

Lausunto

19.10.2020

VN/21732/2020  
VN/21732/2020-OM-40

Liikenne- ja viestintäministeriö

**Oikeusministeriön lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi määräaikaisesta henkilöautojen romutuspalkkiosta**

Luonnoksessa ehdotetaan säädettäväksi määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta. 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. Romutuspalkkio myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla, sähköavusteisella polkupyörällä tai joukkoliikennelipulla. Tavoitteena on myös elvyttää taloutta covid-19-epidemia aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi sekä edistää liikennesektorin päästövähennyksiä.

Vastaavan kaltainen määräaikainen romutuspalkkiota koskeva laki, laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta (961/2018, HE 156/2017 vp) on romutuspalkkion osalta ollut voimassa 1.1.-31-12.2018.

Poikkeuksellisen lyhyen (14.-19.10.2020) lausuntoajan vuoksi oikeusministeriö on arvioinut esitysluonnosta vain lausunnossa mainituin osin.

**Yleisiä huomioita**

Yleisenä kommenttina voidaan todeta, että lakiehdotuksessa on runsaasti sellaista epätasällisyyttä, joka vaikeuttaa sääntelyn tulkintaa ja ymmärrettävyyttä sekä mahdollisesti vaikuttaa sääntelyn tarkoituksen toteutumiseen. Edelleen säännökohtaiset perustelut ovat puutteelliset niiden toistaessa ainoastaan pykälätekstiä. Ehdotuksen asianmukaisuuden arviointi on vaikeaa, kun luonnoksessa ei ole perusteltu esimerkiksi valtionavustuslaista poikkeavia takaisinperintäsäännöksiä. Lakiehdotusta on jatkovalmistelussa pyrittävä täsmentämään. Koska tarkistustarpeita on useassa pykälässä, lakiehdotuksen kommentit on listattu lausunnossa pykäläkohtaisesti.

Esitysluonnosta vaivaa monin paikoin myös se, että sen pohjaksi on ilmeisesti otettu aikaisempi romutuspalkkiota koskeva hallituksen esitys, jossa valtionavustuksen myöntöprosessissa oli ongelmia. Aiempaa romutuspalkkiota koskeva hallituksen esitys ei ole kaikilta osin yhtenevä nyt käsillä olevan esitysluonnoksen kanssa, minkä vuoksi luonnoksen perustelut ja lakiehdotus sisältävät puutteita sekä virheitä.

Luonnoksessa ehdotetaan avustusta myönnettäväksi romutetusta autosta uuden auton, sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan. Esityksen nykytilan kuvaamisessa ja vaikutusten arvioinnissa on kuitenkin käsitelty ainoastaan autoja, eikä lainkaan sähköpyörien ja joukkoliikennelippujen hankintaa. Vaihtoehtoisissa toteuttamistavoissa puolestaan ei ole arvioitu esimerkiksi polkupyörien tai sähköpotkulautojen hankinnassa tukemista.

| Postiosoite<br>Postadress<br>Postal Address<br>Oikeusministeriö | Käyntiosoite<br>Besöksadress<br>Office | Puhelin<br>Telefon<br>Telephone | Faksi<br>Fax<br>Fax              | s-posti, internet<br>e-post, internet<br>e-mail, internet |
|---|--|---------------------------------|----------------------------------|---|
| PL 25<br>00023 Valtioneuvosto                                   | Eteläesplanadi 10<br>Helsinki          | 0295 16001<br>+358 295 16001    | 09 1606 7730<br>+358 9 1606 7730 | oikeusministerio@om.fi<br>oikeusministerio.fi             |

Esitysluonnoksen perusteluja on välttämätöntä jatkovalmistelussa laajentaa. Ehdotuksen tavoitteet, nykytilan kuvaus, muut perustelut sekä pykäläteksti eivät vastaa toisiaan. Jää hyvin epäselväksi, minkä vuoksi lakiehdotukseen otetut hankinnat on valittu valtion toimesta tuettaviksi ja toisaalta, minkä vuoksi esimerkiksi tavalliset polkupyörät tai sähköpotkulaudat on jätetty tuettavien liikkumismuotojen ulkopuolelle. Esityksen eduskuntakäsittelyä ajatellen tällaiset perustelulausumat olisi hyvä esitykseen sisällyttää.

Myöskään luonnoksen säätämisyjärjestysperustelut eivät vastaa lakiehdotusta. Perusteluissa on käsitelty esimerkiksi perustuslain 124 §:ää, mutta ehdotus ei sisällä säännöksiä julkisen hallintotehtävän antamisesta viranomaiskoneiston ulkopuolelle. Säätämisyjärjestysperusteluissa lain tavoitteesta todettu ei vastaa ehdotettua. Perusteluissa ei ole pohdittu esimerkiksi tuen riittävyttä ja tilanteita, joissa henkilö on romuttanut autonsa, mutta ei saisikaan tukea.

Oikeusministeriö huomauttaa, että lausuntoaika voi vain perustellusta syystä olla yleistä lausuntoaikaa (6-8 viikkoa) lyhyempi. Tällöin lausuntoaika perustellaan lausuntopyynnössä sekä hallituksen esityksessä. Luonnoksesta voidaan päätellä, että poikkeuksellisen lyhyt lausuntoaika johtuu siitä, että esitys liittyy vuoden 2020 seitsemänteen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

## **Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset (2 §)**

Romutuspalkkio myönnettäisiin yksinkertaistetusti todeten vanhan auton romuttamisesta uuden sähkö- tai kaasuauton, uuden sähköpolkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan.

Ehdotuksen 2 §:n 1 momentin mukaan edellytyksenä romutuspalkkion myöntämiselle on muun muassa se, että henkilö on toimittanut romutettavaksi viimeisen kalenterivuoden aikana sekä välittömästi ennen romutusta liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka omistajaksi hän on ollut merkittynä liikenneasioiden rekisteriin yhtäjaksoisesti vähintään 12 kuukautta ennen romutusta. Säännös ei muotoilunsa perusteella edellytä sitä, että romutuspalkkion edellytyksenä on, että henkilön tulisi olla liikenneasioiden rekisteriin merkittynä omistajana viedessään auton romutettavaksi ja että 12 kuukauden yhtäjaksoinen omistaminen on välittömästi ennen romutusta. Mikäli tämä on säännöksen ajatus, tulisi sitä täsmentää. (vrt. myös 4 §:n 2 momentti: Avustuksen saajan on tullut olla merkittynä romutettavan auton omistajaksi ajoneuvoliikennerekisteriin, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.)

Myöntämisen edellytysten osalta 2 §:n 2 momentissa säädetään ainoastaan joukkoliikennelipun osalta, että hankittava lippu ostetaan romutettavan ajoneuvon romutuksen jälkeen. Epäselväksi jää, minkä vuoksi vastaavaa edellytystä ei ole ulotettu sähkö- ja kaasuautoihin ja sähköpolkupyöriin.

Edelleen 2 §:n 2 momentti on muotoiltu siten, että siinä viitataan hankittavaan autoon, polkupyörään tai joukkoliikennelippuun. Kuitenkin 5 §:ssä säädettäisiin, että hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys jo hankitusta autosta, pyörästä tai lipusta. Näin ollen avustuksen edellytyksiä ja toisaalta hakemukseen liitettävää selvitystä koskevat säännökset eivät täsmää (jo hankittu vai tulevaisuudessa hankittava). Sääntelyä ja omaksuttuja muotoiluja on yhdenmukaistettava ja täsmennettävä. Nyt jää hyvin epäselväksi, tuleeko henkilön hankkia auto, sähköpyörä tai joukkoliikennelippu ennen avustushakemuksen jättämistä vai hakeeko henkilö avustusta hankintaa varten, ennen kuin on hankinnan tehnyt. Asia on välttämätöntä selvittää laissa ja siitä on säädettävä yhdenmukaisesti. Henkilön kannalta on merkityksellistä, hankkiiko tämä esimerkiksi uuden sähköpyörän jo saatuaan romutuspalkkion vai onko hankintaa tehtäessä vielä epäselvää, saako tämä romutuspalkkion.

Romutuspalkkiota myönnettäisiin myös joukkoliikennelipun hankkimiseen. Laissa käytetään joukkoliikennelipusta ainoastaan yksikkömuotoa. Omaksutun ratkaisun perusteet eivät luonnoksen perusteella selviä. Perusteluissa on todettu, että kyseessä voisi olla vuosi-, kausi- tai kertalippu tai juna- ja bussilipun yhdistelmä. Jatkovalmistelussa on harkittava, eikö avustus voisi kattaa useita joukkoliikennelippuja. Lisäksi ehdotuksen valossa jää epäselväksi, mitä kaikkea käsite ”joukkoliikennelippu” kattaa. Mitä kaikkea joukkoliikenteeksi katsotaan, määrittäykö joukkoliikenteen käsite joukkoliikennelain mukaan? Voisiko tukea saada esimerkiksi myös lentomat kustamiseen? Sääntelyä on täsmennettävä, koska kyse on avustuksen myöntämisen edellytyksistä.

Perusteluissa todetaan, että romutuspalkkion voisi saada vain kerran tukikauden aikana. Tämä ei kuitenkaan vastaa 2 §:n 4 momenttia, jonka mukaan avustusta voidaan maksaa samasta romutettavasta henkilöautosta ainoastaan kerran ja avustusta voi hyödyntää ainoastaan kerran uuden henkilöauton, uuden sähköavusteisen polkupyörän tai joukkoliikennelipun hankintaan. Momenttia on tarkistettava, mikäli tarkoituksena on säätää, että samalle henkilölle ei voida myöntää avustusta kuin kerran lain voimassaoloaikana. Lisäksi myös tätä säännöstä vaivaa epäselvyys siitä,

onko kyse hakemushetkellä hankittavasta vai hankitusta autosta, polkupyörästä tai joukkoliikennelipusta.

Pykälätekstissä käytetään vaihtelevasti termejä romutuspalkkio, avustus ja valtionavustus viittaamaan oikeusministeriön käsityksen mukaan samaan avustukseen. Käytetty terminologia on jatkovalmistelussa yhdenmukaistettava.

#### **Avustuksen saaja (4 §)**

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

Se, että henkilöauto on uusi (ensirekisteröity), on melko vaivatta osoitettavissa ja todennettavissa. Huomio kiinnittyy kuitenkin siihen, miten hakija kykenee osoittamaan virastoa vakuuttavalla tavalla, että sähköavusteinen polkupyörä on uusi.

Koko 4 §, erityisesti sen toinen momentti, vaikuttaa päällekkäiseltä ja osin ristiriitaiselta 2 §:n kanssa. Pykälä vaikuttaa tarpeettomalta, ja sen tarpeellisuutta tulee jatkovalmistelussa arvioida.

#### **Romutuspalkkion maksaminen (5 §)**

Lakiehdotuksen 5 § on otsikoitu romutuspalkkion maksaminen, mutta pykälässä säädettäisiin pikemminkin avustuksen hakemisesta.

Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi hakemuksesta romutuspalkkion avustuksen saajalle 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävästä hankitusta uudesta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikennelipusta.

Kyse lienee pikemminkin siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto päättää avustuksen myöntämisestä.

Tämäkin pykälä on kuitenkin epätasällinen suhteessa esimerkiksi 2 §:ään sen suhteen, myönnetäänkö romutuspalkkio romutettavasta autosta esimerkiksi uuden sähköpyörän hankintaa varten (esim. 2 §) vai myönnetäänkö romutuspalkkio jo hankitusta uudesta sähköpyörästä (5 §). Pykälän ensimmäistä virkettä on jatkovalmistelussa tarkistettava.

Hakemukseen tulisi 5 §:n mukaan liittää yksilöity selvitys siitä hankitusta henkilöautosta, sähköavusteisesta polkupyörästä tai joukkoliikennelipusta, jonka hankintaa varten valtionavustus on myönnetty, ja jäljennös 2 §:n 3 momentin 1 kohdassa tarkoitettua romutustodistuksesta. Koska pykälässä vaikuttaa olevan kyse avustuksen hakemisesta, on kyseinen pykälän toinen virke harhaanjohtava, koska siinä mainitaan jo myönnetty valtionavustus. Tämäkin on korjattava.

Hakemukseen tulisi liittää jäljennös jätelain 59 §n mukaisesta romutustodistuksesta. Vaikuttaa siltä, että jätelain 59 §:n mukaan romutustodistuksen antavan kerääjän tai käsittelijän on ilmoitettava romuttamisesta Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon lopulliseksi poistamiseksi liikenneasioiden rekisteristä. Yleisesti hyvän hallinnon kannalta viranomaisen ei ole perusteltua edellyttää henkilöä toimittamaan sellaisia asiakirjoja tai selvityksiä, jotka ovat jo viranomaisen hallinnassa. Jos romutustodistuksen tiedot toimitetaan suoraan kerääjän tai käsittelijän toimesta Liikenne- ja viestintävirastolle, oikeusministeriö ehdottaa harkittavaksi, että hakijan ei tarvitsisi toimittaa virastolle jäljennöstä romutustodistuksesta.

Avustuksen myöntämisen edellytyksenä olisi, että valtion talousarviossa on käytettävissä avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa. Kyseessä ei olisi harkinnanvarainen valtiontuki, vaan kaikki edellytykset täyttävät hakijat saisivat avustuksen, mikäli määrärahaa on jäljellä. Henkilö ei siten autoa romuttaessaan ja uutta autoa, sähköpyörää tai lippua ostaessa tiedä, maksettaisiinko hänelle romutuspalkkiota. Yhtenä mahdollisuutena voidaan pitää sellaista sääntelymallia, jossa henkilö hakisi romutuspalkkiota ennen kuin vie autonsa romutettavaksi. Viranomaisen maksaisi avustuksen, kun se on saanut tiedon kyseisen auton romuttamisesta sekä selvityksen uuden edellytykset täyttävän auton, sähköpyörän tai lipun hankkimisesta. Tällöin henkilö tietäisi autoa romuttaessaan ja uutta autoa hankkiessaan, että määrärahaa avustukseen on jäljellä. Esitysluonnoksen perusteella ei selviä, onko valmistelussa harkittu vaihtoehtoisia tapoja avustusprosessin käsittelyyn.

Voimaantulosäännöksen mukaan lakia sovelletaan romutuspalkkioon, jota avustuksen saaja (korjattava: hakija) hakee viimeistään 31.8.2021. Oikeusministeriö katsoo, että laissa tulisi olla säännös siitä, koska avustusta on viimeistään haettava.

## Valvonta ja takaisinperintä (6 §)

Esitysluonnoksen 6 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi tässä laissa tarkoitettua valtionavustuksen myöntämisestä ja valvonnasta. Valvontatehtävistä, siihen liittyvästä tarkastusoikeudesta ja tarkastuksen suorittamisesta sekä virka-avusta säädetään valtionavustuslaissa.

Avustuksen takaisinperinnästä säädettäisiin pykälän 2 momentissa: 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.

Ehdotettu 6 § on ongelmallinen. Oikeusministeriö pitää perusteltuna, että näiltä osin nojaututtaisiin valtionavustuslakiin kokonaisuudessaan. Viittaus 1 momentissa valtionavustuslakiin on rajattu koskemaan vain tiettyjä seikkoja, minkä vuoksi se on epäselvä ja mahdollistaa sellaisen tulkinnan, että muita valtionavustuslain säännöksiä muun muassa valtionavustuksen palauttamisesta, takaisinperinnän kohtuullistamisesta tai takaisinperinnän määräajasta ei sovellettaisi romutuspalkkioihin.

Edelleen 2 momentin takaisinperintäsäännös poikkeaa valtionavustuslaista. Säännös mahdollistaa viranomaiselle hyvin laajan harkintavallan ja se on lisäksi hyvin avoin. Selvityksen toimittamista koskeva säännös vaikuttaa tarpeettomalta. Takaisinperinnän osalta tulee nojautua valtionavustuslain säännöksiin tai säätää takaisinperinnästä merkittävästi täsmällisemmin huomioiden myös kohtuullistaminen (vrt. valtionavustuslaki 5 luku).

## Muutoksenhaku (7 §)

Muutoksenhaku-säännös tulisi perustuslain 21 §:nkin perusteella muotoilla siten, että siinä ei yksilöidä, mitä päätöksiä muutoksenhakuoikeus koskee. Asiamukaisempi muotoilu olisi: ”Tässä laissa tarkoitettuun päätökseen saa - -.”

Muutoksenhaku-säännös vastaisi myös valtionavustuslain muutoksenhaku-sääntelyä, mikä on perusteltua, koska viraston valtionavustuslain mukaiseen toimintaan haettaisiin muutosta valtionavustuslain nojalla.

## Asetuksenantovaltuus (8 §)

Oikeusministeriö korostaa, että asetuksella ei tule säätää sellaisista seikoista, joista säädetään jo valtionavustuslaissa.

## Lain määräaikaisuus

Lain voimassaoloajan päättymistä koskeva säännös puuttuu itse lakiehdotuksesta, joka siten näyttäytyy toistaiseksi voimassa olevana.

Voimaantulosäännöksen mukaan lakia sovellettaisiin romutuspalkkioon, jota avustuksen saaja hakee viimeistään 31 päivänä elokuuta 2021. Tämän jälkeen lain oletettuun voimassaoloajan päättymiseen asti 31.12.2021 soveltuisivat vielä muun muassa muutoksenhakua, valvontaa ja takaisinperintää koskevat säännökset. Luonnoksessa ei ole perusteltu lain voimassaoloaikaa, eikä sitä, miten on arvioitu viimeisten hakemusten 31.8.2021 ja lain voimassaolon päättymisen 31.12.2021 suhdetta. Ilmeisesti on arvioitu, että tämä ajanjakso on riittävä. Perustelut voimassaolon osalta on lisättävä esitykseen.

osastopäällikkö

Johanna Suurpää

lainsäädäntöneuvos

Heini Färkkilä

Jakelu LVM Liikenne- ja viestintäministeriö  
Tiedoksi LVM VEO Ilmasto- ja ympäristöyksikkö, Eleonoora Eilittä