

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta vuodelle 2018 ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta vuosille 2018–2021. Laissa säädettäisiin uuden henkilöauton hankkivalle maksettavasta vanhan auton romutuspalkkiosta, uuden sähkökäyttöisen henkilöauton ostajalle tai pitkäaikaisvuokraajalle maksettavasta hankintatuesta sekä henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntavalle maksettavasta tuesta. Valtio maksaisi romutuspalkkiota auton käyttövoimasta riippuen 2 000 tai 1 000 euroa kustakin laissa säädettävät edellytykset täyttävästä autosta. Lisäksi tarkoitus on, että autoala osallistuisi vapaaehtoisesti romutuspalkkion maksamiseen. Romutuspalkkion maksamisen edellytyksenä olisi se, että uuden vähäpäästöisen henkilöauton ostaja veisi samalla vähintään 10 vuotta vanhan omistuksessaan olevan auton romutettavaksi lailliseen kierrätyspisteeseen. Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea maksettaisiin 2 000 euroa vuosina 2018–2021 kustakin laissa säädettävät edellytykset täyttävästä autosta. Hankintatuen maksamisen edellytyksenä olisi, että ostettavan tai pitkäaikaisvuokrattavan henkilöauton hankintahinta olisi korkeintaan 50 000 euroa ja käyttövoimana olisi ainoastaan sähkö. Muuntotukea myönnettäisiin 1 000 euroa henkilöauton muuttamiseksi kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa muuttamiseksi etanolikäyttöiseksi. Valtionavustusta maksettaisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle.

Esitys liittyy valtion vuoden 2018 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti lailla edistettäisiin hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevan hankkeen tavoitteiden toteutumista edistämällä uusituvan energian ja puhtaan teknologian käytön yleistymistä liikenteen toimialalla.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja olemaan voimassa 31 päivänä joulukuuta 2021. Romutuspalkkio olisi kuitenkin käytössä vain 31 päivään elokuuta 2018.

Lakiehdotuksessa mainitut romutuspalkkio, henkilöautojen hankinta- ja muuntotuet on notifiointava Euroopan komissiolle ennen niiden käyttöönottoa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö.....	6
2.3 EU:n lainsäädäntö.....	8
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	8
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	9
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	9
4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset.....	10
4.3 Ympäristövaikutukset.....	10
4.4 Yritysvaikutukset.....	11
5 ASIAN VALMISTELU.....	12
6 RIIPPUVUUS MUISTA ESITYKSISTÄ.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	15
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	15
2 VOIMAANTULO.....	19
3 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	19
LAKIEHDOTUS.....	21
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta ..	21

YLEISPERUSTELUT

1 Johdanto

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja EU:n päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa, sillä liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia taa-kanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä. Noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 58 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä, 37 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput linja-autoista, moottori-
pyöristä sekä muista kulkuneuvoista. Rautatieliikenteen osuus päästöistä on noin prosentin verran, lentoliikenteen noin kaksi prosenttia ja vesiliikenteen noin neljä prosenttia.

Marraskuussa 2016 valmistuneessa kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on tarkasteltu eri sektoreiden päästövähennyspotentiaalia sekä linjattu sektorikohtaisia päästövähennystavoitteita. Strategiassa on linjattu, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on leikattava puolet vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verrattuna. Pitkällä aikavälillä koko liikennesektorista on tehtävä erittäin vähäpäästöinen. Nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmällä polttoaineilla tai käyttövoimilla.

Kevään 2017 kehyspäätöksessä kohdennettiin yhteensä 100 milj. euron lisämääräraha vuosille 2018–2021 (25 milj. euroa/vuosi) kansallista ilmasto- ja energiastrategiaa toteuttaviin toimenpiteisiin. Päätetyllä lisärahoituksella edistetään vähäpäästöistä liikennettä kuten sähkö- ja kaasuautoilua, uusiutuvan energian tuotantoa, puurakentamista ja strategian tavoitteita edistäviä kokeiluja. Liikenne- ja viestintäministeriön asettama parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä otti väliraportissaan kantaa lisämäärärahan kohdennuksesta liikenteen päästövähennystoimenpiteisiin. Työryhmä esitti määräaikaista rahoitusta sähköautojen hankintatukea ja kaasu- ja flex fuel -autojen konvertoinille yhteensä 6 milj. euroa vuosittain ajalle 2018–2021. Kesän 2017 budjettiriihessä hallitus päätti panostaa parlamentaarisen työryhmän esittämän tuen lisäksi lisärahoitusta liikenteen päästövähennystoimiin, jonka johdosta varattiin rahoitus myös romutuspalkkiolle. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen osoitettiin 8 milj. euroa vuoden 2018 talousarvioon.

Romutuspalkkion käyttöönotolla pyritään edistämään autokannan uusiutumista, mikä johtaisi päästöjen vähentymiseen. Suomen autokanta on keskimäärin iältään vanha useimpiin muihin Euroopan unionin jäsenvaltioihin verrattuna. Asettamalla CO₂ raja-arvo uusille henkilöautoille, jonka ostosta romutuspalkkio myönnetään, edistetään vähäpäästöisen ja vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevan henkilöautokannan lisääntymistä.

Sähköautojen hankintatuella pyritään edistämään liikenteen sähköistymistä. Energia- ja ilmastostrategiaan on asetettu tavoitteeksi vähintään 250 000 sähkökäyttöistä ajoneuvoa vuoteen 2030 mennessä. Täyssähköauto on liikenteen päästöjen osalta laskennallisesti CO₂-päästötön ja arvioiden mukaan hankintatuen avulla ostetut tai pitkäaikaisvuokratut sähköautot korvaisivat todennäköisesti erityisesti bensiiniautoja.

Valtion varoista maksettavalla henkilöautojen muuntotuella pyritään edistämään maamme henkilöajoneuvokantaa siten, että entistä useampi auto voisi hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia.

2 Nykytila

2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

Romutuspalkkio

Suomessa on aikaisemmin ollut käytössä romutuspalkkiokokeilu vuonna 2015. Romutuspalkkion ehdoista säädettiin määräaikaisella lailla ajoneuvojen romutuspalkkiokokeilusta (1212/2014; HE 251/2014 vp). Romutuspalkkionkokeilun tavoitteena oli uudistaa Suomen eurooppalaisittain iäkästä autokantaa, jotta liikenteessä olevat autot olisivat nykyistä ympäristöystävällisempiä ja turvallisempia. Vuoden 2015 romutuspalkkion saamisen ehtona oli, että uuden auton oltava vähäpäästöinen ja romutettavaksi vietävän auton piti olla vähintään 10 vuotta vanha. Romutuspalkkion uuden henkilö- tai matkailu-auton hankintaa varten sai, jos viralliseen vastaanottopisteeseen vei romutettavaksi oman, yli 10 vuotta vanhan auton ja osti tilalle enintään 120 g/km hiilidioksidia päästävän auton. Suursuosion saavuttaneelle romutuspalkkiokokeilulle myönnettiin ensin kolme miljoonaa euroa. Rahojen loputtua valtio myönsi viiden miljoonan euron lisärahoituksen, joka sekin käytettiin loppuun jo marraskuun 2015 aikana.

Kokeilun aikana romutettiin noin 17 prosenttia enemmän henkilöautoja kuin vastaavaan aikaan edellisen vuoden aikana. Koko vuonna henkilöautojen romutusmäärä oli 7 prosenttia edellistä vuotta suurempi. Romutuspalkkiokokeilussa romutettujen autojen keski-ikä oli noin 18,6 vuotta, joka on noin 2,5 vuotta alempi kuin samaan aikaan romutettujen muiden henkilöautojen keski-ikä. Noin 70 prosenttia kokeilussa romutetuista autoista oli liikennekäytössä. Kokeilussa romutettujen autojen keskimääräinen ajosuorite oli edellisenä vuonna noin 12 800 km. Noin 80 prosenttia kokeilun yhteydessä romutetuista autoista oli romutuspalkkion hyödyntäjän tai hänen perhe- tai ystäväpiirinsä omistuksessa ennen kokeilun alkua. Kyselytutkimuksen tulosten perusteella vain noin 10 prosenttia romutetuista autoista olisi päätyntä romutukseen ilman kokeilua. Romutuspalkkiolla hankittujen uusien autojen hiilidioksidipäästöt olivat 107,3 g/km, kun kaikilla uusilla samaan aikaan rekisteröidyillä autoilla päästöt olivat keskimäärin 122 g/km. Romutuspalkkiolla hankittiin selvästi keskimääräistä enemmän pienikokoisia (B-segmentin) autoja.

Ajoneuvon 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, sekä kierrätys- ja hyödynnettävyytavoitteiden 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. Romuajoneuvon viimeisellä haltijalla on velvollisuus toimittaa romuajoneuvo tuottajavastuun piiriin kuuluvan järjestelmän kerääjälle tai esikäsittelijälle.

Sähköautojen hankintatuki

Työ- ja elinkeinoministeriö myönsi yritysten sähköauto- ja latauslaitteiden hankintoihin energiainvestointitukea, jonka tarkoituksena oli vauhdittaa sähköistä liikennettä Suomessa. Rahoitusta ohjattiin viiden vuoden aikana sähköautojen ja latauslaitteiden energiatukeen. Yrityksille mak-

HE 156/2017 vp

settu tuki oli noin 30 % sähköautojen leasing-maksun pääomaosuudesta ja 35 % latausjärjestelmäinvestoinneista. Tukiohjelma on edistänyt sähköisen liikenteen ja siihen liittyvän liiketoiminnan käynnistymistä ja kehittymistä Suomessa. Vuoden 2015 lopussa liikenteeseen oli rekisteröity yhteensä runsaat 1500 sähköautoa, joista noin kolmannes oli saanut energiatukea. Energiatukea ei myönnetty yksittäisille henkilöille vaan ainoastaan yrityksille.

Vuoden 2017 kaikista ensirekisteröinneistä noin puolet ovat Teslan Model S ja Model X malleja, joiden lähtöhinnat ovat varustelusta riippuen noin 100 000 euroa. Keskikokoisten autojen kokoluokassa noin 40 000 euroa maksavat Nissan Leaf, Hyundai Ioniq, BMW I3 ja VW Golf vastaavat noin 40 % myynnistä. Pikkuautoissa sähköautojen ja polttomoottorien suhteellinen hintaero on huomattavin sähköautojen maksaessa noin 30 000 euroa. Tässä kokoluokassa Renault Zoe vastaa suurimmasta osasta markkinoita Suomessa. Kaikista sähköautoista noin 40 % myydään yksityishenkilöille. Loput 60 % autoista myydään yrityskäyttöön. Tällä hetkellä yksityisten henkilöiden pitkäaikaisvuokrauksen osuus on noin 0,5-2 %:n luokkaa kaikista pitkäaikaisvuokratuista autoista. Tarjonta markkinoilla on kuitenkin kasvanut merkittävästi viimeisen 2 vuoden aikana.

Tällä hetkellä sähköautojen yleistymistä ei tueta hankintatuen muodossa valtion varoista. Liikenteen verotus on sähköautojen osalta edullinen verrattuna perinteisillä polttoaineilla kulkeviin autoihin. Sähköautojen yleistymiseen arvelaan vaikuttavan eniten latausmahdollisuus, akkuteknologian kehitys sekä hankintahinta. Kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan on asetettu tavoitteeksi, että liikenteessä olisi vähintään 250 000 sähköautoa vuoteen 2030 mennessä.

Henkilöautojen kaasua- ja etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuki

Henkilöautojen konvertointia kaasukäyttöiseksi ei ole aikaisemmin tuettu valtion varoista. Tällä hetkellä henkilöauton kaasukäyttöiseksi muunnokset ovat verrattain harvinaisia. Vuonna 2014 bensiiniautoja konvertoitiin kaasukäyttöiseksi 54 kappaletta vuonna 2014, 29 kappaletta vuonna 2015 ja 25 kappaletta vuonna 2016. Liikenteen turvallisuusviraston muutoskatsastustietojen mukaan etanolikonversioita on muutoskatsastettu 23 kappaletta vuonna 2015 ja 243 kappaletta vuonna 2017. Jälkiasennussarjoja on kuitenkin myyty VTT:n arvion mukaan noin 500 kappaletta vuosittain. Erot myytyjen jälkiasennussarjojen arvioidussa määrässä ja muutoskatsastusten määrässä johtuivat siitä, että kaikkia autoja ei ole esitetty muutoskatsastukseen kuten lainsäädännössä edellytetään.

Muutettaessa ajoneuvon moottoria siten, että käyttövoimaksi tulee maakaasu, tulee kaasulaitteiston asennus tarkastaa vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain (390/2005) 6 luvussa tarkoitettulla tavalla. Maakaasulaitteiston asennuksessa tulee käyttää E-säännön 110 vaatimuksia vastaavia osia. Katsastaja voi tarkastaa komponentit niissä olevista hyväksyntämerkinnöistä tai komponenttivalmistajan toimittamista todistuksista.

Maakaasumuutoksen päästöt voidaan todeta muutossarjan valmistajan antamasta todistuksesta. Kaasumuutoksille on E-sääntö 115 missä säädetään komponenteista, kaasusäiliöiden ja linjojen turvallisesta sijoittamisesta ja päästöistä muutosten jälkeen. Päästövaatimusten katsotaan täyttyvän Suomessa, jos muutossarja on tarkoitettu siihen autoon, mihin se on asennettu ja vastaa E-115 vaatimuksia.

Kaasumuutos näkyy auton rekisteritiedoissa muutoskatsastuksessa tehdyn muuttuneen käyttövoiman perusteella.

Vastaavia turvallisuusvaatimuksia ei ole voimassa henkilöauton etanolikäyttöiseksi muuntamisen suhteen. E-85 muutossarjan asentaminen ei ole missään muodossa luvanvaraista ja sen voi suorittaa myös itse. Ennen 2007 käyttöön otettujen autojen kohdalla päästövaatimusten katsotaan täyttyvän, jos auto läpäisee määräaikaikatsastuksessa suoritettavan päästömittauksen. Määräaikaikatsastuksessa ei ole mahdollista tarkastaa mitataanko autoa tavallisella bensalla vai korkeaseosetanolilla. Muutossarja ei vaikuta rekisteriin merkittyyn käyttövoimaan. Muutoksesta tehdään vakiomuotoinen erikoisehto auton rekisteritietoihin muutoskatsastuksessa.

2.2 Kansainvälinen kehitys ja ulkomaiden lainsäädäntö

Taloudellisia kannustimia ajoneuvojen romutuksen yhteydessä sekä sähköauton hankintaa varten on kokeiltu monissa eri maissa. Toteutuskeinoina on ollut sekä suorat tuet että verotukseen liittyvät huojennukset.

Ruotsi

Ruotsissa tuli kesäkuun 2007 alussa voimaan uusi tuottajavastuuseen perustuvaa laki ajoneuvojen romuttamisesta (Lag om bilskrotningsfonden 2007:162). Autonromutusrahastossa tuoloin 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 katalysaattorittomat 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.

Ruotsissa on vuodesta 2012 ollut käytössä hankintatuki vähäpäästöisille autoille, joka on suuruudeltaan 20.000 kruunua ladattaville hybrideille ja 40.000 kruunua täyssähköautoille. Tämä hankintatuki on määritelty erillisenä valtion avustuksena ja siihen ovat oikeutettuja myös yritykset. Yritysten kannuste on 35 % vähäpäästöisen auton ja vastaavan bensiini- tai dieselkäyttöisen auton hintaerosta. Vuodesta 2009 lähtien Ruotsissa erittäin vähäpäästöiset autot ovat saaneet myös vapautuksen vuosittaisesta ajoneuvoverosta viiden vuoden ajaksi. Tämä vapautus koskee sekä kotitalouksia että yrityksiä auton ostajina ja henkilöautojen lisäksi myös pakettiautoja ja pienoislinja-autoja. Lisäksi työsuhdeautojen verotusarvon määrittämisessä sähkö- ja kaasukäyttöiset autot sekä ladattavat hybridit ovat vuodesta 2012 saaneet vähennyksen. Näiden autojen verotusarvon laskennassa käytetään vastaavan bensiini- tai dieselkäyttöisen auton uushankinta-arvoa. Lisäksi on voimassa 40 % alennus verotusarvosta suhteessa vastaavaan bensiini- tai dieselkäyttöiseen autoon. Ruotsissa valmistellaan vuonna 2018 käyttöön otettavaa, laajempaa vähäpäästöisten autojen hankintakannusteet korvaavaa, bonus ja malus -verojärjestelmää, jossa suuripäästöisistä autoista peritty korkeampi ajoneuvovero käytettäisiin vähäpäästöisten autojen hankintakannusteisiin.

Norja

Norjassa sähköautojen hankinnan tukeminen aloitettiin jo 1990-luvulla poistamalla sähköautoilta hankinnan yhteydessä perittävä autovero. Norjan tavoitetta autokannan sähköistämiseen on tuettu sekä taloudellisen ohjauksen keinoin että sallimalla sähköautoille liikkumiseen liittyviä etuja, kuten oikeuden käyttää joukkoliikennekaistoja.

Merkittävimmät taloudellisen ohjauksen keinot ovat arvonnalisäveroon ja autoveroon liittyviä vähennyksiä. Ladattavat hybridiautot saavat massa- ja tehoerusteisesta autoverosta 26 % vä-

HE 156/2017 vp

hennyksen ja tavanomaiset hybridautot 5 % vähennyksen. Täyssähköautot puolestaan on kokonaan vapautettu sekä uusista autoista maksettavasta 25 % arvonlisäverosta että autoverosta. Lisäksi työsuhdekäytössä olevat täyssähköautot saavat 50 % alennuksen verotusarvosta, sähköautojen leasingtoiminnassa sovelletaan alemmaa arvonlisäverokantaa kuin muissa ajoneuvoissa ja sähköautojen hankintaan yrityskäyttöön myönnetään yrityksille rahoitustukea.

Norjassa taloudellisten ja muiden kannusteiden purkaminen pyritään toteuttamaan vuoteen 2025 mennessä. Vapautus tiemaksuista sekä oikeus joukkoliikennekaistojen käyttöön purettaneen jo vuoteen 2018 mennessä.

Alankomaat

Alankomaiden vuonna 2009 toteutetussa romutuspalkkiokokeilussa auton ostaja oli ostaessaan uuden auton yli 13 vuotiaan bensiinikäyttöisen tai yli yhdeksänvuotiaan diesel-käyttöisen auton tilalle oikeutettu 750–1750 euron suuruiseen palkkioon. Palkkio ei ollut sidottu esimerkiksi uuden auton päästörajoihin. Alankomaissa on nykyisin käytössä tuottajavastuuseen perustuva romutuspalkkiojärjestelmä. Auton omistaja ei joudu maksamaan viedessään auton romutettavaksi.

Alankomaissa vähäpäästöisten autojen hankintatukia on sovellettu esimerkiksi työsuhdeautojen verotuksessa. Työsuhdeauton verotusarvo on 22 % auton yleisestä jälleenmyyntihinnasta, mutta täyssähköauton verotusarvo on 4 %. Lisäksi autoverotus sekä vuosittain perittävä ajoneuvovero on porrastettu auton päästöjen mukaan, täyssähköautoille autovero on 0 %.

Ranska

Ranskassa on vuodesta 2008 lähtien ollut käytössä ns. malus ja bonus –verojärjestelmä, jossa suuripäästöisen auton ostaja joutuu maksamaan haittaveroa (malus) ja vähäpäästöisen auton ostaja saa ostokannusteen (bonus) uuden auton ensirekisteröinnin yhteydessä. Haittavero vaihtelee auton päästöjen mukaan alle 1000 eurosta yli 10.000 euroon. Bonus puolestaan on päästötason mukaan joko 1.000 euron tai 6.300 euron suuruinen.

Lisäksi Ranskassa on käytössä romutuspalkkio, jolla bonusta saavaan uuteen autoon voi saada myös lisäbonuksen, mikäli uuden auton hankinnan yhteydessä romuttaa vähintään 15 vuotta vanhan auton. Mikäli romutuksen kohteena on vanha dieselauto, voi myös saada lisäromutuspalkkion. Näin ollen ostokannustebonus huomioon ottaen, täyssähköauton hankintaan myönnettävä tuki voi olla jopa 10.000 euroa. Ehtona lisäromutuspalkkion saamiseen on se, ettei uudessa autossa ole dieselmootoria.

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 piristysruiske 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.

HE 156/2017 vp

Saksassa 1.1.2016–31.12.2020 ensirekisteröitävät täyssähköautot on vapautettu 10 ensimmäisen käyttövuoden aikana vuosittain maksettavasta ajoneuvoverosta. Ajoneuvovero on porrastettu hiilidioksidipäästöjen määrän mukaan. Myös työsuhdeautojen tuloverotuksessa sähköautoja kohdellaan käyttämällä poikkeavaa laskentatapaa, jonka tarkoituksena on kompensoida sähköautojen kalliimmasta hankintahinnasta johtuvaa korkeampaa verotusarvoa.

Huhtikuussa 2016 Saksassa hyväksyttiin ohjelma edistämään sähköautoilua maassa. Ohjelman budjetiksi määritettiin 1 miljardi euroa, josta 600 miljoonaa kohdennettiin hankintatukeen, 300 miljoonaa latausverkon rakentamisen tukemiseen ja 100 miljoonaa sähköautojen hankintaan valtiolle. Hankintatuen kustannukset jakaantuvat valtion ja autovalmistajien kesken.

Täyssähköauton hankintatuen summa on 4000 euroa ja sähköhybridi-auton 3000 euroa. Lukusautot, kuten Tesla Model S ja BMW i8, rajattiin pois tuen piiristä määrittämällä autoille, joiden hankintaan saa hankintatukea, 60 000 euron maksimihinta. Lisäksi, ostajan tulee pitää sähköautoa omistuksessaan vähintään 9 kuukautta hankinnan jälkeen. Samat hinnat pätevät myös sähköauton hankintaan leasing-sopimuksella.

2.3 EU:n lainsäädäntö

Ajoneuvojen romutusta Euroopan unionin jäsenvaltioissa koskee edellä mainittu romuajoneuvodirektiivi. Euroopan unionissa ei sitä vastoin ole voimassa välittömästi romutuspalkkiota, sähköautojen hankintatukea tai muuntotukea koskevaa lainsäädäntöä.

Yrityksille myönnettäviä valtiontukea koskevista periaatteista on säädetty 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 kun se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Esitettyjen tukien ei katsota täyttävän edellä mainittuja kriteereitä. Siitä huolimatta tuet on notifioidava komissiolle ennen niiden käyttöönottoa.

3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Romutuspalkkion tavoitteena on edistää autokannan uudistumista ja samalla vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Uusille myytävillä henkilöautoille asetettaisiin CO₂ raja-arvoksi enintään 110g/km. Lisäksi tukea voitaisiin hyödyntää myös uuden kaasuauton, sähköauton tai ladattavan hybridi-auton ostoa varten. Esityksellä arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia viralliseen kierrätykseen vietävien autojen määrään. Romutuspalkkioon sisältyvä valtionavustus toteutettaisiin ostettavan auton kaupanhinnan alennuksena. Hyvityksen kohteena olevista autoista maksettaisiin normaalisti niihin kohdistuva autovero. Lisäksi tarkoituksena on, että autoala osallistuisi vapaaehtoisuuden pohjalta romutuspalkkion maksamiseen.

Sähköautojen hankintatuen tavoitteena on edistää liikenteen sähköistymistä ja samalla vähentää liikenteen päästöjä. Vuosina 2018–2021 tuen avulla saataisiin liikenteeseen yhteensä noin 1 875 uutta täyssähköautoa. Hankintatukeen sisältyvä valtionavustus toteutettaisiin ostettavan sähköauton kaupanhinnan alennuksena tai alennuksena pitkäaikaisvuokratun sähköauton kuu-kausimaksuista. Hankintatukea myönnettäisiin uutena enintään 50 000 euroa maksavien henkilöautojen ostoa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Yli 50 000 euron autojen kysynnän ei katsota merkittävästi lisääntyvän saajakohtaisen tuen suhteellisen pienen määrän johdosta ja näin

ollen tukea myönnettäisiin hankintahinnaltaan edullisimpien sähköautojen hankintaa varten. Hyvityksen kohteena olevista autoista maksettaisiin normaalisti niihin kohdistuva autovero.

Valtion varoista maksettavasta muunnostuen avulla pyritään edistämään maamme henkilöajoneuvokantaa siten, että entistä useampi auto voisi hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia.

Lisäksi, valtion avustusten tarkoituksena on pyrkiä vaikuttamaan kuluttajien käyttäytymiseen tavalla, joka nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen.

4 Esityksen vaikutukset

4.1 Taloudelliset vaikutukset

Valtiontaloudelliset vaikutukset muodostuvat romutuspalkkioon varattavasta 8 miljoonan euron suuruudesta valtionosuudesta sekä hankinta- ja muuntotukiin varattavasta 24 miljoonan euron suuruudesta valtionosuudesta. Arvioiden mukaan sähköautojen hankintatukea ei kuitenkaan kuluisi kuin 3,75 miljoonaa euroa tukikauden aikana. Arvioiden mukaan muuntotukea kuluisi yhteensä 4 miljoonaa euroa tukikauden aikana. Huomioitavaa kuitenkin on, että sähköautojen hankintatuen osalta viimeisten vuosien arvioon sisältyy monia epävarmuuksia.

Sähköautotuen käyttöönotolla myytäisiin yhteensä noin 1875 uutta täyssähköautoa vuosina 2018–2021. Hankintatuen suuruudella ja asetetulla hintakatolla on suora vaikutus myytyjen sähköautojen määrään. Arvion mukaan uusia hankintatuen mukaisia sähköautoja myytäisiin vuosittain seuraavasti:

Vuonna 2018 myytäisiin 173 uutta täyssähköautoa, tuki 2000e/auto (tuen määrä 346 000 €)
Vuonna 2019 myytäisiin 299 uutta täyssähköautoa, tuki 2000e/auto (tuen määrä 598 000 €)
Vuonna 2020 myytäisiin 515 uutta täyssähköautoa, tuki 2000e/auto (tuen määrä 1,03 milj. €)
Vuonna 2021 myytäisiin 888 uutta täyssähköautoa, tuki 2000e/auto (tuen määrä 1,78 milj. €)

Esitetyillä valtiontuilla on lisäksi vaikutuksia verokertymään. Valtiontukien myötä uusien autojen hankinta kasvaa verrattuna normaalitilanteeseen, mikä lisää autoverotuottoja. Toisaalta uudet myytävät autot olisivat joko päästöttömiä sähköautoja tai vähäpäästöisiä autoja mikä vähentää ajoneuvoveron ja polttoaineveron kertymää. Vähentymä ei kohdistuisi ainoastaan hankintavuoteen, vaan myös sitä seuraaviin vuosiin niin kauan kun hankitut autot ovat liikennekäytössä. Uudistus lisäisi Liikenteen turvallisuusviraston hallinnollisia kustannuksia jossain määrin.

Valtiovarainministeriö on hallituksen esityksen luonnoksen perusteella arvioinut lausunnossaan romutuspalkkion vaikutuksen autoverotuottoon. Valtiovarainministeriö arvioi vaikutuksen olevan noin -9 milj. euron ja +5 milj. euron välillä. Lisäksi Valtiovarainministeriö katsoi, että romutuspalkkiojärjestelmä vähentää ajoneuvo- ja polttoaineveron tuottoa uusien romutuspalkkiojärjestelmän takia ostettavien autojen ollessa vähäpäästöisempiä ja täten vähemmän veroa kerryttäviä. Tämän ajoneuvo- ja polttoaineveron tuottoon kohdistuvan vaikutuksen Valtiovarainministeriö arvioi olevan yhteensä noin miljoona euroa. Näin ollen romutuspalkkion kokonaisvaikutuksen vuoden 2018 verotuottoihin Valtiovarainministeriö arvioi olevan -10 milj. euron ja +4 milj. euron välillä.

Romutuspalkkiojärjestelmän ollessa väliaikainen, valtiovarainministeriö katsoo myös, että kuluttajat siirtävät herkästi auton hankintaa voidakseen hyödyntää romutuspalkkiota. Valtiovarainministeriö on lausunnossaan vedonnut tutkimuskirjallisuuteen, jossa on näyttöä siitä, että

romutuspalkkiosta seuraava väliaikainen kysynnän kasvu kompensoituu kysynnän laskulla niin ennen kuin jälkeenkin palkkiojärjestelmän voimassaoloajan. Lisäksi ministeriö huomauttaa siitä, että romutuspalkkiotuen voidaan arvioida kohdentuvan pitkälti sellaisille autonostajille, jotka olisivat ostaneet auton muutoinkin romutuspalkkiojärjestelmän aikana tai sen läheisyydessä.

4.2 Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi romutuspalkkion sekä sähköautojen hankintatuen ja muuntotuen myöntämisestä ja valvonnasta. Lisätehtävien arvioidaan lisäävän hallinnollista työtä tukikauden aikana.

4.3 Ympäristövaikutukset

Romutuspalkkiolla arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia ympäristön kannalta. Romutuspalkkion myötä arvioidaan myytävän 7 400 uutta henkilöautoa, joista 3 300 olisi autoja, joita ei olisi ostettu ilman romutuspalkkiota vaan niiden sijaan liikennöitäisiin vahoilla suuripäästöisillä autoilla. Myydyistä autoista noin 30 % olisi vähäpäästöisempiä kuin muutoin olisi ostettu, koska hankittavalle autolle olisi asetettu CO₂ raja-arvo, joka ohjaa hankkimaan vähäpäästöisemmän auton. Uuden auton 110 g/km -päästörajassa on huomioitu edellisen romutuspalkkiokokeilun puitteissa myytyjen autojen CO₂ päästöt sekä EU:n autonvalmistajille kohdistuva päästöraja-arvo vuodelle 2020, joka on 95 g/km.

Henkilöautoliikenteen vuosittaiset CO₂-päästöt olivat vuonna 2015 yhteensä 5 949 540 tonnia, ja kaikki tieliikenteen CO₂-päästöt yhteensä 10 293 461 tonnia. Liikenteen turvallisuusviraston romutuspalkkio vaikuttaisi noin -0,09 % henkilöautoliikenteen vuosittaisiin CO₂-päästöihin ja noin -0,05 % tieliikenteen vuosittaisiin CO₂-päästöihin.

Sähköautojen hankintatuen myötä arvioidaan myytävän vuosina 2018–2021 yhteensä noin 1875 uutta täyssähköautoa. Hankintatuen suuruudella sekä asetetulla hintakatolla on suora vaikutus myytyjen autojen määrään sekä mahdolliseen myönteiseen ympäristövaikutukseen. Täyssähköauto on laskennallisesti CO₂-päästötön liikenteen päästöjä laskettaessa. Arvion mukaan hankintatuella olisi vähäinen vaikutus liikenteen päästöihin. Hankintatuella kuitenkin edesautetaan sähköisen liikenteen markkinan murrosta, siten että sähköautot yleistyvät katukuvassa ja latausinfra kysyntä kasvaa. Hankintatuella arvioidaan olevan positiivista vaikutusta energia- ja ilmastostrategian ja keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman päästövähennystoimenpiteiden osalta, jotka liittyvät liikenteen sähköistymisen edistämiseen.

Kaasumuunnosten myötä pyritään edistämään maamme henkilöajoneuvokannan uudistumista siten, että entistä useampi auto voisi hyödyntää vaihtoehtoisia käyttövoimia. Päästövähennystoimenpiteenä muuntotuella on vähäinen merkitys. Lisäksi muuntotuki saattaa lopulta omalta osaltaan hidasta autokantamme uudistumista. Käytännössä voidaan arvioida, että tuen avulla konversioita tehtäisiin 5-10 vuotiaisiin tai sitä vanhempiin autoihin, ja näistä erityisesti suuriin kokoihin automalleihin, jotka kuluttavat myös keskivertoautoa enemmän polttoainetta. Viimeksi mainittuun ryhmään saattaisivat kuulua esimerkiksi pick up -malliset autot ja maastoautot, joissa on myös hyvin tilaa kaasusäiliöille. On luultavaa, että alle viisivuotiaisiin autoihin ei tehtäisi muunnoksia, koska muutoksen myötä auton takuut raukeavat. Yhteensä tukikauden aikana arvioidaan kaasukonversioiden määräksi 250 kappaletta. Vanhojen autojen muunnokseen liittyy myös turvallisuusriski, koska kaasu on auton säiliössä 300bar paineessa. Turvallisuuden ja myös päästöjen kannalta turvallisuusriskiä pystytään pienentämään varmistamalla, että jälkiasennuslaitteet täyttävät kaikki EU:n turvallisuus- ja ympäristövaatimukset.

Henkilöautojen muunnoksen etanolikäyttöiseksi arvioidaan kasvavan tuen käyttöönoton myötä. Neljän vuoden aikana arvioidaan etanolimuunnosten määräksi noin 4000 kappaletta. Etanolimuunnosten myönteinen ympäristövaikutus perustuu siihen, että etanolin palamislämpötila on bensiiniä alhaisempi ja etanolin NOx-päästöt ovat bensiiniä vähäisemmät. Ruotsissa tehdyn selvityksen mukaan polttomoottorillisen ajoneuvon hiukkaspäästöt E85-polttoainetta käyttäessä laskevat peräti 65 tilavuusprosenttia. Toisaalta etanolin poltosta syntyy aldehydejä sekä palamattomia hiilivetyjä. Lisäksi korkeaseosetanolina käyttävän auton päästöt ovat riippuvaisia ulkoilman lämpötilasta. Etenkin CO- sekä HC -päästöt voivat kylmällä ilmalla nousta kymmenkertaisiksi lämpimiin olosuhteisiin verrattuna. Korkeaseosetanolin sisältämän hapen ja matalamman energiasisällön vuoksi polttoainetta joudutaan annostelevaan tilanteesta riippuen 28–40 prosenttia bensiiniä runsaammin. Etanolin hiilidioksidin muodostuminen täydellisessä palamisprosessissa on kuitenkin bensiiniin verrattaessa hieman vähäisempää. Etanolin etuna on, että korkeaseosetanolista syntyvät CO₂-päästöt voidaan jakaa fossiilisen ja uusiutuvan hiilen päästöihin. Fossiilisia hiilidioksidipäästöjä syntyy korkeaseosetanolin bensiinikomponentista, jonka osuus vaihtelee 15–30 % kesä- ja talvilaadusta riippuen. Uusiutuvan hiilen CO₂-päästöjä syntyy keskimäärin 70 % tuotetusta hiilidioksidin kokonaismäärästä. Uusiutuvan hiilen tuottamien CO₂-päästöjen etuna on hiilidioksidin luonnollisen kiertokulun säilyminen, joka pienentää fossiilisia kasvihuonekaasupäästöjä. Näin ollen mm. etanolin tuotantotavasta ja bensiinikomponentin osuudesta riippuen konvertoitujen autojen päästöt voivat enimmillään laskea CO₂-päästöjä jopa 70 %.

Etanolimuunnokseen liittyy myös turvallisuusriski. Tällä hetkellä E-85 muutossarjan asentaminen ei ole missään muodossa luvanvaraista ja sen voi suorittaa myös itse. Eurooppalaisten autonvalmistajien organisaatiolta ACEA ja Ruotsin pelastuslaitos (räddningverket) ovat kiinnittäneet huomiota syttymis- ja räjähdysvaaraan lisääntymiseen. Lisäksi muunnetuissa autoissa voi ilmetä teknisiä ongelmia koska autoja ei ole alunperin suunniteltu korkeaseosetanolilla toimiviksi. Tällä hetkellä etanolimuunnosten turvallisuutta ei ole selvitetty riittävässä määrin, jotta voitaisi arvioida riskin suuruutta.

4.4 Yritysvaikutukset

Romutuspalkkio lisäisi uusien myytyjen henkilöautojen määrää ja vaikutukset olisivat siten positiivisia autoalalle. Vuonna 2015, jolloin romutuspalkkiokokeilu oli käytössä, ensirekisteröitiin 108 812 uutta henkilöautoa, joka oli 2,4 % enemmän kuin vuonna 2014. Romutuspalkkio lisäsi merkittävästi kierrätykseen saatujen henkilöautojen määrää ja näin ollen palkkiolla olisi myönteistä vaikutuksia kierrätysalalle. Romutettujen henkilöautojen määrä kasvoi vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilun aikana noin 7 % edelliseen vuoteen nähden.

Arviolta sähköautojen hankintatuki lisää yksityishenkilöiden hankkimien täyssähköautojen määrää. Todennäköistä on, että uusien sähköautojen myyntihinnat tulevat jonkin verran laskemaan ja valikoima paranemaan hankintatukimallin toteuttamisen aikana ja näin ollen kysyntä saattaisi olla arviota suurempi loppua kohden. Käyttämättä jääneet valtion varoista varatut tuet siirtyvät käytettäväksi seuraaville vuosille.

HE 156/2017 vp

Sähköautomarkkinoiden lineaarinen kehitys kokonaisuudessaan kuvattuna erilaisilla kasvuvauhdeilla:

vuosi	20 %	30 %	50 %	70 %
2017	500	500	500	500
2018	600	650	750	850
2019	720	845	1125	1445
2020	864	1099	1688	2457
2021	1037	1428	2531	4176

Liikenteen turvallisuusviraston arvion mukaan 50% kasvukehitystä voidaan pitää realistisena kasvuvauhtina. Yksityisten ostamat ja pitkäaikaisvuokratut sähköautot muodostavat esitetystä luvusta noin 40%. Tällä hetkellä yksityisten henkilöiden pitkäaikaisvuokrauksen osuus on noin 0,5-2 %:n luokkaa kaikista pitkäaikaisvuokratuista autoista. Tarjonta markkinoilla on kuitenkin kasvanut merkittävästi viimeisen 2 vuoden aikana, eikä omistaminen ole enää itseisarvo.

Yli 50 000 euroa maksavien sähköautojen suhde kaikkien sähköautojen ensirekisteröinteihin on ollut vuosittain noin 50-60%:n luokkaa ja tämän suhteen voidaan olettaa säilyvän lyhyellä aikavälillä samankaltaisena. Tukikauden alkuvuosina ei ole vielä merkittävää kasvua markkinoilla olevien mallien määrässä ja vaihtoehtojen saatavuudessa. Arvioiden mukaan noin 50% myytävistä sähköautoista asettuvat kampanjan ulkopuolelle.

Sähköautojen hankintatuen käyttöönotolla arvioidaan yksityisten henkilöiden hankkimien sähköautojen lisääntyvän 15%. Kokonaisuudessaan lähivuosina arvioidaan nykymarkkinatilanteen valossa tuen avulla myytyjen tai pitkäaikaisvuokrattujen autojen määräksi 173 vuonna 2018, 299 vuonna 2019, 515 vuonna 2020 ja 888 vuonna 2021. Tukikauden viimeisten vuosien vaikutuksen arviointiin liittyy monia epävarmuuksia tarjolla olevien mallien ja näiden hintojen suhteen. Lisäksi myös latausinfraan kehitys ja yleinen asenne kuluttajien piirissä vaikuttavat sähköautojen yleistymiseen ja tuen vaikuttavuuteen. Yksityisten pitkäaikaisvuokrauksen osalta tuen suosiota voi kasvattaa myös se, että näin yhä useampi pystyy saamaan käyttöönsä sähköauton, jota ei olisi ehkä uskallusta tai varaa hankkia. Tässä suhteessa pitkäaikaisvuokraukseen myönnettävä tuki auttaa tuomaan ihmisiä lähemmäs uutta sähköautoteknologiaa

Määräaikaisella sähköautojen hankintatuella ei arvioida olevan merkittäviä kilpailua vääristäviä vaikutuksia perinteisten polttomoottoriautojen suhteen, kun otetaan huomioon sähkökäyttöisten henkilöautojen kallis hankintahinta polttoainekäyttöisiin verrokki-autoihin nähden.

Muuntotuen käyttöönotolla on vähäisiä yritysvaikutuksia.

5 Asian valmistelu

Esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenteen turvallisuusviraston kanssa. Valmistelun yhteydessä on kuultu eri viranomaisia ja sidosryhmiä.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 33 taholta, sisältäen niin elinkeinoelämän edustajia, edunvalvontajärjestöjä kuin ministeriöitäkin. Nämä tahot olivat: ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Suomen Tulli, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto, Suomen luonnonsuojeluliitto, Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry, Autoalan Keskusliitto ja Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy, Kuluttajaliitto, PlugIt Oy, Gasum Oy, Neste Oyj, St1 Oy, Elinkeinoelämän keskusliitto, Energiateollisuus ry, UPM Oyj, Öljy- ja biopolttoaineala ry, North European Oil Trade Oy, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Suomen Autokiierrätys Oy, Teknologiateollisuus ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Oy Woikoski Ab, Fortum Oyj, A. Ojapalo Consulting Oy, Eera Oy, Ensto Finland Oy.

Lausuntopyyntöön saatiin vastauksia yhteensä 26 kappaletta. Lausuntoja antoivat seuraavat tahot: ympäristöministeriö, valtiovarainministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Liikennevirasto, Suomen luonnonsuojeluliitto, autoala yhteisenä lausuntona, Kuluttajaliitto, Gasum Oy, Neste Oyj, Energiateollisuus ry, Öljy- ja biopolttoaineala ry, Teknologiateollisuus ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Biokaasuyhdistys ry, Sähkötekniikan Kaupan Liitto ry, Pyöräliitto ry, MTK ry, Palta ry, Bioenergia ry, Ensto Oy, Liikennevirta Oy, Denkku Automobile Oy, OP-ryhmä, Uber Finland Oy, Tesla, Jarmo Kalanti sekä Tapio Anttonen ja Juho Liimatainen. Oikeusministeriö ei jättänyt lausuntoa.

Lausunnonantajien keskuudessa esitystä ja siihen liittyviä tukimekanismeja pidettiin yleisesti ottaen tarkoituksenmukaisina ja kannatettavina ja lausunnonantajien kommentit ja ehdotukset keskittyivät lähinnä tukimekanismien teknisiin seikkoihin. Kuitenkin myös kritiikkiä esityksen vaikuttavuudesta ja valituista tukitoimenpiteistä kävi ilmi, muun muassa valtiovarainministeriön, Pyöräliitto ry:n ja Bioenergia ry:n toimesta.

Täyssähköauton hankintatuen suuruuteen kiinnitettiin huomiota useassa lausunnossa. Tämän summan kasvattamista esittivät Teknologiateollisuus ry, Sähkötekniikan kaupan liitto, Palta ry, OP-ryhmä, Tesla, Energiateollisuus ry, Ensto Oy sekä Autotuoajat- ja teollisuus ry, AKL ja Suomen Autokiierrätys Oy yhteisessä lausunnossa. Lisäksi sen puolesta, että hankintatuki ulotettaisiin sähköauton ostamiseen leasing-sopimuksella esittivät Palta ry ja OP-ryhmä. Liikenteen palveluistamisen tukemista korostivat lausunnoissaan Palta ry, OP-ryhmä sekä Uber Finland Oy.

Myös romutuspalkkiolla ostettavan uuden auton päästörajaan kiinnitettiin huomiota suuressa osassa lausuntoja, esimerkiksi valtiovarainministeriön lausunnossa. Tämän päästörajan alentamisen puolesta lausui ympäristöministeriö, Sähkötekniikan kaupan liitto, Liikennevirta Oy, Kuluttajaliitto, Ensto Oy, Energiateollisuus ry, Bioenergia ry. Päästörajan nostamisen puolesta puolestaan lausui Neste Oyj.

Mahdollisuutta ulottaa romutuspalkkio myös vähän käytetyn auton ostoon esittivät Denkku Automobile Oy, Suomen Biokaasuyhdistys sekä Tapio Anttonen ja Juho Liimatainen lausunnoissaan. Esityksen teknologianeutraaliutta ja vahvempia toimenpiteitä kaasuautoilun edistämiseksi peräänkuuluttivat lausunnoissaan Öljy- ja biopolttoaineala ry, Suomen Kaasuyhdistys, Suomen Biokaasuyhdistys, Neste Oyj, MTK ry ja Gasum Oy.

Usean lausunnonantajan mielestä sähköauton hankintatuen tulisi olla käytettävissä myös, kun auto on ensirekisteröity Suomen ulkopuolella mutta rekisteröidään hankinnan jälkeen ensimmäistä kertaa Suomeen. Tätä esittivät Teknologiateollisuus ry, Sähkötekniikan kaupan liitto, Ensto Oy ja Liikennevirta Oy. Julkista liikennettä tukevia toimenpiteitä, esimerkiksi romutus-

HE 156/2017 vp

palkkiona 2000 euron edestä krediittejä julkisen liikenteen käyttöön, esittivät Uber Finland Oy sekä Jarmo Kalanti. Lisäksi yksittäisiä pykäläkohtaisia huomioita esitti esimerkiksi Liikenteen turvallisuusvirasto lausunnossaan.

Esityksestä järjestettiin kuulemistilaisuus 13.10.2017 Säätytalolla, johon osallistuivat seuraavien tahojen edustajat: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Energiateollisuus ry, Öljy- ja biopolttoaineala ry, Bioenergia ry, Teknologiateollisuus ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Autoalan tiedotuskeskus, VTT Oy, Neste Oyj, Ensto Oy, Suomen Autokierätyks Oy, Gasum Oy, Osuuspankki sekä North European Oil Trade Oy. Tilaisuus jaettiin verkon välityksellä suorana ja mahdollisuus esittää kysymyksiä annettiin myös verkon kautta osallistuneille.

Lausuntoyhteenveto on luettavissa valtioneuvoston hankeikkunassa <https://hankeikkuna.vnv.fi/app#/lainsaadanto/30524/kuvaukset>.

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

6 Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy vuoden 2018 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 hankintaan romutettavan henkilön tilalle (romutuspalkkio), uuden täys-sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (hankintatuki) sekä henkilöautojen kaasu- ja etanolimuunnosten tekemistä varten (muunnostuki), valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018-2021 siten kun laissa säädettäisiin. sekä avustuksen maksamisesta. Avustuksiin sovellettaisiin lisäksi, mitä valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään.

2 §. *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.* Romutuspalkkio voitaisiin 1 momentin mukaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän on samalla toimittanut omistamansa vähintään 10 vuotta liikennekäytössä ja viimeisen kalenterivuoden ennen romutusajankohtaa liikennekäytössä olleen henkilöauton romutettavaksi. Uudella autolla tarkoitettaisiin autoa joka ei ole aikaisemmin rekisteröitynä tai käytössä. Romutettavaksi toimittamisen tulisi tapahtua jätelain (646/2011) 58 §:ssä säädetyllä tavalla. Pykälässä veloitettaisiin ajoneuvon omistajan toimitamaan romutettavaksi tarkoitettu ajoneuvo tuottajan lukuun toimivalle kerääjälle tai käsittelijälle. Säännöksen tarkoituksena on varmistaa asianmukainen romutus.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä hankittavan henkilöauton osalta. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin uuden auton päästöjä koskevista vaatimuksista. Uuden auton päästöt saisivat olla enintään 110 g/km määriteltynä siten kuin auton ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olevassa unionilainsäädännössä säädetyissä tyyppi-hyväksyntävaatimuksissa on määritelty. Tässä kohdassa CO₂-päästöllä tarkoitetaan niin sanotun NEDC-mittaustavan (New European Driving Cycle) mukaan määriteltyä yhdistettyä kulu-tusta vastaavaa CO₂-päästöä. 2017 syksyllä voimaan tulleiden säännösten mukaan uusien autojen päästötiedot tullaan jatkossa kuitenkin mittaamaan uuden, paremmin todellisia ajotilan-teita vastaavan WLTP-mittaustavan (World harmonized Light duty Testing Procedure) mukaan. Siirtymäaikana autoille määritellään sekä NEDC- että WLTP-mittaustapoja vastaava CO₂-arvo. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä että tämän lain voimassaolon aikana markkinoilla on sellaisia ajoneuvoja joilla on kaksi eri päästötietoa, jotka voivat poiketa toisistaan. Koska tässä kohdassa tarkoitettu rajoitus on asetettu vanhan NEDC-testin mukaan, tätä tulisi käyttää ensisijaisesti romutuspalkkion perusteena. Kuitenkin, mikäli uuden WLTP-mittaustavan mukaisesti auton päästöt ovat pienemmät kuin vanhalla mittaustavalla, olisi CO₂-päästön määritelyssä tarkoitus sallia tämän uudemman, paremmin todellisuutta vastaavan arvon hyödyntäminen, vaikka NEDC-mittaustavan mukainen päästölukema olisikin korkeampi kuin tässä kohdassa tarkoitettu 110g/km.

Vuoden 2015 romutuspalkkiokampanjan aikana myytiin noin 8000 uutta autoa, joiden keskimääräiset CO₂-päästöt olivat 107,3 g/km. Uusien autojen CO₂ päästöt ovat alkuvuodesta 2017 olleet noin 119 g/km. EU:ssa on tavoitteeksi asetettu vuodelle 2020 henkilöautojen CO₂ raja-arvojen osalta 95 g/km. Esityksen tavoitteena on vähentää ajoneuvoista aiheutuvia päästöjä. Tämän vuoksi avustuksen myöntämisen edellytykseksi ehdotetaan tiukempaa päästörajoitusta. Pykälän 2 momentissa esitetään lisäksi, että vaihtoehtoisesti auton käyttövoimana voisi olla korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine. Myös niitä käyttövoimana käytävillä autoilla voidaan saavuttaa päästövähennyksiä ja varmistaa, että saatavilla on koko-

luokaltaan isompia henkilöautoja. Korkeaseosetanolilla, sähköllä tai metaanista koostuvalla polttoaineella kulkevien autojen osalta ei sovelletaisi 110 g/km raja-arvoa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin avustuksen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän 3 momentin 1) kohdan säädettäisiin avustuksen saamisen ehdoksi, että uuden auton myynyt jälleenmyyjä olisi saanut avustuksen saajan romutettavaksi toimittamasta autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun 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 tilaussopimuksen tulisi olla pykälän 3 momentin 2) kohdan mukaisesti olla päivätty aikaisintaan romutuspalkkion käynnistyessä ja viimeistään romutuspalkkion päättyessä. Momentin 3) kohdassa romutuspalkkion myöntämisen edellytykseksi säädettäisiin lisäksi, että valtion talousarviossa varattu määräraha on edelleen käytettävissä.

Pykälän 4 momentin mukaan mahdollisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi avustus voitaisiin maksaa samasta henkilöautosta ainoastaan kerran.

3 §. Hankintatuen myöntämisen edellytykset. Hankintatuki voitaisiin 1 momentin mukaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa vähintään 3 vuodeksi uuden enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Ostettavan auton hinnan enimmäismäärä sisältää hankittavan auton arvonlisäveron sekä autoveron.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hankintatuen myöntämisen edellytyksistä hankittavan henkilöauton osalta. Uuden auton käyttövoimana tulisi olla kokonaan sähkö ja valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä. Käyttövoiman määritelmällä pyritäisiin kohdistamaan tuki vain täyssähköautoihin ja näin ollen rajattaisiin tuen piiristä pois ladattavat hybridit sekä perinteiset hybridit. Lisäksi säädettäisiin, että valtion varamaa määrärahaa tulisi olla jäljellä jotta avustusta voitaisiin maksaa.

Pykälän 3 momentin mukaan hankintatukea ei maksettaisi, mikäli saman sähköauton hankintaa varten on maksettu romutuspalkkion mukainen avustus. Pykälän tarkoituksena on välttää päällekkäisten tukien myöntäminen.

4 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset. Muuntotuki voitaisiin 1 momentin mukaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin muunnon suorittamisesta. Muunto tulisi tehdä Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvolain (1090/2002) 7 §:n nojalla antaman määräyksen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta asettamien vaatimusten mukaisesti.

Momentin 2 ja 3 kohdassa muuntotuen saamisen edellytykseksi säädettäisiin, että ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton toiseksi käyttövoimaksi tai käyttövoimaksi kokonaan kaasu tai, että muutoksatsastuksessa bensakäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä henkilöauton soveltuvuudesta myös korkeaseosetanolille.

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

HE 156/2017 vp

Mahdollisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi henkilöauton muuntamisesta kaasu- tai etanoli-käyttöiseksi voitaisiin maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta.

5 §. Avustuksen määrä. Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkiona, hankintatukena sekä muun-nostukena maksettavan avustuksen määrästä.

Romutuspalkkiota voitaisiin pykälän 1 momentin myöntää valtion varoista 2 000 euroa henki-löauton hankintaa varten, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoima-na on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine..

Romutuspalkkiota voitaisiin pykälän 2 momentin mukaan varoista 1 000 euroa uuden henkilö-auton hankintaa varten, jonka CO₂-päästöt ovat enintään 110g/km. Lisäksi tarkoitus on, että autojen jälleenmyyjät maksaisivat vapaaehtoisuuden pohjalta kustakin edellytykset täyttävästä myymästään autosta palkkion auton myyntihinnan alennuksena. Auton myynyt jälleenmyyjä veloittaisi hyvityksen autojen maahantuojaalta, joka perisi Liikenteen turvallisuusvirastolta val-tionavustuksena maksetun hyvityksen.

Pykälän momentin 3 mukaan myönnettäisiin valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöi-sen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuorasta varten. Kustakin edellytykset täyttävästä myydystä tai vuokratusta sähköautosta hankintatuki myönnettäisiin auton myyntihinnan tai vuokran alennuksena.

Pykälän 4 momentin muuntotukea voitaisiin myöntää valtion varoista 1 000 euroa henkilöau-ton muuntamiseksi kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

6 §. Avustuksen saaja. Pykälässä säädettäisiin avustukseen oikeutetuista saajista.

Pykälän 1 momentissa edellytetään, että romutuspalkkion saaja on uuden vaatimukset täyttä-vän henkilöauton omistajana tai haltijana, joka on merkitty ajoneuvorekisteriin romutettavan auton omistajaksi. Ainoastaan romutettavan auton omistaja voi viedä auton romutettavaksi. Pykälässä edellytettäisiin lisäksi, että romutuspalkkion saajan on ollut merkittynä romutetta-van auton omistajaksi, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

Pykälän 2 momentissa edellytetään, että hankintatuen saaja on uuden vaatimukset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton omistaja tai haltija, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa säh-kökäyttöisen auton omaan henkilökohtaiseen käyttöönsä.

Pykälän 3 momentissa edellytetään, että muuntotuen saaja on vaatimukset täyttävän konver-toitavan henkilöauton haltija tai omistaja. Muuntotuen saajan tulisi olla luonnollinen henkilö ja hän voisi saada avustuksen vain kerran kalenterivuodessa.

7 §. Romutuspalkkion maksaminen. Pykälässä säädettäisiin siitä, miten romutuspalkkio mak-settaisiin avustuksensaajalle.

Pykälän 1 momentin mukaan romutuspalkkio maksettaisiin siten, että autojen myyntiä harjoit-tava jälleenmyyjä, joka myy 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton, antai-si ostajalle auton myyntihinnasta 5 §:ssä säädetyn summan suuruisen alennuksen, jos tässä laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maahantuoja maksavan ostajalle annetun alennuksen suu-ruisen summan jälleenmyyjälle.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston maksavan maahantuojalle jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu, ja jäljennös 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta romutustodistuksesta.

8 §. *Hankintatuen maksaminen sähkökäyttöisen auton ostajalle.* Pykälässä säädettäisiin hankintatuen maksamisesta ostettavan sähköauton osalta.

Pykälän 1 momentin mukaan hankintatuki sähkökäyttöisen auton ostajalle maksettaisiin siten, että autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä, joka myy 3 § säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton, antaa auton ostajalle auton myyntihinnasta hankintatuen suuruisen alennuksen, jos laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maahantuoja maksavan jälleenmyyjälle ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenteen turvallisuusvirasto maksaisi maahantuojalle jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu.

9 §. *Hankintatuen maksaminen auton pitkäaikaisvuokraajalle.* Pykälässä säädettäisiin hankintatuen maksamisesta auton pitkäaikaisvuokralaiselle.

Pykälän 1 momentin mukaan hankintatuki sähkökäyttöisen auton pitkäaikaisvuokraajalle maksettaisiin siten, että autojen pitkäaikaisvuokrausta harjoittava palveluntarjoaja, joka vuokraa 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton, antaa pitkäaikaisvuokraajalle hankintatuen suuruisen vuokranalennuksen, jos laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto maksaisi palveluntarjoajalle vuokranalennuksen suuruisen summan. Palveluntarjoajan tulisi hakea hyvitystä Liikenteen turvallisuusvirastolta kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun sähköauto on luovutettu vuoraajalle.

Pykälän 3 momentin mukaan hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä vuokratusta henkilöautosta, jonka vuokrausta varten valtionavustus on maksettu.

Pykälän 4 momentin mukaan palveluntarjoajan tulisi ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, mikäli pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaika. Momentin tarkoituksena on varmistaa, että valvova viranomaisella saa tiedon, mikäli pitkäaikaisvuokraus keskeytetään ennen edellytettyä kolmen vuoden määräaika ja takaisinperintä tulisi suorittaa.

10 §. *Muuntotuen maksaminen.* Pykälässä säädettäisiin muuntotuen maksamisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan muuntotuen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muunnetun auton omistajalle tai haltijalle maksaisi Liikenteen turvallisuusvirasto. Hakemuksessa olisi ilmoitettava käytetty muutossarja, muutoksen tekijä ja hyväksytyn muutokatsastuksen tiedot.

11 §. *Valvonta ja takaisinperintä.* Laissa tarkoitetun valtionavustuksen myöntämistä ja maksamista valvoisi Liikenteen turvallisuusvirasto, joka myös maksaisi autojen maahantuojille niiden autojen jälleenmyyjille maksamasta hyvityksestä valtionavustusta vastaavan osuuden. Viraston suorittamaan valvontatehtävään, siihen liittyvään tarkastusoikeuteen ja tarkastuksen suorittamiseen sovellettaisiin valtionavustuslain asianomaisia säännöksiä.

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

12 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin avustuksensaajan 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 oikaisuhakija 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 saisi 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.

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

14 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaista voimassaolosta.

2 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1. tammikuuta 2018.

3 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Esityksessä ehdotetaan annettavaksi määräaikainen laki romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä muuntotuesta. Lailla pyritään edistämään autokannan uusitumista, liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistä. Lailla oikeutettaisiin uuden henkilöauton ostaja, uuden sähköauton ostaja tai pitkäaikaisvuokraaja sekä konvertoidun henkilöauton omistaja 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 maahantuoja, auton ostajia tai auton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi konvertoivaa kohtaan. Lailla ei myöskään säädettäisi markkinoille tulon esteitä tai rajoitettaisi autojen maahantuontia tai jälleenmyyntiä. Autojen maahantuojien romutuspalkkion yhteydessä myöntämä hinnanalennus perustuisi vapaaehtoiseen menettelyyn, jolla maahantuojat 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 kohdistuisi yksilöiden tai yhteisöjen oikeuksiin tai velvollisuuksiin. Esitys ei sisältäisi muitakaan perustuslain kannalta huomionarvoisia säännöksiä.

HE 156/2017 vp

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

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

Valtion varoista myönnetään avustusta uuden henkilöauton hankintaan romutettavan henkilöauton tilalle (*romutuspalkkio*), täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*hankintatuki*) sekä henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi (*muuntotuki*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2021 siten kuin tässä laissa säädetään. Valtionavustuksista säädetään lisäksi valtionavustuslaissa (688/2001).

2 §

Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset

Romutuspalkkio voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän on toimittanut vähintään 10 vuotta ja viimeisen kalenterivuoden ennen romutusta liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja hän on, romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Avustus myönnetään, jos:

- 1) hankittavan auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine; tai
- 2) hankittavan auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 110 grammaa kilometriltä määriteltävinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan.

Avustuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

- 1) 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;
- 2) romutustodistus ja uuden auton tilaussopimus on päivätty aikaisintaan 1 päivänä tammi-kuuta 2018 ja viimeistään 31 päivänä elokuuta 2018; ja
- 3) valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Avustusta voidaan maksaa samasta henkilöautosta ainoastaan kerran.

HE 156/2017 vp

3 §

Hankintatuen myöntämisen edellytykset

Hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan yksinomaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton.

Avustus myönnetään, jos hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö ja valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatukea ei makseta, jos saman sähköauton hankintaa varten on maksettu romutus-palkkio.

4 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Avustus myönnetään, jos:

1) muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on suoritettu Liikenteen turvallisuusviraston ajoneuvolain (1090/2002) 7 §:n nojalla antaman auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamista koskevan määräyksen mukaisesti;

2) ajoneuvoliikennerekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu; tai

3) muutoskatsastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu tauton käyttövoimaksi; ja

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

Muuntotukea voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Samalle henkilölle muuntotukea voidaan myöntää enintään kerran kalenterivuodessa

5 §

Avustuksen määrä

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

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 1 000 euroa uuden henkilöauton hankintaa varten, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 110 grammaa kilometriltä.

Hankintatukea myönnetään valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Muuntotukea myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

6 §

Avustuksen saaja

Romutuspalkkion saaja on 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö, joka on merkitty ajoneuvoliikennerekisteriin romutettavan auton omistajaksi. Avustuksen saajan on tullut olla merkittynä romutettavan auton omistajaksi, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

Hankintatuen saaja on 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa sähkökäyttöisen auton yksinomaan käyttöönsä.

Muuntotuen saaja on 4 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän muunnettavan henkilöauton omistaja tai haltija. Muuntotuen saajan tulee olla luonnollinen henkilö ja hän voi saada avustuksen vain kerran kalenterivuodessa.

7 §

Romutuspalkkion maksaminen

Romutuspalkkio maksetaan siten, että autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä, joka myy 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton, antaa ostajalle auton myyntihinnasta 5 §:ssä säädetyn summan suuruisen alennuksen, jos tässä laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Maahantuoja maksaa ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan jälleenmyyjälle.

Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa maahantuojalle jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu, ja jäljennös 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta romutustodistuksesta.

8 §

Hankintatuen maksaminen sähkökäyttöisen auton ostajalle

Hankintatuki sähkökäyttöisen auton ostajalle maksetaan siten, että autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä, joka myy 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton, antaa auton ostajalle auton myyntihinnasta hankintatuen suuruisen alennuksen, jos tässä laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Maahantuoja maksaa jälleenmyyjälle ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan.

Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa maahantuojalle jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu.

9 §

Hankintatuen maksaminen auton pitkäaikaisvuokraajalle

Hankintatuki sähkökäyttöisen auton pitkäaikaisvuokraajalle maksetaan siten, että autojen pitkäaikaisvuokrausta harjoittava palveluntarjoaja, joka vuokraa 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton, antaa pitkäaikaisvuokraajalle hankintatuen suuruisen vuokranalennuksen, jos tässä laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa palveluntarjoajalle vuokranalennuksen suuruisen summan. Palveluntarjoajan tulee hakea hyvitystä Liikenteen turvallisuusvirastolta kuuden

HE 156/2017 vp

kuukauden kuluessa siitä, kun sähkökäyttöinen henkilöauto on luovutettu vuoraajalle. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä vuokratusta henkilöautosta, jonka vuokrausta varten valtionavustus on maksettu.

Palveluntarjoajan tulee ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa.

10 §

Muuntotuen maksaminen

Muuntotuen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muunnetun auton omistajalle tai haltijalle maksaa Liikenteen turvallisuusvirasto. Hakemuksessa on ilmoitettava käytetty muutossarja, muutoksen tekijä ja hyväksytyn muutuskatsastuksen tiedot.

11 §

Valvonta ja takaisinperintä

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

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

12 §

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 tämän lain mukaisesti valtionavustusta. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

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

13 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset avustusten hakemisesta ja maksamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

HE 156/2017 vp

14 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2021. Romutuspalkkiota varten lakia sovelletaan kuitenkin 31 päivään joulukuuta 2018.

Tätä lakia sovelletaan:

- 1) romutuspalkkioihin, joita mahantuoja hakee viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2019;
- 2) hankintatukeen, jota maahantuoja tai palveluntarjoaja hakee viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021;
- 3) muuntotukeen, jota henkilöauton omistaja tai haltija hakee viimeistään 31 päivänä marraskuuta 2021.

Helsingissä 26 päivänä lokakuuta 2017.

Pääministeri

Juha Sipilä

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner