

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset romutuspalkkion saamiseksi. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä tai joukkoliikennelipulla. Valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikennelipun ja sähköavusteisen polkupyörään hankkimisesta 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 normaalivuosia vähemmän. Esityksen tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi edistämällä uusien autojen myyntiä sekä liikennesektorin päästövähennyksiä.

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

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.12.2020 ja olemaan voimassa 31.12.2021.

SISÄLLYS

| | |
|--|--|
| ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ..... | 1 |
| PERUSTELUT | 3 |
| 1 Asian tausta ja valmistelu | 3 |
| 1.1 Tausta | Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. |
| 1.2 Valmistelu | Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. |
| 2 Nykytila ja sen arviointi..... | 3 |
| 3 Tavoitteet | 5 |
| 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset | 5 |
| 4.1 Keskeiset ehdotukset..... | 5 |
| 4.2 Pääasialliset vaikutukset..... | 5 |
| 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot | 5 |
| 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset..... | 7 |
| 5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot | 7 |
| 6 Lausuntopalaute | 9 |
| 7 Säännöskohtaiset perustelut..... | 9 |
| 8 Lakia alemman asteinen sääntely | Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. |
| 9 Voimaantulo | 11 |
| 10 Toimeenpano ja seuranta | 11 |
| 11 Suhde muihin esityksiin..... | 11 |
| 11.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä... .. | Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. |
| 11.2 Suhde talousarvioesitykseen | 11 |
| 12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys | 12 |
| VALITSE KOHDE..... | 13 |
| [Kirjoita säädöksen nimi tähän] | Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty. |
| VALITSE KOHDE..... | 17 |
| VALITSE KOHDE..... | 17 |
| [Kopioi säädöksen nimi tähän]..... | 17 |

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-ikältään 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 tai joukkoliikennelipun 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 säädöstarpeet, vaikutukset ja kustannukset liikenne- ja viestintäviraston rekisteriin

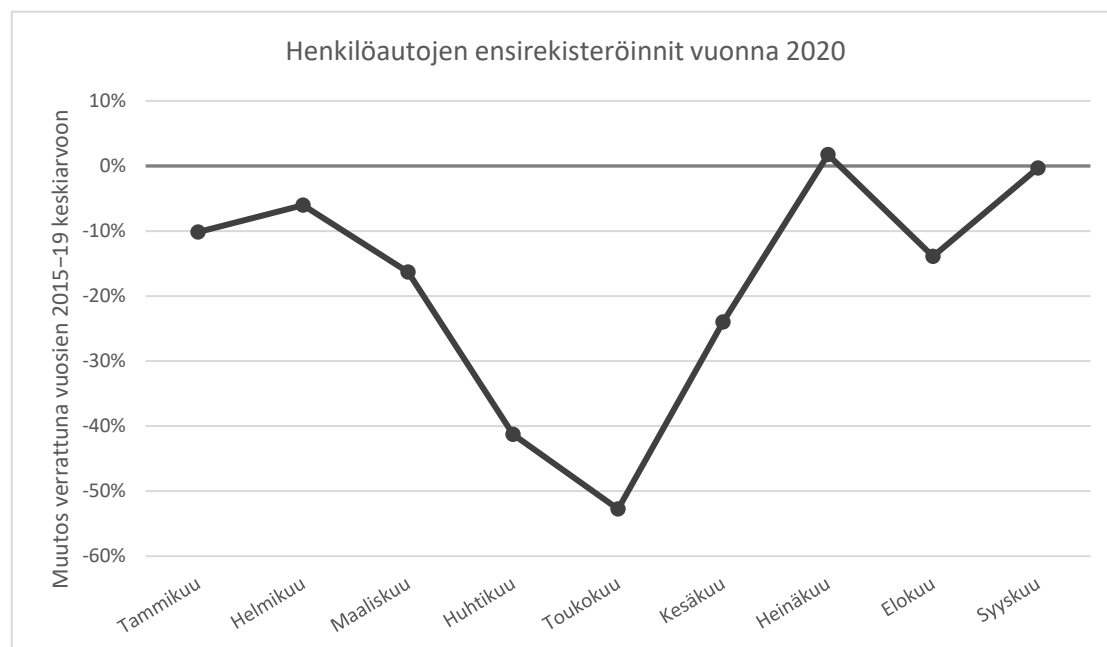
perustuvasta tietoaalustasta, jonka avulla purettavien autojen käyttökelpoiset purkuosat voidaan saada uudelleen käyttöön

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 normaalivuosi vähemmän. Ensirekisteröintejä on tehty vuoden 2020 tammi-syyskuussa noin 17 000 vähemmän kuin vuosina 2015–2019 keskimäärin. Ensirekisteröinti määrä on siten ollut kuluvana vuonna noin 19 prosenttia vähäisempää kuin aiempina vuosina.



Kuvio 1. Henkilöautojen ensirekisteröinnit vuonna 2020 verrattuna vuosiin 2015–2019. Ensirekisteröinti 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 ostoaiheet vaikuttaisivat olevan tavanomaisella tasolla². On kuitenkin mahdollista, että autokauppa

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

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.

jälleen hiipuu, jos tautitilanne jälleen pahenee ja sen vaikutukset alkavat näkyä ihmisten talouksessa.

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 tai joukkoliikennelippu. 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 laddattava hybridi-auto, täyssähköauto tai enintään 95 grammaa kilometriltä päästöinen auto. Romutuspalkkion voi myös hyödyntää uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan.

Esityksessä ehdotetaan, että valtio maksaisi romutuspalkkiota hankittavan auton käyttövoimasta riippuen 1 000 – 2 000 euroa tai joukkoliikennelipun 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 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

³ Paasilinna, E., Halmetoja, A. & Erkheikki, M.: Romutuspalkkiokampanja 2018 – Vaikuttavuusarviointi. Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 11/2019. [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Romutuspalkkiokampanja_2018_Traficomien_tutkimuksia_11_2019.pdf]

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 romutus-kampanjassa uuden auton hankkineet ostaneet muutoinkin keskimääräistä vähäpäästöisemmän auton.

Uuden kampanjan myötä romutettujen ja hankittujen uusien autojen määrä olisi todennäköisesti vastaavaa kokoluokkaa kuin 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. Korkeamman romutuspalkkion ajoneuvojen määrän kasvaminen johtanee siihen, että koko romutuspalkkiokampanjaan varattu kahdeksan miljoonan euron tukisumma käytetään. Jos oletetaan, että 20 prosenttia kampanjassa hankituista ajoneuvoista olisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia, hankittaisiin kampanjassa hiukan alle 6 700 henkilöautoa taikka sähköpyörää tai joukkoliikennelippua⁴, joista noin 1 300 olisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia henkilöautoja. Sähköpyörien ja joukkoliikennelippujen hankintamäärien arvioidaan jäävän vähäiseksi.

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. Jos esimerkiksi oletetaan, että 20 prosenttia kampanjaan osallistuvasta noin 6 700 henkilöstä aikaistaa uuden auton hankintaa 1–3 vuodella, puolet ostaa vähäpäästöisemmän auton kuin muutoin olisi hankkinut, prosentti ostaa sähköpyörän tai joukkoliikennelipun ja lopuilla palkkio ei vaikuta lainkaan ostopäätökseen, voidaan liikenteen CO₂-päästöjen arvioida vähenevän heti kampanjan päättymisen jälkeen noin 3 000 tonnia vuodessa, joka vastaa noin 0,05 prosenttia henkilöautojen kokonaispäästöistä ja 0,03 prosenttia tieliikenteen kokonaispäästöistä⁵. Päästövähennysvaikutus pienenee seuraavina vuosina. Laskelmassa on oletettu, että kampanjaan osallistuvat ajavat keskimäärin 14 000 kilometriä vuodessa,

⁴ Automäärä voidaan laskea suoraan kampanjaan varatusta tukisummasta, jos oletetaan, miten hankitut henkilöautot jakautuvat korkeamman ja matalamman tukisumman välille. Automäärä = Tukisumma / (vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien osuus * kertaa korkeampi tukisumma + muiden autojen sekä pyörien ja joukkoliikennelippujen osuus * matalampi tukisumma. Käytetyillä oletuksilla Automäärä = 8 000 000 € / (0,2 * 2 000 € + 0,8 * 1 000 €) = 6 667.

⁵ Päästövaikutus voidaan arvioida ajokilometrien, automäärän ja ajoneuvon keskimääräisten päästöjen avulla. Päästövähennyksen muodostaa autohankintaa aikaistavien tapauksessa uuden auton ja romutettavaksi viedyn auton päästöjen erotus niiltä vuosilta, kun autohankintaa on aikaistettu. Vähäpäästöisemmän ajoneuvon hankkineiden kohdalla päästövähennys muodostuu uuden auton ja sellaisen auton, joka

vievät keskimäärin romutettavaksi auton, jonka päästöt ovat 165 g/km ja hankkivat keskimäärin auton, jonka päästöt ovat 85 g/km⁶.

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 auton sijaan vastaavan hintaiseen, mutta 85 g/km päästäväan autoon, maksetaan tästä noin 500 euroa vähemmän autoveroa. Jos vähempipäästöiseen autoon vaihtavia olisi noin puolet arvioidusta 6 700 kampanjassa hankitusta autosta, vähenisi autoverotuotto tämän seurauksena noin 700 000 euroa. 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. Automyyntin siirtymistä vuodelle 2021 voidaan pitää toimialan yritysten kannalta hyvänä asiana etenkin tilanteessa, jossa Covid-19-epidemia on vähentänyt merkittävästi autokauppaa vuonna 2020.

Kotitalouksien näkökulmasta romutuspalkkio lisäisi uuden auton hankintaan käytettävissä olevia varoja. Tuki kohdentuu todennäköisesti suhteellisen hyvätuloisille henkilöille, sillä kampanjassa edellytyksenä on uuden auton hankinta.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Romutuspalkkio voitaisiin toteuttaa vaihtoehtoisesti niin, että vaatimus uuden hankittavan henkilöauton käyttövoimasta rajattaisiin sähköön 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 pienenesi.

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

olisi muutoin hankittu, päästöjen erotus uuden auton pitoajalta. Sähköpolkupyörään ja joukkoliikennelippuun vaihtavien päästövähennys muodostuu laskennallisesti yksinomaan niistä päästöistä, jotka olisivat aiheutuneet romutetuksi viedyllä autolla ajettaessa.

⁶ Oletukset vanhojen autojen ajokilometreistä ja päästöistä pohjautuvat vuoden 2018 romutuspalkkiokampanjassa romutettujen ja hankittujen autojen tietoihin, ks. tarkemmin edellä viitattu Paasilinna ym. 2019. Kampanjassa hankittujen autojen on oltava päästöiltään alle 95 g/km, joten keskimääräisen hankitun uuden auton päästöjen voidaan arvioida olevan hiukan kyseisen rajan alapuolella. Jos uusista autoista viisi prosenttia olisi päästöttömiä sähköautoja ja loput keskimäärin 90 g/km päästäviä muita autoja, muodostuu keskimääräiseksi päästökseksi noin 85 g/km.

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. Tulotason perustuva malli edellyttäisi pidemmän aikaista valmistelua, jotta pystyttäisiin luomaan ehdot ja järjestelmä tulosisällön romutuspalkkion toteuttamiseksi. Valmistelussa pitäisi myös huomioida romutuspalkkion vaikutukset mahdollisiin muihin etuuksiin.

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 xx.xx.-xx.xx.2020.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoa xxxxx

Lausuntopyyntöön saatiin vastauksia xxxx

7 Säännökohtaiset 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 tai joukkoliikenneliipun hankintaan romutettavan auton tilalle (romutuspalkkio) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2020—2021. Lisäksi ehdotettuun avustukseen sovellettaisiin valtionavustuslain säädöksiä.

2 §. *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentin mukaan romutuspalkkio voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenneliipun, 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 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.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin romutuspalkkion myöntämisen edellytyksistä hankittavan henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän ja joukkoliikenneliipun osalta. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin, että avustuksen voi myöntää, jos hankittavan auton käyttövoimana on joko kokonaan sähkö tai sen toisena käyttövoimana on sähkö ja hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 grammaa kilometriltä määriteltyinä 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 hankittavan auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on metaanista koostuva polttoaine. Kaasuautoihin ei sovellettaisi hiilidioksidipäästöihin perustuvaa grammakilometriraja-arvoa. Momentin 3 kohdassa säädettäisiin, että hankittavan auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 grammaa kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan. Alle 95 grammaa kilometriltä päästöt muuten muut autot ovat energiatehokkaita bensiini- tai dieselautoja.

Pykälän 2 momentin 4 kohdassa säädettäisiin avustuksen myöntämisen edellytyksistä sähköavusteisen polkupyörän hankintaan. Avustusta voitaisiin myöntää, jos hankittava 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 joukkoliikennelipun hankintaan. Avustusta voitaisiin myöntää, jos hankittava joukkoliikennelippu ostetaan romutettavan ajoneuvon romutuksen jälkeen. Avustusta ei voitaisi myöntää jo ennen tukikautta hankittuun joukkoliikennelippuun. Avustusta voi myöntää esimerkiksi kuukausilippuun, vuosilippuun tai kertalippuihin. Avustusta voi myöskin myöntää eri joukkoliikennelippujen yhdistelmälle, esimerkiksi juna- ja bussilipuille. 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 ajoneuvoliikennerekisteriin 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 romutettavasta henkilöautosta ainoastaan kerran ja avustusta voi hyödyntää ainoastaan kerran uuden henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan. 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 varten, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on sähkö tai metaanista koostuva polttoaine. Pykälän 2 momentin mukaan romutuspalkkiota myönnettäisiin valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton hankintaa varten, jonka päästöt ovat enintään 95 grammaa hiilidioksidia kilometriltä. Pykälän 3 momentin mukaan romutuspalkkioita myönnettäisiin valtion varoista sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaa varten 1 000 euroa tai enintään hankintahinnan verran.

4 §. Avustuksen saaja. Pykälässä säädettäisiin avustuksen saajasta. Pykälän 1 momentin mukaan romutuspalkkion saaja olisi 2 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävän uuden henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö tai 2 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävän uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankkinut luonnollinen henkilö. Henkilöauton hankkija merkitään ajoneuvoliikennerekisteriin omistajaksi tai haltijaksi. Sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun osalta vastaavaa rekisteriä ei ole käytössä. Pykälän 2 momentin mukaan avustuksen saajan tulisi olla merkittynä romutettavan auton omistajaksi ajoneuvoliikennerekisteriin, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

5 §. Romutuspalkkion maksaminen. Pykälässä säädettäisiin romutuspalkkion maksamisesta avustuksen saajalle. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi hakemuksesta romutuspalkkion avustuksen saajalle 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävästä hankitusta uudesta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikenneliipusta. Romutuspalkkion maksaminen tapahtuisi valtionavustuslain 12 §:n 1 momentin mukaisella menettelyllä, jonka mukaan viranomaisen tekee valtionavustuspäätöksen ja valtionavustus maksetaan valtionavustuksen saajalle yhtenä tai useampana eränä kustannusten ajoittumisen perusteella. Hakemukseen olisi liitettävä yksilöity selvitys siitä hankitusta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikenneliipusta, 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.

6 §. Valvonta ja takaisinperintä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin laissa tarkoitetun valtionavustuksen myöntämisestä ja maksamisesta. Myöntämisestä ja maksamisesta vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. 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 säädetty 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.

7 §. 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.

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

9 §. Voimaantulo. Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaisesta voimassaolosta. Laki tulisi voimaan 1.12.2020 ja sitä sovellettaisiin romutuspalkkioon, jota avustuksen saaja hakee viimeistään 31.8.2021.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.12.2020.

9 Toimeenpano ja seuranta

Tukikauden loputtua Liikenne- ja viestintävirasto laatii seurantaraportin romutuspalkkion vaikutuksista. Seurantaraportissa selvitetään romutuspalkkion kohdentuminen ja käyttötarkoitus sekä hankittujen ajoneuvojen ominaisuudet.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy seitsemänteen lisätalousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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

Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle. Laissa ehdotetaan, että romutuspalkkion myöntäisi Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston toimiessa valtionavustuslain mukaisena valtionapuviranomaisena varmistettaisiin oikeusturvan toteutuminen. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännössä on katsottu, että oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten toteutumisen varmistaminen perustuslain 124 §:n tarkoittamassa merkityksessä edellyttää, että asian käsittelyssä noudatetaan hallinnon yleislakeja ja että asioita käsittelevät toimivat virkavastuulla (PeVL 50/2017 vp, s. 3, PeVL 33/2004 vp, s. 7/II, PeVL 46/2002 vp, s. 10).

Lain nojalla valtioneuvoston asetuksella annettavat tarkemmat säännökset koskisivat auton, sähköpyörän tai joukkoliikennelipun 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 säätämisjärjestyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

Valtion varoista myönnetään avustusta uuden henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan romutettavan auton tilalle (*romutuspalkkio*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2020—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, uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun, 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 ennen romutusta ja joka on ensirekisteröity vuonna 2010 tai aikaisemmin, romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Avustus myönnetään, jos:

- 1) hankittavan 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; tai
- 2) hankittavan auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on metaanista koostuva polttoaine; tai
- 3) hankittavan auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 95 grammaa kilometriltä määriteltynä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan; tai
- 4) hankittava 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) hankittava joukkoliikennelippu ostetaan romutettavan ajoneuvon romutuksen jälkeen;

Avustuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

- 1) avustuksen saaja on saanut 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 on päivätty aikaisintaan tämän lain astuttua voimaan; ja
- 3) valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Avustusta voidaan maksaa samasta romutettavasta henkilöautosta ainoastaan kerran ja avustusta voi hyödyntää ainoastaan kerran uuden henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenneliipun hankintaan.

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

3 §

Avustuksen määrä

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

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton hankintaa varten, jonka päästöt ovat enintään 95 grammaa hiilidioksidia kilometriltä.

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenneliipun hankintaa varten 1 000 euroa tai enintään hankintahinnan verran.

4 §

Avustuksen saaja

Romutuspalkkion saaja on 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö tai 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikenneliipun hankkinut luonnollinen henkilö.

Avustuksen saajan on tullut olla merkittynä romutettavan auton omistajaksi ajoneuvoliikennerekisteriin, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

5 §

Romutuspalkkion maksaminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta romutuspalkkion avustuksen saajalle 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävästä hankitusta uudesta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikenneliipusta. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys siitä hankitusta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikenneliipusta, jonka hankintaa varten valtionavustus on myönnetty, ja jäljennös 2 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta romutustodistuksesta.

6 §

Valvonta ja takaisinperintä

Liikenne- ja viestintävirasto 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, Liikenne- ja viestintävirasto 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.

7 §

Muutoksenhaku

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

8 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset avustusten hakemisesta ja maksamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

9 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä joulukuuta 2020.

Tätä lakia sovelletaan romutuspalkkioon, jota avustuksen saaja hakee viimeistään 31 päivänä elokuuta 2021.

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä joulukuuta 2020.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

*Valitse kohde.
Valitse kohde.*

Laki

[Kopioi säädöksen nimi tähän]

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

§
[Kopioi momentin teksti tähän]

§
[Kopioi momentin teksti tähän]

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..