukisummasta, jos oletetaan, miten hankitut henkilöautot jakautuvat korkeamman ja matalamman tukisumman välille. Automäärä = Tukisumma /

käyttövoimilla toimivia henkilöautoja. Sähköpyörien, joukkoliikennelippujen tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintamääriä on vaikea arvioida, koska ne eivät ole kuuluneet aiempiin kampanjoihin. Todennäköisesti sellaisten henkilöiden joukko, jotka vievät auton romutettavaksi ja joille pyöräily tai joukkoliikenne on varteenotettava vaihtoehto autoilulle, on melko vähäinen. On kuitenkin mahdollista, että jopa merkittävä osa tuesta käytetään sähköpyörien, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan, sillä tuki kattaa merkittävän osan niiden hankintakustannuksista ja on periaatteessa mahdollista, että hankittu pyörä tai lippu myydään tai annetaan eteen-päin. Suomessa romutetaan kierrätysjärjestelmän kautta vuosittain 60 000–80 000 autoa⁶, joten sellaisten henkilöiden joukko, jotka voivat potentiaalisesti hyödyntää tukea muulle henkilölle päätyvän sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan, on merkittävä.

Muiden vaikutusten arviointi on haastavaa, sillä käytettävissä ei ole luotettavaa arviota siitä, kuinka romutuspalkkio vaikuttaa kuluttajien käyttäytymiseen. Esimerkiksi vaikutuksia liikenteen päästöihin ja verotuloihin voidaan kuitenkin arvioida tekemällä karkeita oletuksia siitä, miten palkkio vaikuttaa käyttäytymiseen. Haastavinta on arvioida, miten palkkio vaikuttaa hankittavan auton ominaisuuksiin tai siihen, hankkiiko ylipäätään auton vai sähköpyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun. Kampanjassa hankittujen autojen on oltava päästöiltään alle 120 g/km (WLTP), joten keskimääräisen hankitun uuden auton päästöjen voidaan arvioida olevan hiukan kyseisen rajan alapuolella. Vuonna 2020 ensirekisteröityjen keskimääräiset päästöt ovat olleet noin 125 g/km ja ensirekisteröityjen autojen keskimääräiset päästöt ovat vuosi vuodelta laskeneet.⁷ Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiville autoille myönnettävä suurempi tuki sekä sähköpyörien, joukkoliikennelippujen tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan myönnettävä tuki ohjaavat hankintoja todennäköisesti hiukan keskimääräistä vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin. Jos oletetaan, että kampanjaan osallistuneiden henkilöiden liikennesuoritteiden keskimääräiset päästöt ovat kampanjan jälkeen 115 g/km ja olisivat olleet ilman kampanjaa 120 g/km, voidaan kampanjalla arvioida olevan noin 400 CO₂-tonnin vuotuinen päästövähennysvaikutus⁸, joka vastaa noin 0,01 prosenttia henkilöautojen kokonaispäästöistä ja 0,005 prosenttia tieliikenteen kokonaispäästöistä. Lisäksi oletetulla hankinnan aikaistumisella voidaan arvioida olevan kertaluontoinen, noin tuhannen CO₂-tonnin suuruinen päästövähennysvaikutus vuonna 2021⁹. Jos oletetaan

(vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus * kertaa korkeampi tukisumma + mui-den autojen sekä pyörien ja joukkoliikennelippujen osuus * matalampi tukisumma). Käytetyillä oletuksilla Automäärä = $8\,000\,000\text{ €} / (0,3 * 2\,000\text{ €} + 0,7 * 1\,000\text{ €}) = 6\,154$.

⁶ Autoalan Tiedotuskeskus: Romutustilastoja. Viitattu 20.10.2020. [<http://www.aut.fi/tilastot/romutustilastoja>]

⁷ Liikenne- ja viestintävirasto: Ensirekisteröityjen ajoneuvojen päästötilastot. Päivitetty 2.10.2020. [<https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ensirekisteroityjen-ajoneuvojen-paastotilastot>]

⁸ Päästövaikutus voidaan arvioida ajokilometrien, automäärän ja ajoneuvon keskimääräisten päästöjen avulla. Vähäpäästöisemmän ajoneuvon hankkineiden kohdalla päästövähennys muodostuu uuden auton ja sellaisen auton, joka olisi muutoin hankittu, päästöjen erotuksesta. Vaikutus kestää uuden auton pitoajan. Laskelmassa on oletettu, että kampanjaan osallistuvat ajavat keskimäärin 14 000 kilometriä vuodessa. Oletukset vanhojen autojen ajokilometreistä pohjautuvat vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa romutettujen ja hankittujen autojen tietoihin, ks. tarkemmin edellä viitattu Paasilinna ym. 2019.

⁹ Päästövähennyksen muodostaa autohankintaa aikaistavien tapauksessa uuden auton ja romutettavaksi viedyn auton päästöjen erotus niiltä vuosilta, kun autohankintaa on aikaistettu. Laskelmassa on oletettu, että kampanjaan osallistuvat ajavat keskimäärin 14 000 kilometriä vuodessa, vievät keskimäärin romutettavaksi auton, jonka päästöt ovat 180 g/km ja hankkivat keskimäärin auton, jonka päästöt ovat

romutuspalkkiokampanjassa hankitun auton keskimääräiseksi pitoajaksi viisi vuotta, voidaan arvioida kampanjan vähentävän liikenteen CO₂-päästöjä kokonaisuutena noin 3 000 tonnia, jolloin kampanjalla vähennetyn CO₂-tonnin hinnaksi tulee noin 2 600 euroa per vähennetty CO₂-tonni, kun vaikutuksia esimerkiksi verotuottoihin ei huomioida.

Koska romutuspalkkion vaikutusta autojen kysyntään on vaikea arvioida, on myös sen vaikutuksia autoveron tuottoon hankala määrittää. Romutuspalkkio siirtää todennäköisesti autojen myyntiä jonkin verran tulevilta vuosilta kampanjavuodelle ja siten myös aikaistaa autoveron kertymistä. Romutuspalkkioon sisältyvä CO₂-päästöraja ja palkkion suuruuden porrastus vaihtoehtoisten käyttövoimien kohdalla ohjaa kuluttajia valitsemaan päästörajan alittavan auton korkeampipäästöisen auton sijaan. Tällä on autoveron tuottoa vähentävä vaikutus. Koska ei tiedetä, millaisen auton kuluttajat hankkivat ja millaisen he olisivat ilman kampanjaa hankkineet, on vaikutuksen määrällinen arviointi haastavaa. Jos oletetaan, että kuluttajat päätyvät noin 20 000 euroa maksavan, keskipäästöisen (oletus 120 g/km) auton sijaan vastaavan hintaiseen, mutta 115 g/km päästävään autoon, maksetaan tästä noin 200 euroa vähemmän autoveroa. Jos autoveroa maksetaan 200 euroa vähemmän 6 200 kampanjassa hankitusta autosta, vähenisi autoverotuotto tämän seurauksena noin 1 200 000 euroa. Jos tukea käytetään laajamittaisesti sähköpyörien, joukkoliikennelippujen tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävien yhdistämispalveluiden hankintaan, tulee autoverotuotto laskemaan merkittävästi tätä enemmän Vähäpäästöisiin autoihin siirtyminen vähentää myös jonkin verran polttoainevero- ja ajoneuvoverotuottoa.

Romutuspalkkion voidaan arvioida lisäävän autokaupan liikevaihtoa vuonna 2021 useilla kymmenillä miljoonilla euroilla ja vaikuttavan siten positiivisesti toimialan yrityksiin. Toisaalta kampanjalla olisi automyyntiä vähentävä vaikutus kampanjan jälkeisinä vuosina. Kampanjalla on todennäköisesti vastaava siirtovaikutus myös sähköpyörien myyntiin. Automyyntiin siirtymistä vuodelle 2021 voidaan pitää toimialan yritysten kannalta hyvänä asiana etenkin tilanteessa, jossa Covid-19-epidemia on vähentänyt merkittävästi autokauppaa vuonna 2020. Toimenpiteellä ei arvioida olevan työllisyysvaikutuksia.¹⁰

Kotitalouksien näkökulmasta romutuspalkkio lisäisi uuden auton hankintaan käytettävissä olevia varoja. Tuki kohdentuu todennäköisesti suhteellisen hyvätuloisille henkilöille, sillä kampanjassa edellytyksenä on uuden auton hankinta. Toisaalta mahdollisuus hyödyntää palkkiota sähköpyörien, joukkoliikennelippujen tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan tuo tuen todennäköisesti myös pienituloisempien ulottuville.

Romutuspalkkion käyttöönotto lisää Liikenne- ja viestintäviraston työmäärää ja edellyttää lisäresursseja. Uusi romutustukimalli tulee lisäämään hakemusten käsittelyyn tarvittavaa työvoimaa, koska aiempaa useampi hakemus kohdistuu suoraan viranomaisen käsiteltäväksi ja päätettäväksi. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi lisäresurssin tarpeen olevan useampi henkilötyövuosi.

115 g/km. Oletukset vanhojen autojen ajokilometreistä pohjautuvat vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa romutettujen ja hankittujen autojen tietoihin, ks. tarkemmin edellä viitattu Paasilinna ym. 2019. Hankinnan on oletettu aikaistuvan keskimäärin kahdella kuukaudella, perustuen edellä viitattuun Mianin ja Sufin (2012) tutkimukseen.

¹⁰ Arvio perustuu edellä viitattuun Mianin ja Sufin (2012) tutkimukseen, jossa romutuspalkkiokampanjalla ei havaittu olleen työllisyyttä kohentavaa vaikutusta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Romutuspalkkio voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisesti niin, että vaatimus uuden hankittavan henkilöauton käyttövoimasta rajattaisiin sähköön, korkeaseosetanoliin tai metaanista koostuvaan polttoaineeseen. Rajauksen avulla voitaisiin tehostaa romutuspalkkion päästövähennysvaikutuksia. Romutuspalkkion ehtojen tiukka rajaaminen todennäköisesti kuitenkin vähentäisi romutettavien autojen määrää, jolloin palkkion vaikutus autokannan uudistumiseen pieneneisi. Tuki voitaisiin myös sähköpolkupyöräiden lisäksi kohdistaa tavallisiin polkupyöriin. Sähköpolkupyörät kuitenkin arvioidaan mahdollistavan pidempien henkilöautolla suoritettavien matkojen korvaamisen. Myöskään henkilöautosta tavalliseen polkupyörään siirtyminen ei vaadi samalla tavalla taloudellisia valmiuksia.

Vaihtoehtoisesti romutuspalkkio voitaisiin myöntää uuden henkilöauton lisäksi myös käytetyn auton hankintaa varten. Palkkio voitaisiin toteuttaa myös siten, ettei myöntäminen olisi laisinkaan sidottu auton hankintaan. Tällöin tukikeino ei kuitenkaan suoraan edistäisi uusien autojen myyntiä. Vastikkeettoman romutuspalkkion avulla kannustettaisiin kuitenkin vanhojen henkilöautojen liikenteestä poistamiseen, mikä parantaisi liikenneturvallisuutta. Samalla vähentyisi vanhojen ajoneuvojen aiheuttamat negatiiviset ympäristövaikutukset. Vastikkeeton romutuspalkkio on aikaisemmin ollut käytössä esimerkiksi Ruotsissa.

Lisäksi vaihtoehtona olisi porrastaa romutuspalkkio hakijan tulotason mukaan, jolloin maksettava romutuspalkkio olisi korkeampi vähävaraisille hakijoille. Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2019 tekemän romutuspalkkiokampanjan vaikuttavuusarvioinnin mukaan romutuspalkkiota hyödynsivät eniten ne, joiden käytettävissä oleva varallisuus mahdollisti uuden auton hankinnan helpommin. Porrastamalla palkkion suuruus hakijan tulotason mukaan edistettäisiin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden toteutumista. Samalla vauhditettaisiin autokannan uudistumista, sillä porrastus vähentäisi tuen kohdistumista autoihin, jotka todennäköisesti hankittaisiin myös romutuspalkkiosta riippumatta. Tulotasoon perustuva malli edellyttäisi pidemmän aikaista valmistelua, jotta pystyttäisiin luomaan ehdot ja järjestelmä tulosisännäisen romutuspalkkion toteuttamiseksi. Valmistelussa pitäisi myös huomioida romutuspalkkion vaikutukset mahdollisiin muihin etuuksiin.

Romutuspalkkion ohella autokaupan elvytystoimenpiteenä voisi toimia myös muut elvytyskeinot. Yritysten käytettävissä on ollut muun muassa Finnveran ja Business Finlandin rahoituspalvelut sekä Covid-19-epidemian vaikutusten tasaamiseen luotu kustannustuki.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Romutuspalkkiota on ollut käytössä eri maissa eri aikoina. Aiemmin ulkomailla käytössä olleita romutuspalkkiojärjestelmiä on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (HE 156/2017). Romutuspalkkio on otettu käyttöön monessa eri maassa elvyttävänä toimenä Covid19-pandemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi.

Ranska

Ranskassa on otettu käyttöön korotettu romutuspalkkiojärjestelmä elvyttävänä toimenä. Ranskassa romutuspalkkion määrä on ollut sidottu palkkion saajan tuloihin, sekä hankittavan auton hiilidioksidipäästöihin kilometriä kohden. Täyssähköautolle pienituloisen voi saada suurimmillaan 5000 euron romutuspalkkion. Romutettavan bensiiniauto on täytynyt olla

rekisteröitynä rekisteröidä ennen vuotta 2006 ja romutettavan dieselauto on täytynyt olla rekisteröitynä ennen vuotta 2011.

Espanja

Espanjassa on otettu käyttöön romutuspalkkiojärjestelmä elvyttävänä toimenä kesällä 2020. Romutuspalkkion kokonaisbudjetti on 230 miljoona euroa. Romutuspalkkion myöntämisen ehtona on, että romutettava auto on omistettu vähintään yhden vuoden ajan. Palkkion määrä on riippuvainen hankittavan auton päästöistä. Tuki on kohdistettu luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille.

Italia

Italiassa on käytössä elvyttävänä toimenä romutuspalkkiojärjestelmä. Palkkion myöntäminen edellyttää, että on romutettu vähintään 10 vuotta vanhan auton. Palkkion suuruus riippuu hankittavan auton hiilidioksidipäästöistä kilometriä kohden. Palkkio voidaan myöntää luonnollisille henkilöille ja oikeudellisille henkilöille.

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos on ollut lausuntokierroksella 14.10.-19.10.2020. Esitys oli poikkeuksellisen lyhyellä lausuntokierroksella koska romutuspalkkio pyritään ottamaan käyttöön vielä vuoden 2020 puolella. Esitys liittyy seitsemänteen lisätalousarvioon ja tulee käsitellä tämän yhteydessä.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 21 taholta, sisältäen esimerkiksi järjestöjä, elinkeinoelämän edustajia, ministeriöitä ja valtion viranomaisia. Nämä tahot olivat: maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuojat- ja teollisuus ry, Bioenergia ry, Energiateollisuus ry, Gasum Oy, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Paikallisliikenneliitto ry, Pyöräilykuntien verkosto ry, Pyöräliitto ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry sekä Teknoliateollisuus ry.

Lausuntopyyntöön saatiin vastauksia yhteensä 49 kappaletta. Lausuntoja antoivat seuraavat tahot: valtiovarainministeriö, oikeusministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Suomen ympäristökeskus SYKE, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoliitto ry, Berge Auto Nordics Oy, Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Greenpeace, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, ITS Finland ry, Kesko Oyj, Lestijärven kunta Kaustisen seutukunta, Logistiikkayritysten Liitto ry, MaaS Global, Neste Oyj, Onnettomuustietoinstituutti OTI, Pyöräliitto ry, St1 Nordic Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Motoristit ry, Sähköinen liikenne ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Teknisen Kaupan Liitto ry, sekä 21 yksityishenkilöä. Maa- ja metsätalousministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa.

Lausunnoissa kannatettiin yleisesti esitystä määrääkaaisesta romutuspalkkiosta. Esityksestä annettiin muutamia vastustavia lausuntoja. Osassa kannattavissa lausunnoissa kritisoiitiin esityksen yksittäisiä osia. Lausunnoissa huomioitiin esityksen lyhyt lausunnoilla oloaika.

Valtiovarainministeriö ei kannata romutuspalkkion käyttöönottoa taloutta elvyttävänä toimenpiteenä ja huomauttaa, että erilaisia tukitoimenpiteitä on tarpeen tarkastella osana sitä kokonaisuutta, jonka hallituksen tähänastiset linjaukset ja toimet muodostavat. Oikeusministeriö esitti lausunnossaan useita tarkennuksia hallituksen esitykseen.

Sähköinen liikenne ry, Sähköteknisen kaupan liitto ry, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry ja Kesko Oyj ottivat kantaa romutuspalkkion voimassaolon pidentämiseksi. Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, sekä useat yksityishenkilöt kritisoivat ehtoa, jonka mukaan henkilöauton tulisi olla merkittynä liikenneasioiden rekisteriin yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta ennen romutusta.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoliitto ry, Kesko Oyj ja Berge Auto Nordics Oy lausuiivat, että hankittavan auton hiilidioksidigrammakilometrirajaa tulisi korottaa. Autoliitto ry, Greenpeace ja kolme yksityishenkilöä lausuiivat, että palkkiota tulisi soveltaa myös käytetyn auton hankintaan. Suomen Motoristit ry, Teknisen Kaupan Liitto ry:n moottoripyöräjaosto ja yksi yksityishenkilö lausuiivat, että romutuspalkkiota tulisi saada hyödyntää myös vähäpäästöisten moottoripyörien hankintaan.

Etanoliautoilijat ry ja St1 Nordic Oy ehdottivat, että palkkio myönnettäisiin myös korkeaseosetanolia polttoaineenaan käyttävän flexfuel -auton (FFV) hankintaan. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry ja Kaustisen seutukunta lausuiivat, että avustuksen määrä tulisi olla korkeampi sellaisen auton hankintaa varten, jonka käyttövoimana on metaanista koostuva polttoaine. Bioenergia ry ja Neste Oyj ehdottivat, että romutuspalkkiojärjestelmässä tulisi huomioida uusiutuvien polttoaineiden käyttö.

ITS Finland ry, Suomen ympäristökeskus SYKE, Greenpeace ja MaaS Global lausuiivat, että joukkoliikennelipun lisäksi palkkio tulisi saada käyttää myös joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältäviin yhdistämispalveluihin. Pyöräliitto ry ja valtiovarainministeriö lausuiivat, että sähköpyörän lisäksi palkkio tulisi myöntää myös tavallisen pyörän hankintaan.

Lausuntoyhteenvedo on luettavissa valtioneuvoston hankeikkunassa <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM061:00/2020>

Lausunnoissa esitetyt asiat on pyritty soveltuvien osin ottamaan huomioon esitystä viimeisteltäessä.

7 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin. Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta ja sen suhteesta valtionavustuslakiin (688/2001). Valtion varoista voitaisiin myöntää avustusta uuden henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan romutettavan auton tilalle (romutuspalkkio) valtion talousarvion varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2020—2021. Lisäksi ehdotettuun avustukseen sovellettaisiin valtionavustuslain säännöksiä.

2 §. Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset. Pykälän 1 momentin mukaan romutuspalkkio voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on hankkinut uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun, jos hän on toimittanut viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka omistajaksi hän on ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutusta ja joka on ensirekisteröity vuonna 2010 tai aikaisemmin, romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla. Pykälässä veloitettaisiin ajoneuvon omistajan toimittamaan romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa asianmukainen romutus. Omistajuus- ja liikennekäytössävaatimuksen tarkoituksena on kohdentaa romutuspalkkio niille autonomistajille jotka aktiivisesti käyttävät vanhaa ajoneuvoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä hankittavan henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun osalta. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että avustuksen voi myöntää, jos hankitun auton käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai sen toisena käyttövoimana on sähkö ja hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Momentin 1 kohdan tarkoituksena on varmistaa ladattavien hybridautojen osalta, että avustus kohdentuu vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin. Momentin 2 kohdassa säädettäisiin, että avustuksen voi myöntää, jos hankitun auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine. Kaasuautoihin tai korkeaseosetanolia polttoaineenaan käyttäviin autoihin ei sovellettaisi hiilidioksidipäästöihin perustuvaa grammakilometriraja-arvoa. Momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että hankitun auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 120 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Alle 120 grammaa kilometriltä päästöiset muut autot ovat energiatehokkaita bensiini- tai dieselautoja. Pykälän mukaan päästöt määritellään niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Tällä tarkoitetaan WLTP-mittausmenetelmällä mitattuja päästöjä.

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin avustuksen myöntämisen edellytyksistä sähköavusteisen polkupyörän hankintaan. Avustusta voitaisiin myöntää, jos hankittu sähköavusteinen polkupyörä on varustettu polkimin tai käsikammin ja on varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa. Ehdotetut edellytykset rajaavat pois esimerkiksi sähköskootterit ja tavalliset polkupyörät tuen piiristä.

Pykälän 2 momentin 5 kohdassa säädettäisiin avustuksen myöntämisen edellytyksistä kotimaan joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan. Avustusta voitaisiin myöntää, jos hankittu joukkoliikenteen kausilippu tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävä yhdistämispalvelu ostetaan romutettavan ajoneuvon romutuksen jälkeen. Avustusta ei voitaisi myöntää jo ennen tukikautta hankittuun joukkoliikennelippuun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävään yhdistämispalveluun. Avustusta voi myöntää esimerkiksi kuukausilippuun tai vuosilippuun. Romutuspalkkio voi kattaa useita joukkoliikennelippuja ja se voidaan myöskin myöntää eri joukkoliikennelippujen yhdistelmälle, esimerkiksi juna- ja bussilipuille, sekä näitä täydentäviä liikkumispalveluita sisältäville yhdistelmälipuille. Täydentäviä liikkumispalveluita voivat olla muun muassa kutsuohjautuvat liikennepalvelut tai kaupunkipyöräpalvelut. Romutuspalkkio myönnettäisiin kotimaan raide- ja tieliikenteen joukkoliikenteeseen. Avustusta ei voisi myöntää lento- tai laivaliikenteen lippuihin. Avustusta ei myöskään myönnettäisi joukkoliikennelippuun kuuluvista lisäpalveluista, kuten esimerkiksi junan makuupaikasta. Joukkoliikennelipun hankintaan tarkoitettu avustus tulee kuitenkin hakea yhdellä kertaa kaikkien tukeen tarkoitettujen lippujen osalta.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muista avustuksen saamisen ehdoista. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin avustuksen saamisen ehdoksi, että avustuksen saaja on saanut romutettavaksi toimittamasta autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen, josta ilmenee romutustodistuksen antopäivämäärä, romutettavan auton rekisteritunnus ja sen liikenneasioiden rekisteriin merkitty omistaja sekä romutettavan auton ajoneuvoluokka. Romutustodistuksesta tukea myöntävä viranomainen pystyy varmistamaan, että avustuksen saaja on oikeutettu tukeen. Momentin 2 kohdassa edellytettäisiin, että romutustodistus on päivätty aikaisintaan tämän lain astuttua voimaan. Momentin 3 kohdassa avustuksen saamisen

edellytyksenä on, että valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin avustuksen saamisen rajoituksista. Avustusta voitaisiin maksaa samasta romutetusta henkilöautosta ainoastaan kerran. Tällä tarkoitetaan sitä, että esimerkiksi yhteisomistuksessa olevan auton omistajille voidaan myöntää samasta romutetusta autosta ainoastaan yksi romutuspalkkio. Momentin tarkoituksena on estää tuen väärinkäyttöä.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin avustuksen hyödyntämisestä muiden avustuksien yhteydessä. Avustusta voitaisiin myöntää yksinomaan sähköä käyttövoimana hyödyntävän henkilöauton hankintaan, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista. Täyssähköautojen hankintaan voisi hyödyntää romutuspalkkion lisäksi sähköautojen hankintatukea.

3 §. Avustuksen määrä. Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion suuruudesta. Pykälän 1 momentin mukaan romutuspalkkioita myönnettäisiin valtion varoista 2 000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on sähkö, korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine. Pykälän 2 momentin mukaan romutuspalkkiota myönnettäisiin valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 120 grammaa hiilidioksidia kilometriltä. Pykälän 3 momentin mukaan romutuspalkkioita myönnettäisiin valtion varoista sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaa vastaan 1 000 euroa tai enintään hankintahinnan verran.

4 §. Romutuspalkkion hakeminen. Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion hakemisesta. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi hakemuksesta romutuspalkkion avustuksen saajalle 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävästä hankitusta uudesta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä, joukkoliikenteen kausilipusta tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävästä yhdistämispalvelusta. Romutuspalkkiota tulisi hakea viimeistään 31.12.2021. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys siitä hankitusta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä, joukkoliikenteen kausilipusta tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävästä yhdistämispalvelusta, jonka hankintaa varten valtionavustus on myönnetty, ja jäljennös 2 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettua romutustodistuksesta. Yksilöidystä selvityksestä tulisi ilmetä luotettavasti hankinnan hinta ja ostotapahtuman ajankohta.

5 §. Valvonta ja takaisinperintä. Pykälässä säädettäisiin laissa tarkoitetun valtionavustuksen valvonnasta ja takaisinperinnästä. Valvonnasta ja takaisinperinnästä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Romutuspalkkion valvontaan ja takaisinperintään sovellettaisiin valtionavustuslain asianomaisia säännöksiä.

6 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin avustuksen saajan oikeudesta hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019). Muutosta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta.

7 §. Tarkemmat säännökset. Pykälässä säädettäisiin valtuutussäännöksestä, jonka nojalla tarkemmat säännöksestä avustusten hakumenettelystä ja avustusten maksamisesta voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

8 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaaisesta voimassaolosta. Laki tulisi voimaan 1.12.2020 ja olisi voimassa 31.3.2022 asti. Hakemus romutuspalkkion saamiseksi tulee jättää 4 momentin mukaisesti 31.12.2021 mennessä. Liikenne- ja viestintävirasto

käsittelee määräajan sisällä jätetyt hakemukset 31.3.2022 mennessä. Pääpaino hakemusten käsittelyssä painottuu tukikauden alkuun aikaisempien tukikausien aikana ja arvioiden mukaan loppuvuodesta 2021 hakemuksia on enää vähäisesti.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.12.2020 ja on voimassa 31 päivään maaliskuuta 2022. Laki on tarkoitettu määräaikaiseksi. Määräaikaisuuden perustellaan väliaikaisella tarpeella lisätä uusien autojen myyntiä. Erityisesti uusien autojen kauppa on hidastunut pandemian seurauksena ja myöntämällä ehdotettua tukea voidaan väliaikaisesti lieventää pandemian vaikutusta. Tukisummaa varten varataan 8 miljoona euroa ja sitä voisi hakea 1.12.2020-31.12.2021.

9 Toimeenpano ja seuranta

Tukikauden loputtua Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportin romutuspalkkion vaikutuksista. Seurantaraportissa selvitetään romutuspalkkion kohdentuminen ja käyttötarkoitus sekä hankittujen ajoneuvojen ominaisuudet. Lisäksi arvioinnissa huomioidaan kampanjan vaikutukset kampanjan jälkeiseen autokauppaan. Arvioinnissa pyritään erottamaan romutuspalkkiokampanjan vaikutus muusta yleisestä kehityksestä.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2020 seitsemänneksi lisätalousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

11 Suhde perustuslakiin ja sääntämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi määräaikainen laki romutuspalkkiosta. Lailla pyritään edistämään talouden elpymistä, autokannan uusiutumista, liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistä sekä kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuutta. Lailla oikeutettaisiin uuden vähäpäästöisen henkilöauton, uuden sähköpyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ostaja saamaan taloudellista hyvitystä laissa säädettävien edellytysten täyttyessä. Laissa ei säädettäisi yksilön oikeuksien rajoittamisesta tai yksilöitä koskevista velvollisuuksista. Lain mukainen menettely olisi tasapuolinen ja yhdenvertainen. Menettely ei kohdistuisi syrjivästi maahantuojia taikka auton, sähköpyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ostajia kohtaan. Lailla ei myöskään säädettäisi markkinoille tulon esteitä tai rajoitettaisi maahantuontia tai jälleenmyyntiä.

Lain nojalla valtioneuvoston asetuksella annettavat tarkemmat säännökset koskisivat auton, sähköpyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ostajalle annettavasta hyvityksestä valtionosuutena maksettavien avustusten hakumenettelyä ja maksamista. Säännökset olisivat teknisluonteisia, eivätkä kohdistuisi yksilöiden tai yhteisöjen oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Esitys ei sisältäisi mitään perustuslain kannalta huomionarvoisia säännöksiä.

Edellä esitetyn mukaisesti ehdotettu laki ei sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. Siten on perusteltua katsoa, että esitykseen sisältyvä lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa sääntämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

henkilöautojen romutuspalkkiosta vuosina 2020 ja 2021

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

Valtion varoista myönnetään avustusta uuden henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan romutettavan auton tilalle (*romutuspalkkio*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2020 ja 2021 siten kuin tässä laissa säädetään. Valtionavustuksista säädetään lisäksi valtionavustuslaissa (688/ 2001).

2 §

Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää romutuspalkkion sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on hankkinut omaan käyttöönsä uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun, jos hän on toimittanut viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka omistajaksi hän on ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta välittömästi ennen romutusta ja joka on ensirekisteröity vuonna 2010 tai aikaisemmin, romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä säädetyllä tavalla.

Romutuspalkkio voidaan myöntää, jos:

1) hankitun auton käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai sen toisena käyttövoimana on sähkö ja hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan;

2) hankitun auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine;

3) hankitun auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 120 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan;

4) hankittu sähköavusteinen polkupyörä on varustettu polkimin tai käsikammin ja on varustettu sellaisella enintään 250 watin tehoisella sähkömoottorilla, joka toimii vain poljettaessa ja kytkeytyy toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa; tai

5) hankittu joukkoliikenteen kausilippu tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävä yhdistämispalvelu on tarkoitettu avustuksen saajan käyttöön kotimaan raide- tai tieliikenteeseen.

Romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

1) romutuspalkkion saaja on saanut romutettavaksi toimittamastaan autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen ja merkitty uuden hankitun auton omistajaksi tai haltijaksi;

2) romutustodistus on annettu aikaisintaan 1.12.2020 ja viimeistään 31.12.2021; ja

3) valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Romutuspalkkio voidaan myöntää samasta romutetusta henkilöautosta ainoastaan kerran.

Romutuspalkkio voidaan myöntää yksinomaan sähköä käyttövoimana hyödyntävän henkilöauton hankkineelle, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

3 §

Avustuksen määrä

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 2 000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on sähkö, korkeaseosetanoli tai metaanista koostuva polttoaine.

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton hankintaa vastaan, jonka päästöt ovat enintään 120 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaa vastaan hankintahinnan verran, enintään kuitenkin 1 000 euroa.

4 §

Romutuspalkkion hakeminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta romutuspalkkion avustuksen saajalle 2 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävästä hankitusta uudesta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä, joukkoliikenteen kausilipusta tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävästä yhdistämispalvelusta. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä hankitusta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä, joukkoliikenteen kausilipusta tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävästä yhdistämispalvelusta, jonka hankintaa varten romutuspalkkiota haetaan, ja jäljennös 2 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta romutustodistuksesta. Hakemus on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2021.

5 §

Valvonta ja takaisinperintä

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tässä laissa tarkoitetun romutuspalkkion valvonnasta ja takaisinperinnästä. Romutuspalkkion valvonnasta ja takaisinperinnästä säädetään valtionavustuslaissa.

6 §

Muutoksenhaku

Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

7 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset avustusten hakemisesta ja maksamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

8 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä joulukuuta 2020 ja on voimassa 31 päivään maaliskuuta 2022

Helsingissä 29.10.2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka