

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia. Esityksen mukaan pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukien hakuaajat jatkuisivat 31.12.2024 saakka ja täyssähköautojen hankintatukien ja muuntotuen hakuaika lyhenisi 31.12.2022 saakka. Lisäksi lain voimassaoloaika jatkuisi 31.12.2026 saakka. Lisäksi ehdotetaan, että sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain nojalla haettu täyssähköauton hankintatukihakemus käsiteltäisiin loppuun voimassa olevan lain mukaan.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2023.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Täyssähköautot.....	5
2.2 Henkilöautojen muuntaminen kaasu- ja etanolikäyttöiseksi	6
2.3 Kaasu- ja sähkökäyttöiset pakettiautot	7
2.4 Kaasu- ja sähkökäyttöiset kuorma-autot	9
3 Tavoitteet	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	11
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	11
4.3 Pääasialliset vaikutukset pakettiautojen hankintatukeen.....	13
4.4 Pääasialliset vaikutukset kuorma-autojen hankintatukeen	13
4.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan.....	15
4.6 Vaikutukset valtiontaloudelle.....	16
5 Lausuntopalaute.....	17
6 Säännöskohtaiset perustelut	19
7 Voimaantulo	21
8 Suhde muihin esityksiin.....	22
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	22
LAKIEHDOTUS	23
vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta annetun lain muuttamisesta	23
LIITE	26
RINNAKKAISTEKSTI.....	26
vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta annetun lain muuttamisesta	26

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (EU) päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotusta taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt vuonna 2020 olivat yhteensä noin 10,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2020 noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä, joista 53 prosenttia aiheutui henkilöautoista. Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan vuonna 2021 kotimaan liikenteen päästöt alenivat 10 miljoonaan tonniin hiilidioksidiekvivalenttia.

Voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Komission heinäkuussa 2021 antaman uuden taakanjakoasetusehdotuksen mukaan Suomen uudeksi maakohtaiseksi taakanjakosektorin päästövähennystavoitteeksi vuonna 2030 olisi tulossa 50 prosentin vähennys. Ehdotuksesta neuvotellaan edelleen, joten sen sisältö voi vielä muuttua.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaan liikenteen päästövähennystavoitteiden on vastattava kansalliseen hiilineutraaliustavoitteeseen, jonka mukaan Suomen tulee olla hiilineutraali vuonna 2035. Hallitusohjelman mukaan Suomi vähintään puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Päästöjen puolittaminen on askel kohti hiiletöntä liikennettä. Hallitusohjelmassa on sitouduttu tekemään toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on edesauttaa siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikua ja vapautumista fossiilisista polttoaineista.

Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (jäljempänä hankinta- ja muuntotukilaki, 1289/2021) tuli voimaan 1.1.2022. Laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten. Hankintatukea voidaan myöntää täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan, sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan ja sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Muuntotukea voidaan myöntää ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi. Hankinta- ja muuntotukia haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Täyssähköautojen ja kuorma-autojen hankintatukea sekä muuntotukea voi lain mukaan hakea 31.3.2023 asti ja pakettiautojen hankintatukea 31.12.2022 asti.

Vuoden 2022 talousarviossa budjetoitiin yhteensä kuuden miljoonan euron määräraha siirtomäärärahana momentille 31.20.51. Määräraha jakaantui siten, että 2,5 miljoonaa euroa kohdentui hankinta- ja muuntotukeen osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (niin kutsuttu EU:n elpymisväline, RRF pilari 3), 1,5 miljoonaa euron määräraha kohdentui sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen ja 2 miljoonan euron määräraha kohdentui sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen.

Varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022 vihreän siirtymän kokonaispaketista vuosille 2022 ja 2023. Osana tätä pakettia osoitettiin rahoitusta tieliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämistä koskevan, 6.5.2020 hyväksytyn valtioneuvoston periaatepäätöksen eli niin kutsutun

fossiilittoman liikenteen tiekartan toimiin¹. Tiekartan tavoitteena on hallitusohjelman mukaisesti puolittaa tieliikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Linjausten mukaan täyssähköautojen hankintatukeen varataan vuonna 2022 lisärahoitusta yhteensä 9,5 miljoonaa euroa. Summaan sisältyy myös muuntotukien rahoitus. Lisäksi varautumisen ministerityöryhmän päätöksen mukaan sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen varataan yhteensä 4,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen yhteensä 4 miljoonaa euroa lisärahoitusta vuosina 2022–2023. Eduskunta hyväksyi määrärahapäätökset vuoden 2022 osalta osana vuoden 2022 toista lisätalousarviota 28.6.2022.

Suomen osuus EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen avustuksista tulee alenemaan, koska Suomen talous on kehittynyt ennustettua paremmin. Muutos on vajaa 13 prosenttia vastaten 263 miljoonaa euroa, jolloin lopullinen saanto on 1,8 miljardia euroa. Kestävän kasvun ministerityöryhmä päätti kokouksessaan 22.6.2022, että Suomen kansallinen elpymis- ja palautumissuunnitelma päivitetään vastaamaan Suomen lopullista saantoa. Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen osoitettuja määrärahoja vähennettäisiin yhteensä 5 miljoonaa euroa. Lisäksi varautumisen ministerityöryhmän vihreän siirtymän paketista vuodelle 2023 osoitettu 3,5 miljoonaa euroa siirrettäisiin vuodelle 2022.

Huomioiden jo aiemmin hankinta- ja muuntotukiin varattu rahoitus, yhteensä hankinta- ja muuntotukiin olisi vuodelle 2022 budjetoitu 22,5 miljoonan euron määräraha. Lisäksi vuonna 2022 on ollut käytössä aikaisemmin voimassa olleen hankinta- ja muuntotukilain perusteella myönnetty siirtomääräraha vuosilta 2020–2021, joka oli noin 5 miljoonaa euroa.

Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen ei ole kesäkuun linjausten mukaan osoitettu määrärahaa vuodelle 2023. Suomessa elpymis- ja palautumissuunnitelman päivityksen hyväksyy valtioneuvosto. Lopullisesti päivityksen hyväksyy Euroopan unionin neuvosto. Tehtyjen määrärahalinjausten perusteella sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin olisi käytettävissä 1,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin 1 miljoonaa euroa lisärahoitusta vuonna 2023. Vuoden 2023 määrärahapäätökset on tarkoitettu käsiteltäväksi osana vuoden 2023 talousarvioesitystä.

Lainsäädännön suhteesta muuhun Euroopan unionin lainsäädäntöön ja kansalliseen lainsäädäntöön sekä muut toteuttamisvaihtoehdot on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräämälain luonnoksesta (HE 215/2021 vp).

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen kiireellisuuden vuoksi säädösvalmistelun lausunto- ja kuulemisohjeista on poikettu. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunta ehtii käsitellä esityksen vuoden 2023 talousarvioesityksen yhteydessä. Lausuntokierros pidettiin 15.7.2022–7.8.2022. Esitysluonnosta ei ole tarkastettu oikeusministeriön laintarkastuksessa laintarkastustoimintojen ruuhkautumisen takia. Laki annettaisiin sen vahvistamisen jälkeen tiedoksi yritystukineuvottelukunnalle.

¹ Fossiilittoman liikenteen tiekartta – valtioneuvoston periaatepäätös koskien kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM050:00/2019>.

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepääätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM027:00/2022>.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Täyssähköautot

Vuoden 2022 maaliskuun lopussa liikennekäytössä oli noin 2 830 000 henkilöautoa. Vuonna 2021 Manner-Suomessa ensirekisteröitiin yhteensä noin 98 000 uutta henkilöautoa ja käytettynä maahan tuotiin yhteensä noin 45 000 henkilöautoa. Suuri osa suomalaisista ostaa auton käytettynä. Käytettyjä henkilöautoja myydään Suomessa vuosittain noin 600 000 kappaletta.² Henkilöautoja ostetaan autoliikkeestä joko suorakaupalla tai erilaisten rahoitusjärjestelyjen avulla. Henkilöautoja myös pitkäaikaisvuokrataan ns. leasing-palveluna joko yksityis- tai yrityskäyttöön tyypillisesti 3–5 vuodeksi.

Bensiini on edelleen henkilöautojen suosituin käyttövoima, mutta sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä jatkaa kasvuaan kiihtyvällä tahdilla. Vuonna 2021 täyssähköautojen määrä kasvoi 136 prosenttiyksikköä ja ladattavien hybridien määrä 69 prosenttiyksikköä edellisvuodesta, ja niiden osuus oli yhteensä 2,8 prosenttia kaikista rekisterissä olevista henkilöautoista. Manner-Suomen rekisterissä oli vuoden 2021 lopussa 23 497 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja 78 473 ladattavaa hybridiä. Tammi-heinäkuussa 2022 ensirekisteröitiin 6 813 täyssähköautoa ja käytettynä Suomeen tuotiin 5 065 täyssähköautoa. Vuonna 2020 vastaavana ajankohtana maahan tuotiin 798 käytettyä täyssähköautoa. Käytettynä maahantuoduista henkilöautoista tammi-heinäkuussa 2022 täyssähköautoja oli 19,1 prosenttia.

Keskimääräinen henkilöauton laskennallinen arvo oli autoalan arvion mukaan vuonna 2020 noin 6 800 euroa, kun uuden henkilöauton keskihinta on noin 34 000 euroa.³ Henkilöautojen keskihintavertailu on suuntaa-antava, sillä vertailun kohteena on kooltaan ja käyttötarkoitukseltaan erilaiset ajoneuvot. Arvion mukaan täyssähköautojen verollinen keskihinta on noin 1,6-kertainen vastaavaan bensiiniautoon verrattuna. Lisäksi markkinoille on vuosina 2020–2022 tuotu paljon uusia malleja. Mallivalikoima on laajentunut myös keskikokoisten ja keskihintaisten automallien osalta, ja nykyisin kaikissa painoluokissa on tarjolla sähkökäyttöisiä vaihtoehtoja.

Täyssähköautojen markkinoihin on lisäksi vaikuttanut covid-19-epidemian aikana alkanut autojen komponenttipula, joka on pahentunut Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Toimitusviiveet ovat koskeneet kaikkia uusia autoja. Merkittävimpiä viiveet ovat kuitenkin olleet täyssähköautoilla, joissa on enemmän puolijohdekomponentteja kuin perinteisissä polttomoottoriautoissa. Komponenttipulan vuoksi autojen toimitusajat ovat venyneet poikkeuksellisen pitkiksi. Komponenttipulan arvioidaan helpottavan vuoden 2023 aikana.

Täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintatukea on myönnetty vuodesta 2018 lähtien. Vuoden 2022 alusta tuli voimaan uusi hankinta- ja muuntotukilaki. Vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muun-

² Autoalan tilastokeskus/ Tilastokeskus, https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, viitattu 23.6.2022.

³ Autoalan tilastokeskus/ Tilastokeskus https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, viitattu 23.6.2022.

tamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) mukaan täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Täyssähköauton hankintatukea voidaan myöntää 2 000 euroa. Voimassa olevan lain mukaan täyssähköautojen hankintatukea voi hakea 31.3.2023 saakka.

Täyssähköautojen määrän lisääntyminen on nähtävissä myös täyssähköauton hankintatuen kysynnässä vuonna 2022. Hakemuksia täyssähköauton hankintatuen saamiseksi oli saapunut Liikenne- ja viestintävirastoon vuoden 2022 tammi-heinäkuun välisenä aikana yhteensä 6 666 kappaletta. Hakemusten yhteenlaskettu määrä samalla ajanjaksolla oli 13 332 000 euroa.

	Hakemuksia yhteensä	Euroa
Tammikuu	216	432 000
Helmikuu	297	594 000
Maaliskuu	1 279	2 558 000
Huhtikuu	2 202	4 404 000
Toukokuu	921	1 842 000
Kesäkuu	945	1 890 000
Heinäkuu	806	1 612 000
Yhteensä	6 666	13 332 000

Taulukko 1: Saapuneiden täyssähköauton hankintatukihakemusten kokonaistilanne 1.8.2022, Liikenne- ja viestintävirasto

Tieliikenteen sähköistymiskehitystä tuetaan kansallisesti hankintatuen lisäksi myös verotuksellisin keinoin. Autoverolain (777/2020) 10 § muuttui 1.1.2022 lukien niin, että Suomessa uutena ensirekisteröidyt täyssähköautot ja käytettyinä maahantuodut täyssähköautot ovat autoverottomia, jos ne on otettu käyttöön jossain maassa ensimmäisen kerran 1.10.2021 tai sen jälkeen. Samalla ajoneuvoveron perusveroa korotettiin. Vuoden 2021 alusta lähtien täyssähköautojen vapaan autoedun ja käyttöedun verotusarvoa alennettiin määräaikaisesti ja sähköautojen latausetu vapautettiin verosta vuosien 2021-2025 väliseksi ajaksi.

2.2 Henkilöautojen muuntaminen kaas- ja etanolikäyttöiseksi

Bensiinikäyttöinen auto on mahdollista muuntaa eli konvertoida kaas- tai etanolikäyttöiseksi. Konversion voi teettää tietyllä autokorjaamolla. Vanhan auton konvertointi on tehokas tapa helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista ja kohti ilmastoystävällisempään liikkumista, joilla ei välttämättä ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa.

Muuntotukea on myönnetty vuodesta 2018 lähtien. Vuoden 2022 alussa voimaan tullessa hankinta- ja muuntotukilaissa säädetään henkilöauton kaasui- tai etanolikäyttöiseksi muuntavalle maksettavasta tuesta. Lain mukaan muuntotukea voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka muuntaa henkilöauton kaasui- tai etanolikäyttöiseksi. Muuntotukea voidaan myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana samalle hakijalle enintään kerran. Muuntotukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.3.2023 saakka.

Etanolikonversiotukea koskevia hakemuksia saapui Liikenne- ja viestintävirastoon vuoden 2022 tammii-heinäkuu –välisenä aikana yhteensä 747 kappaletta eli keskimäärin 108 hakemusta kuukaudessa. Hakemuksia kaasukonversiotuelle oli samalla ajanjaksolla saapunut yhteensä 123 kappaletta eli keskimäärin noin 18 hakemusta kuukaudessa.

	Muuntotuki (etanolii)	Euroa	Muuntotuki (kaasu)	Euroa
Tammikuu	64	12 800	9	9 000
Helmikuu	69	13 800	20	20 000
Maaliskuu	122	24 400	30	30 000
Huhtikuu	73	14 600	15	15 000
Toukokuu	132	26 400	23	23 000
Kesäkuu	122	24 400	14	14 000
Heinäkuu	165	33 000	12	12 000
Yhteensä	747	149 400	123	123 000

Taulukko 2: Saapuneiden muuntotukihakemusten kokonaistilanne 1.8.2022, Liikenne- ja viestintävirasto

Konversion hyväksymiseen liittyvät vaatimukset on annettu ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamassa määräyksessä auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019). Ajoneuvolakia on tarkoitus muuttaa siten, että konversiosääntelyä joustavoitettaisiin. Hallituksen esitys laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi oli lausuntokierroksella 3.5.-29.7.2022.

2.3 Kaasu- ja sähkökäyttöiset pakettiautot

Pakettiautoja oli kesäkuun 2022 lopussa liikennekäytössä noin 352 000 kappaletta. Diesel on pakettiautojen käyttövoimista selvästi suosituin. Liikennekäytössä olevista pakettiautoista kesäkuun 2022 lopussa 96,2 prosenttia oli dieselkäyttöisiä ja 3,1 prosenttia bensiinikäyttöisiä.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien (sähkö, kaasu, ladattavat hybridit ja korkeaseosetanoli eli flex-fuel) osuus maaliskuun lopussa 2022 liikennekäytössä olevista pakettiautoista oli noin 0,7 prosenttia.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröintien määrä on kuitenkin kasvamassa. Kesäkuun 2022 lopussa liikennekäytössä oli 1050 sähkökäyttöistä pakettiautoa ja 232 ladattavaa hybridiä. Sähköpakettiauton hankintahinta on noin puolitoistakertainen verrattuna polttomoottorilla varustettuun pakettiautoon. Kiinnostusta on kuitenkin lisännyt se, että otettaessa huomioon käytönaikaiset kustannukset, sähkömoottori tulee kokonaistaloudellisemmaksi vaihtoehdoksi kuin polttomoottori, sillä sähkö on edullisempi ja huoltovapaampi käyttövoima. Kesäkuun 2022 lopussa liikennekäytössä oli 1113 kaasukäyttöistä pakettiautoa. Uusien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntihinnat vaihtelivat vuonna 2021 mallista riippuen noin 50 000–60 000 euron välillä. Kaasukäyttöisten pakettiautojen tarjonta on hyvin rajoittunutta, joten niiden hankintahinnan arviointia suhteessa perinteisiin polttomoottoriautoihin on vaikea tehdä.

Pakettiautojen hankintatukea on voinut hakea 1.1.2022 lähtien. Hankinta- ja muuntotukilain mukaan pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuki on porrastetusti ajoneuvon kokoon ja massaan perustuen 2 000, 4 000 tai 6 000 euroa. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki on 2 000 euroa. Pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden ajoneuvon hankintaan ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään yhteensä viiden pakettiauton hankintaa varten. Oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

Hankintatukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.12.2022 saakka. Sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatukea oli varattu vuoden 2022 tammi-heinäkuussa yhteensä 284 hakemukselle. Kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukea ei ole vuoden 2022 tammi-heinäkuussa varattu lainkaan. Hakemusmäärissä ja varatuissa määrärahoissa on huomioitu myös sellaiset hakemukset, joista ei ole tehty lopullista päätöstä. Siten on mahdollista, että osa saapuneista hakemuksista ei täytä lain edellytyksiä tuen myöntämiselle ja ne joudutaan hylkäämään. Kaasupakettiautojen kysyntää rajoittaa hyvin rajoittunut tarjonta.

	Hakemuksia yhteensä (sähkö)	Euroa	Hakemuksia yhteensä (kaasu)	Euroa
Tammikuu	30	119 177	0	0
Helmikuu	32	188 378	0	0
Maaliskuu	72	222 761	0	0
Huhtikuu	38	130 213	0	0

Toukokuu	40	177 802	0	0
Kesäkuu	38	186 570	0	0
Heinäkuu	34	162 668	0	0
Yhteensä	284	1 187 569	0	0

Taulukko 3: Pakettiauton hankintatukihakemusten ja varatun määrärahan kokonaistilanne 1.8.2022, Liikenne- ja viestintävirasto

2.4 Kaasu- ja sähkökäyttöiset kuorma-autot

Kuorma-autojen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on merkittävä, sillä ne kuluttavat paljon polttoainetta kokonsa ja massansa vuoksi, minkä lisäksi niillä myös ajetaan paljon. Kuorma-autojen lukumäärä on kuitenkin varsin pieni suhteessa henkilö- ja pakettiautojen määrään. Kuorma-autoja oli liikennekäytössä kesäkuun 2022 lopussa 99 939 kappaletta.

Raskaan liikenteen siirtymä fossiilittomiin käyttövoimiin on edennyt hitaasti. Kesäkuun 2022 lopussa liikennekäytössä olevista kuorma-autoista 97,1 prosenttia oli dieselkäyttöisiä ja 2,3 prosenttia bensiinikäyttöisiä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien (tässä sähkö, kaasu, ladattavat hybridit ja korkeaseosetanoli eli flexfuel) osuus liikennekäytössä olevista kuorma-autoista oli noin 0,7 prosenttia. Lisäksi vaihtoehtoisia käyttövoimia on muitakin, esimerkiksi uusiutuva diesel. Sitä ei kuitenkaan ole huomioitu edellä mainitussa prosenttiosuudessa, sillä uusituvan dieselin käyttäminen ei edellytä uutta ajoneuvokalustoa.

Kesäkuun 2022 lopussa liikennekäytössä oli 451 kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Vaikka kaasua käyttävien kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneissä on viime aikoina lähtenyt kasvuun, niiden osuus ajoneuvokannassa on silti edelleen hyvin pieni. Kaasukäyttöiset kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Kaasukäyttöiset kuorma-autot jakautuvat paineistettua maakaasua (jäljempänä myös CNG, eli englanniksi compressed natural gas) ja nesteytettyä maakaasua (jäljempänä myös LNG, eli englanniksi liquified natural gas) käyttäviin ajoneuvoihin.

Sähkökäyttöisiä kuorma-autoja oli liikennekäytössä kesäkuun 2022 lopussa 20 kappaletta. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen toimitukset ovat olleet lähinnä esisarjoja. Tilanteen odotetaan muuttuvan lähiaikoina, sillä valmistajat ovat esitelleet tulevia sähköautomallejaan myös Suomessa ja niiden ennakkomyynti on alkanut.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä rajoittaa ennen kaikkea ajoneuvojen korkea hankintahinta ja malliston rajallisuus erilaisiin käyttötarkoituksiin nähden. Olakseen kaupallisesti houkutteleva vaihtoehto, vaihtoehtoisen käyttövoiman tulee olla auton elinkaaren aikaisilta käyttö- ja pääomakustannuksiltaan kilpailukykyinen. Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Viranomaisten ja Autoalan Tiedotuskeskuksen arvioiden mukaan kaasukäyttöisten ajoneuvojen hinnat olivat vuonna 2021 dieselkäyttöisiä ajoneuvoja noin 15–30 prosenttia kalliimpia, mikä tarkoittaa kymmeniä tuhansia euroja kalliimpaa hankintahintaa ajoneuvon ominaisuuksista riippuen. Sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat vielä harvinaisia, joten vastaavaa hankintahinnan arviointia suhteessa dieselkuorma-autoihin on vaikea tehdä. Teknologia ja mallivalikoima ovat

vasta kehittymässä ja tämän vuoksisähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintakustannukset ovat merkittävästi korkeammat kuin dieselkuorma-autojen.

Voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain mukaista kuorma-auton hankintatukea on voinut hakea 1.1.2022 lähtien. Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle taikka yksityiselle elinkeinonharjoittajalle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton, sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Kuorma-auton hankintatuki on porrastettu ajoneuvon koon mukaan. Tukea voidaan myöntää paineistettua kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 2000, 4000 tai 6000 euroa ja nesteytettyä kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 14 000 euroa. Sähkökäyttöisen kuorma-auton ja perävaunun hankintatuki on ajoneuvon kokoon perustuen 6 000–50 000 euroa. Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden ajoneuvon hankintaan ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään yhteensä viiden kuorma-auton hankintaa varten. Oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

Hankintatukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.3.2023 saakka. Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on varattu tammi-heinäkuussa 2022 yhteensä 46 hakemukseen. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukia on varattu tammi-heinäkuussa 2022 yhteensä 10 hakemukseen. Hakemusmäärissä ja varatuissa määrärahoissa on huomioitu myös sellaiset hakemukset, joista ei ole tehty lopullista päätöstä. Siten on mahdollista, että osa saapuneista hakemuksista ei täytä lain edellytyksiä tuen myöntämiselle ja ne joudutaan siten hylkäämään.

	Hakemuksia yhteensä (sähkö)	Euroa	Hakemuksia yhteensä (kaasu)	Euroa
Tammikuu	3	54 000	0	0
Helmikuu	0	0	16	170 383
Maaliskuu	2	18 000	10	153 028
Huhtikuu	1	18 000	14	160 000
Toukokuu	1	40 000	1	14 000
Kesäkuu	2	24 000	4	70 000
Heinäkuu	1	40 000	1	4 000
Yhteensä	10	194 000	46	571 411

Taulukko 4: Saapuneiden kuorma-auton hankintatukihakemusten ja varatun määrärahan kokonaistilanne 1.8.2022, Liikenne- ja viestintävirasto

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on mahdollistaa kuorma-auton hankintatuen ja pakettiauton hankintatuen hakeminen huhtikuussa 2022 linjattujen määrärahapäätösten puitteissa vuoden 2024 loppuun saakka. Tavoitteena on myös selkeyttää täyssähköautojen hankintatuen ja muuntotukien hakuprosessia lyhentämällä hakuaikaa siten, että se vastaisi paremmin määrärahan riittävyyttä.

Lisäksi esityksen tavoitteena on mahdollistaa sellaisten vanhan hankinta- ja muuntotukilain (971/2017) nojalla haettujen täyssähköautojen hankintatukihakemusten käsitteleminen voimassa olevan lain nojalla, joiden kohteena olevia autoja ei ehdiä ensirekisteröimään vuoden 2022 aikana johtuen autojen komponenttipulasta.

Tavoitteena on edistää kansallisia tavoitteita ajoneuvokannan murroksessa ja siltä osin mahdollistaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan koko autokannan osalta tavoitteena on, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 45 000 sähkökäyttöistä pakettiautoa, joista vähintään puolet on täyssähköautoja. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta tavoitteena on noin 130 000 henkilö- ja pakettiautoa vuonna 2030. Raskaassa kalustossa vastaavat tavoitteet ovat noin 4 600 sähkökäyttöistä kuorma-autoa ja noin 6 200 kaasukäyttöistä kuorma-autoa ja bussia.

Kuorma-autojen ja pakettiautojen hankintatukien tavoitteena on edistää sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta ja kysyntää. Tukien tarkoituksena on alentaa sähköllä ja kaasulla toimivien kuorma-autojen sekä pakettiautojen hankintakustannuksia, jolloin kyseisten ajoneuvojen hankinta olisi mahdollista nykyistä useammalle ajoneuvon ostajalle. Tukien avulla edistetään vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen markkinoiden kehittymistä ja kuljetusalan vihreää siirtymää.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi hankinta- ja muuntotukien hakuaikoja. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatuen hakuaikaa jatkettaisiin 31.12.2024 asti. Täyssähköautojen hankintatuen ja muuntotuen hakuaikaa lyhennettäisiin siten, että hakuaika päättyisi 31.12.2022. Lisäksi esityksessä ehdotetaan lain voimassaoloaikaa jatkettavaksi 31.12.2026 asti. Pakettiauton hankintatuen hakuaika on voimassa olevan lain mukaan 31.12.2022 asti. Täyssähköautojen hankintatuen, muuntotukien ja kuorma-autojen hankintatuen hakuaika on voimassa olevan lain mukaan 31.3.2023 asti. Ehdotetut muutokset tehtäisiin huhtikuussa 2022 tehtyjen määrärahapäätösten perusteella. Eduskunta hyväksyi määrärahapäätökset vuoden 2022 osalta osana vuoden 2022 toista lisätalousarviota 28.6.2022.

Lisäksi soveltamisalaa, voimaantuloa ja tuen myöntämisen edellytyksiä koskeviin pykäliin ehdotetaan muutoksia, jotka mahdollistaisivat vanhan 971/2017 hankinta- ja muuntotukilain aikana haettujen hankintatukien käsittelemisen loppuun voimassa olevan lain säännösten nojalla. Samalla lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi siirtymäsäännös.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

Esityksessä ehdotetaan täyssähköautojen hankintatuen ja muuntotukien hakuaikaa lyhennettäväksi siten, että hakuaika päättyisi 31.12.2022. Voimassa olevan lain mukaan täyssähköauton

hankintatukea ja muuntotukea voi hakea maaliskuun 2023 loppuun saakka. Hakuaikaa ehdotetaan muutettavaksi, sillä määrärahaa ei varautumisen ministerityöryhmän linjausten perusteella olisi vuoden 2022 jälkeen käytettävissä. Uusi hakuaika vastaisi paremmin arvioitua määrärahaa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan hankintatukeen ja konversiotukiin varataan vuosille 2022–2025 yhteensä 24 miljoonaa euroa eli kuusi miljoonaa euroa vuodessa. Vuoden 2022 täydentävässä talousarvioesityksessä momentille 30.20.51 siirrettiin aikaisemmin voimassa olleen hankintatukilain perusteella myönnetyn siirtomäärärahan vuosilta 2020-2021 käyttämättä jäänyt noin viiden miljoonan euron määräraha. Vuoden 2022 talousarvion mukaan täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen varataan vuonna 2022 lisärahoitusta yhteensä 13 miljoonaa euroa.

Vuonna 2022 täyssähköautojen hankintatukiin ja muuntotukiin olisi vuonna 2022 käytettävissä yhteensä noin 18 miljoonaa euroa, josta kaasukuorma-autoihin oli toukokuun 2022 lopussa varattu yhteensä 497 411 euroa. Täyssähköautojen hankintatukiin ja muuntotukiin ei ole osoitettu määrärahaa vuodelle 2023.

Vuoden 2022 tammi-heinäkuussa tukia haettiin keskimäärin noin 950 kertaa kuukaudessa. Etanolikonversioihin haettiin muuntotukea tammi-heinäkuussa 2022 keskimäärin 107 kertaa kuukaudessa ja kaasukonversioihin keskimäärin 18 kertaa kuukaudessa. Nykyisellä menekillä huhtikuussa ja kesäkuussa 2022 tehdyillä määrärahalinjauksilla täyssähköautojen hankintatuille ja muuntotuille varattu määräraha varattaisiin loppuun syyskuussa 2022.

Täyssähköautojen tukiohjelman päättymisellä arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia täyssähköautojen kysyntään, sillä markkinoille on vuoden 2022 aikana muodostunut globaalisti ylikysyntää. Myös Suomessa täyssähköautojen kysyntä ylittää autojen tarjonnan. Sähköautojen hankintahintojen ei oleteta tulevan samalle tasolle vastaavien polttomoottoriautojen kanssa vielä 2020-luvun puolivälin paikkeilla, kuten vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain valmistelun yhteydessä arvioitiin, sillä täyssähköautojen hintojen ei voimakkaan kysynnän takia oleteta laskevan lineaarisesti. Sähköautojen houkuttelevuuteen vaikuttaa lisäksi bensiinin ja dieselin merkittävä hinnannousu vuosina 2021–2022.

Täyssähköautojen valmistukseen vaikuttaa lisäksi covid-19-epidemian aikana alkanut autojen komponenttipula, joka on pahentunut Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Toimitusviiveet ovat koskeneet kaikkia uusia autoja, mutta merkittävimpiä viiveet ovat olleet täyssähköautoilla, joissa on enemmän puolijohdekomponentteja kuin perinteisissä polttomoottoriautoissa. Komponenttipulan vuoksi autojen toimitusajat ovat venyneet poikkeuksellisen pitkiksi. Tämän vuoksi kaikkia vanhan hankinta- ja muuntotukilain (971/2017) aikana haettuja täyssähköautojen hankintatukihakemuksia ei todennäköisesti ennetä käsittelemään loppuun vuoden 2022 aikana. Näin ollen lakiin ehdotetaan muutoksia, jotka mahdollistaisivat vanhan lain nojalla haettujen täyssähköautojen hankintatukihakemusten käsittelemisen loppuun voimassa olevan lain nojalla. Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi siirtymäsäännös, jonka mukaan lain voimaan tullessa vireillä olevat hakemukset käsiteltäisiin loppuun ehdotettavan lain mukaan. Lisäksi voimassa olevan lain 1, 3 ja 23 § muutettaisiin siten, että ne mahdollistaisivat tuen myöntämisen lain 1289/2021 mukaisesti.

Vanhan 971/2017 lain aikana haettuihin hakemuksiin on tehty jo aikaisemmin määrärahavaraus, joten lakimuutoksella ei olisi vaikutuksia täyssähköautojen hankintatukiin. Täyssähköautojen hankintatuki olisi määrältään samansuuruinen sekä vanhan lain että voimassa olevan lain mukaan. Myös tuen kohteena olevan sähköauton vaatimukset ovat säilyneet samana.

4.3 Pääasialliset vaikutukset pakettiautojen hankintatukeen

Ehdotetun pakettiauton hankintatukikauden jatkamisen voidaan arvioida lisäävän sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen kauppaa vuosien 2023 ja 2024 aikana.

Pakettiautojen hankintatuella osoitettiin vuoden 2022 täydentävässä talousarviossa 1,5 miljoonan euron määräraha. Heinäkuun 2022 lopussa tukea oli haettu yhteensä 284 kertaa, jolloin tästä määrärahasta oli varattu noin 1 187 569 euroa. Keskimäärin pakettiautojen hankintatukia on varattu noin 170 000 euroa kuukaudessa. Nykyisellä menekillä pakettiautoille aikaisemmin vuoden 2022 täydentävässä talousarviossa budjetoitu 1,5 miljoonan euron määräraha varattaisiin loppuun syksystä 2022.

Varautumisen ministerityöryhmä päätti huhtikuussa 2022, että pakettiautojen hankintatuen määrärahaa lisättäisiin yhteensä 4,5 miljoonalla eurolla vuosina 2022 ja 2023. Pakettiautojen hankintatukiin olisi tehtyjen määrärahalinjausten perusteella varattu 6 miljoonaa euroa, mikä vastaa fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan vuosille 2022–2025 varattuja sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukien määrärahoja. Nykyisellä menekillä pakettiautojen hankintatuille linjattu määräraha riittäisi tehdyn arvion mukaan vuoden 2024 marraskuuhun saakka. Huomioitavaa kuitenkin on, että pakettiautojen menekin uskotaan kasvavan tulevina vuosina, mikä vaikuttaa myös määrärahan riittävyyteen. Toisaalta on myös huomioitava, jos menekki pienenee, määrarahat riittäisivät suunnitellun pidennetyn hakuajan 31.12.2024 loppuun asti.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuen arvioidaan riittävän noin 1 500 pakettiautolle vuosien 2022–2024 aikana. Arvion mukaan pakettiautojen hankintatuella linjatut lisämäärärahat riittäisivät vuosiksi 2022, 2023 ja 2024.

Pakettiautojen hankintatuki on porrastettu sähkökäyttöisten pakettiautojen osalta kuljetuskapasiteetin mukaisesti siten, että tuki on pienille pakettiautoille 2 000 euroa, keskikokoisille pakettiautoille 4 000 euroa ja suurikokoisille pakettiautoille 6000 euroa. Siten tukimenekki riippuu hankittujen pakettiautojen kokojakaumasta. Alkuvuonna keskimääräinen pakettiauton hankintatuen tukisumma on ollut 4 000 euroa.

Vuonna 2022 kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatuen menekki on ollut ennakoitua vähäisempää. Lisäksi tukia on haettu aikaisempia arvioita suuremmille pakettiautoille. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut tuettavien pakettiautojen elinkaarenaikaiseksi kokonaispäästövähennykseksi noin 40 000 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia, jos pakettiauton elinkaaren pituus olisi 16 vuotta. Vuosittainen päästövähennys olisi noin 2 600 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia, kun kaikki hankintatuella hankitut autot ovat käytössä. Kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston tavoiteltujen ympäristövaikutuksien toteutuminen puolestaan riippuu vahvasti siitä, käyttävätkö ajoneuvot maakaasua vai biokaasua. Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 10–20 prosenttia.

4.4 Pääasialliset vaikutukset kuorma-autojen hankintatukeen

Ehdotetun kuorma-autojen hankintatukikauden jatkamisen arvioidaan lisäävän sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen kauppaa vuosien 2023 ja 2024 aikana.

Vuoden 2022 talousarviesityksen mukaan kahden miljoonan euron määräraha kohdentuu sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen. Heinäkuun 2022 loppuun mennessä tästä määrärahasta on varattu 194 000 euroa. Kaasukuorma-autojen hankintatukia rahoitettiin alkuvuonna

2022 vuoden 2021 siirtomäärärahasta, joka varattiin loppuun huhtikuussa 2022. Tammi-kesäkuussa 2022 kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea haettiin yhteensä 45 kertaa. Vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa käyttösuunnitelmaa muutettiin siten, että kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuki rahoitetaan samasta määrärahasta sähkökäyttöisten kuorma-autojen kanssa. Tammi-heinäkuussa 2022 kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea on haettu yhteensä 46 kertaa, mikä on 571 411 euron edestä hakemuksia.

Nykyisellä menekillä kaasukuorma-autojen hankintatukea kuluu vuoden 2022 aikana yhteensä noin 1,1 miljoonaa euroa. Siten kuorma-autojen hankintatuen määrärahaa jäisi yli vuodelta 2022 noin 1,2 miljoonaa euroa. Lisäksi varautumisen ministerityöryhmä päätti, että sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen varattaisiin vuosina 2022 ja 2023 yhteensä neljä miljoonaa euroa lisärahoitusta. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan yhteensä sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen varataan vuosittain 10 miljoonaa euroa, yhteensä 90 miljoonaa euroa vuosille 2022–2030. Tähän asti päätetyillä määrärahalinjauksilla vastataan osittain fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteen toteutumiseen.

Hankintatuen menekkiä on kuitenkin vaikea arvioida, sillä esimerkiksi kaasukäyttöisten kuorma-autojen kysyntään vaikuttaa olennaisesti maakaasun ja biokaasun hinta. Käyttövoimien hintakehitystä ja hintasuhteita ei kyetä arvioimaan tulevaisuuteen merkittävien epävarmuuksien vallitessa.

Sähkökuorma-autojen markkinan kasvuun on selkeitä ennusteita valmistajien esitellessä ennakkotietoja uusista malleista ja tuotannon aloituksesta. Arvioissa on kuitenkin erittäin suuria epävarmuuksia sen suhteen, kuinka paljon tuet voivat vaikuttaa kysyntään. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen markkina on vasta käynnistymässä ja tukien käyttö markkinoiden käynnistymisen edistämiseen on perusteltua, mutta tarkkoja määrällisiä vaikutusarvioita sähkökäyttöisten kuorma-autojen myyntimäärästä ja sen vaikutuksesta hiilidioksidipäästöihin ei ole mahdollista tehdä. On hankalaa arvioida sekä tukihakemusten määrää, että myös sitä, kuinka suurella osalla tuen saajista tuki vaikuttaa hankintaan, ja siten saavutettaviin todellisiin päästöhyötyihin. Kuorma-autojen elinkaarikustannuksissa voidaan kuitenkin olettaa tapahtuvan ennen pitkää samanlainen käänne sähkön hyväksi kuin henkilö- ja pakettiautoissa. Akku- ja voimansiirtoteknologia kehittyy kustannuksineen vastaavalla tavalla ja alhaisemmat käyttö- ja huoltokustannukset puoltavat sähköä käyttövoimana. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea on haettu tammi-heinäkuussa 2022 10 kertaa, mikä tarkoittaa, että hakemuksia on jätetty 194 000 eurolla.

Arvion mukaan vuoden 2022 määrärahoista tulisi jäämään reilusti ylijäämää seuraavalle vuodelle, mutta menekki kasvaisi vuonna 2023, jolloin määräraha kuluu loppuun vuoden 2024 aikana. Vuosille 2022 ja 2023 suunniteltu lisämääräraha neljä miljoonaa euroa tulisi riittämään 160 000 euron keskiarvolla 25 kuukaudeksi. On kuitenkin huomioitava, että kaasukuorma-autojen hankintatukiin varatun nykyisen määrärahan loppuminen on voinut vaikuttaa tuen todelliseen menekkiin.

Luokka (t)	2022	2023	2024	2025	Yhteensä	CO2t/elinkaari/ dieselauto
3,5-5,9	5	20	50	80	155	126
6-15,9	5	15	30	60	110	224

16-25,9	10	25	50	100	185	326
26-	5	10	30	60	105	490
40- yhd.	5	10	25	50	90	1 000
60- yhd.	0	5	15	30	50	1 100
PHEV aks	5	10	20	50	85	238
Yhteensä	35	95	220	430	780	

Taulukko 5: Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen arvioitua tukihakemusten määrät ja päästövähennysennuste eri kokoluokkien osalta eri vuosina

Kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston tavoiteltujen ympäristövaikutuksien toteutuminen puolestaan riippuu vahvasti siitä, käyttävätkö ajoneuvot maakaasua vai biokaasua. Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 10–20 prosenttia. Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua, päästövähennys on noin 0,04–0,09 prosenttia kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,01–0,02 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta.

Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100-prosenttisesti biokaasua, päästövähennys on noin 0,12–0,26 prosenttia kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,03–0,07 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta.

Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen tukeminen edistää uusien käyttövoimaratkaisujen tekemistä yrityksissä ja markkinoiden syntymistä uudelle ajoneuvojen käyttövoimatekniikalle. Raskaassa kalustossa markkinoiden kehitys on sellaisessa vaiheessa, jossa hankintatuilla voidaan olettaa oleva suotuisa vaikutus. Kaasu- ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen käytön kustannukset ovat huomattavasti dieselkäyttöisiä ajoneuvoja alhaisemmat. Hankintatuet edistävät ajoneuvokannan uusiutumista ajankohdalla, jossa raakaöljyn maailmanmarkkinahinnoista johtuva polttoaineiden hinnannousu asettaa haasteita kuljetusalalle. Edullisempiin käyttövoimiin siirtymisestä koituva etu siirtyisi kuljetusasiakkaiden hyväksi.

4.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Hankinta- ja muuntotukilain mukaan toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan sähköautojen hankintatuet työllistävät Liikenne- ja viestintävirastoa myös vuonna 2023 ja vuodelle tulisi varata hakemuskäsittelyyn 9 henkilötyövuotta. Tämä edellyttäisi 1 miljoonan euron määrärahaa virastolle.

Liikenne- ja viestintävirastoon on saapunut paljon hankinta- ja muuntotukihakemuksia vuoden 2022 aikana. Määrällisesti suurin osa hakemuksista koskee sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea. Sähköautoissa toimitusajat ovat pitkät, ja merkittävä osa vuonna 2022 ostetuista autoista saadaan toimitettua vasta vuoden 2023 puolella, mikä vaikuttaa suoraan Liikenne- ja viestintävirastossa tehtävien päätösten ajankohtaan. Myönteinen hankintatukipäätös voidaan tehdä vasta, kun tuen edellytykset täyttävä sähköauto on ensirekisteröity. Tämän vuoksi suurin

osa henkilöautojen hankintatukipäätöksistä tullaan tekemään vuoden 2023 puolella, vaikka hakemukset ovat saapuneet Liikenne- ja viestintäviraston käsittelyyn vuoden 2022 aikana.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan vuosille 2024-2026 tulisi varata 4-5 henkilötyövuotta eli 500 000 euron vuosittainen määräraha. Vuosina 2024-2026 tullaan oletettavasti käsittelemään pääsääntöisesti vain paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemuksia, minkä vuoksi henkilötyövuosien tarve ei ole yhtä suuri kuin vuonna 2023. Jos henkilöautoille ei kohdisteta lisämäärärahaa, putoavat hakemusmäärät kokonaisuudessaan merkittävästi. Paketti- ja kuorma-autojen käsittelyprosessi on kuitenkin täysin manuaalinen hakemusmenettelystä johtuen, minkä vuoksi yhden hakemuksen käsittelyyn kuluu enemmän aikaa kuin henkilöautojen osalta. Vaikka paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakemusmäärä on tällä hetkellä pieni, voidaan olettaa, että vuosina 2023-2024 paketti- ja kuorma-autojen hakemusmäärät tulevat kasvamaan. Paketti- ja kuorma-autojen tukien hakemusprosessi on toimijoille uusi, mikä on aiheuttanut työtä erityisesti neuvontaan liittyen. Paketti- ja kuorma-autojen tukien osalta erityisen tärkeää on se, että ehdollinen päätös saadaan tehtyä mahdollisimman pian hakemuksen saapumisen jälkeen, jotta hakija voi tehdä varsinaisen hankinnan. Paketti- ja kuorma-autojen hakemusten käsittelyyn on liittynyt merkittävässä osassa hakemuksia paljon tiedusteluja, neuvontaa ja tapauskohtaista pohdintaa. Hakemusmäärien kasvaessa tulevina vuosina tämä tulee kasvamaan.

Edellä kuvatun perusteella Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että hankinta- ja muuntotukia koskevaan hakemuskäsittelyyn tulisi varata 9 henkilötyövuotta vuonna 2023 ja 4-5 henkilötyövuotta vuosina 2024-2026.

Hankinta- ja muuntotukilain mukaisiin tukiin ei ole varattu erillistä rahoitusta vuoden 2023 talousarvioesityksessä tai julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023–2026. Kustannukset tulee tarvittaessa rahoittaa kohdentamalla uudelleen hallinnonalojen määrärahoja.

4.6 Vaikutukset valtiontaloudelle

Pakettiautojen hankintatuille on varattu vuodelle 2022 yhteensä 4,5 miljoonan euron määräraha. Vuoden 2022 täydentävässä talousarviossa hyväksyttiin 1,5 miljoonan euron määräraha, minkä lisäksi pakettiautojen tuelle hyväksyttiin 3 miljoonan euron lisämääräraha osana vuoden 2022 toista lisätalousarviota. Lisäksi varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022, että pakettiautojen hankintatukeen varataan 1,5 miljoonan euron lisämääräraha vuodelle 2023.

Kuorma-autojen hankintatuille on varattu vuodelle 2022 yhteensä 5 miljoonan euron määräraha. Vuoden 2022 täydentävässä talousarviossa hyväksyttiin 2 miljoonan euron määräraha, minkä lisäksi osana vuoden 2022 toista lisätalousarviota kuorma-autojen tuelle hyväksyttiin 3 miljoonan euron lisämääräraha. Lisäksi varautumisen ministerityöryhmä linjasi 7.4.2022, että kuorma-autojen hankintatukeen varataan 1 miljoonan euron lisämääräraha vuodelle 2023.

Täyssähköautojen hankintatuille ja muuntotuelle on päätetty yhteensä 13 miljoonan euron rahoituksesta vuodelle 2022. Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen varattiin rahoitusta vuoden 2022 toisessa lisätalousarviossa 9,5 miljoonaa euroa. Vuoden 2023 osalta varautumisen ministerityöryhmä päätti huhtikuussa 3,5 miljoonan osoittamisesta täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen. Kestävän kasvun ministerityöryhmä päätti kokouksessaan 22.6.2022, että tuo 3,5 miljoonaa siirretään vuodelle 2022. Lisäksi vuonna 2022 on ollut käytössä aikaisemmin voimassa olleen hankinta- ja muuntotukilain perusteella myönnetty siirtomääräraha vuosilta 2020–2021, joka oli noin 5 miljoonaa euroa. Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen ei ole kesäkuun linjausten mukaan osoitettu määrärahaa vuodelle 2023.

Vuoden 2022 talousarvioesityksessä budjetoitiin aikaisemmin 2,5 miljoonaa euroa sähköautojen hankintatukiin ja muuntotukiin osana EU:n elpymis- ja palautumissuunnitelmaa (RRF). Kestävän kasvun ministerityöryhmä päätti vähentää täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen osoitettuja RRF-määrärahoja yhteensä 5 miljoonaa euroa, 2,5 miljoonaa euroa vuodelta 2022 ja 2,5 miljoonaa euroa vuodelta 2023. Muutos johtuu Suomen saannon pienenemisestä elpymis- ja palautumissuunnitelman päivityksen myötä.

Esityksessä ehdotettujen paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiohjelmien jatkaminen lisäisi valtion menoja 2,5 miljoonaa euroa vuonna 2023. Määräraha jakautuisi siten, että 1,5 miljoonaa euroa kohdentuisi sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen ja 1 miljoonaa euroa sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen. Täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen ei ole osoitettu lisärahoitusta vuodelle 2023.

5 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 27 taholta, sisältäen järjestöjä, elinkeinoelämän edustajia, ministeriöitä ja valtion viranomaisia. Nämä tahot olivat: maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, valtioneuvoston kanslia, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen ympäristökeskus SYKE, Autoalan Keskusliitto, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuojat- ja teollisuus ry, Bioenergia ry, Energiateollisuus ry, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Jätehuoltoyhdistys ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto sekä Teknologiateollisuus ry. Esitysluonnokseen saapui 20 lausuntoa. Lausunnon antoivat valtiovarainministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen ympäristökeskus SYKE, Autotuojat ja –teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, ITS Finland ry, Kaasuautoilijat ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Maakuljetuspooli, Rahtarit ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry, Vammaisneuvoston vammaispoliittinen työryhmä ja yksi yksityishenkilö. Maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, sisäministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole asiassa lausuttavaa.

Lausunnoissa kannatettiin yleisesti esitystä pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatuen hakuajan jatkamisesta sekä lain voimassaoloajan pidentämisestä. Lausunnossa ehdotettiin joitakin muutoksia tukien edellytyksiin ja tuen myöntämiseen liittyen.

Valtiovarainministeriön lausunnossa nostettiin esille Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman päivitys 30.6.2022, ja tästä seurannut päätös poistaa sähköautojen hankintatuki. Hankintatukea alennetaan vuodelle 2022 ja vuoden 2023 osalta määrärahaa hankintatukeen ei ole. Lausunnossaan valtiovarainministeriö kritisoi esitystä siitä, että kuorma-autojen tukisummaa ja –aikaa lukuun ottamatta tuen hakuajat olivat pääosin pidemmät, kuin mihin tukisummien arvioidaan riittävän. Valtiovarainministeriö kritisoi myös sitä, että henkilöautojen osalta hakuaikaa ei oltu esityksessä muutettu, vaikka nykyisillä hakemusmäärillä käytettävissä oleva määräraha tulisi loppumaan jo vuoden 2022 aikana. Valtiovarainministeriö huomautti myös jo tehdyistä täyssähköautojen hankintaa tukevista toimenpiteistä, kuten veroperustemuutoksista ja 55 –valmiuspaketin toimenpiteistä. Valtiovarainministeriö nosti lisäksi esille, että Liikenne- ja viestintäviraston henkilötövuosien lisätarpeen osalta kustannukset ovat mittavat, ja ne tulisi perustella huolellisesti. Valtiovarainministeriö huomauttaa lausunnossaan, että hallituksen esityksen viranomaisvaikutuksissa tuodaan esiin Liikenne- ja viestintäviraston yhdeksän henkilötövuoden lisätarve vuosina 2023-2026 ja huomauttaa, että hankintatukiin osoitettu määräraha vuodelle

2023 on yhteensä 2,5 milj. euroa eikä jatkovuosille ole rahoitusta. Lisäksi lausunnon mukaan olisi selvitettävä, miten nämä kustannukset voidaan kattaa.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi suhtautuvansa myönteisesti tukiajan pidentämiseen. Maakuntahallituksen mukaan ehdotus edistää ajoneuvokannan uudistamista vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkeviksi ajoneuvoiksi.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom piti esitystä hakuajojen pidennyksestä tarpeellisenä ja kannatti esitystä lain voimassaolon pidennyksestä, joka mahdollistaa hakemusten käsittelyn loppuunsaattamisen lain voimassaolon aikana. Liikenne- ja viestintävirasto piti myös tärkeänä, että esityksen luvuissa 4.4 ja 4.5 on huomioitu hakuajojen ja lain voimassaolon pidennyksen aiheuttamat hallinnolliset kustannukset. Esityksen mukaiset määrärahat Liikenne- ja viestintävirastolle varmistaisivat riittävät resurssit hakemusten käsittelyyn.

Suomen Ympäristökeskus SYKE ilmoitti kannattavansa esitystä sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen osalta, mutta nosti esille kaasukäyttöisten autojen ongelmakohtia ja totesi, että niiden tukemisen järkevyyttä kannattaa vielä harkita uudelleen. SYKE huomautti, että kaasukäyttöisten autojen edistämisen edellytykset ovat muuttuneet Ukrainan sodan seurauksena.

Autotuojat ja –teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto ry, ITS Finland ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Vammaisneuvoston vammaispoliittinen työryhmä esittivät hankintatuen avaamista vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille. Ehdotusta ei ole huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä vety on liikenteen käyttövoimana vielä kehittyvää teknologiaa. Tukiohjelman mahdollista laajentamista koskemaan myös muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tullaan tarkastelemaan teknologian kehittyessä tukikauden aikana. Autotuojat ja –teollisuus ry ja Logistiikkayritysten Liitto ry ehdottivat tukea myös laadattaville hybridikuorma-autoille.

Autotuojat ja –teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto ry painottivat tarvetta hankintatuen jatkolle. Lausunnossa esitettiin myös hankintatuen hakuprosessiin yksinkertaistamista ja tuella hankittavien autojen enimmäismäärän nostamista. Logistiikkayritysten liitto ry kannatti näitä ehdotettuja muutoksia. Autotuojat ja –teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto esittivät myös, että vuoden 2021 lopussa päättyneen hankintatukikauden autojen rekisteröintiaikaa jatkettaisiin 30.6.2023 asti, sillä kaikkia sähköautoja ei saataisi ensirekisteröityä 31.12.2022 mennessä. Autotuojat ja –teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto ry näkivät tarpeen myös tuen ehdoissa olevan uuden auton hintarajan nostamiselle 65 000 euroon. Lisäksi Autotuojat ja –teollisuus ry sekä Autoalan keskusliitto ry esittivät, että määrärahan loppumiseen varaudutaan mahdollisella lisätalousarvioesityksellä, ja että täyssähköautojen hankintatuki avattaisiin myös yritysten käyttöön tulevien henkilöautojen hankintaan.

Bioenergia ry ja Maakuljetuspooli ilmoittivat kannattavansa lakiesitystä annetussa muodossaan. Bioenergia ry totesi, että nykyisessä markkinatilanteessa ei ole tarvetta ehdollistaa käyttämään biokaasua. Kaasuautoilijat ry yhtyi tähän näkemykseen. Etanoliautoilijat ry totesi, että hankintatuki tulisi laajentaa myös etanolikäyttöisiin pakettiautoihin ja muuntotuki tulisi laajentaa pakettiautojen etanolikonversioihin. Etanoliautoilijat ry:n mukaan olisi hyvä tarkastaa, voisiko muuntotukien tasoa nostaa, jotta ne vastaisivat paremmin yleisen hintatason nousuun. Yhdistys ehdotti, että budjettia tarkistettaisiin aika ajoin ja mahdolliset varaamattomat rahat siirrettäisiin yleiseen hankinta- ja muuntotukimomenttiin. ITS Finland ry totesi pitävänsä hankintatukien hakuajojen ja lain voimassaoloajan pidentämistä kannatettavana. Sen lisäksi yhdistyksen mukaan siirtymää kuorma- ja pakettiautokalustossa tulisi nopeuttaa esimerkiksi hankintatukien korotusten tarkastelulla ja kehittyneillä reittien optimoinneilla.

Kaasuautoilijat ry totesi kannattavansa hallituksen esitystä ja toivovansa, että myös henkilöautojen hankintatukea kaasuautoille jatkettaisiin edelleen. Yhdistyksen mukaan jo esitettyjen toimien lisäksi voisi olla syytä harkita ulkomailta tuotujen kaasuautojen vapauttamista määräajaksi käyttövoimaverosta.

Rahtarit ry ilmoitti kannattavansa ehdotusta pienin varauksin ja yhtyvänsä Autontuojien lausuntoon. Yhdistys totesi kantavansa huolta sähköenergian riittävydestä ja nosti esille, että helpoin tapa päästöjen vähentämiseksi olisi biodieselin käytön lisääminen.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ilmoitti kannattavansa jatkoa hankintatuella. SKAL ry:n mukaan rahoituksen käyttöä tulee seurata tarkasti, ja lisäksi on varauduttava mahdollisiin lisärahoituksen tarpeisiin. SKAL ry:n mukaan kaluston hankintatukien rinnalla tulisi merkittävästi panostaa kattavaan lataus- ja tankkausverkostoon.

Suomen Taksiliitto ry esitti, että tukea myönnettäisiin jatkossa myös elinkeinonharjoittajille ja että sähköauton hintarajaa korotettaisiin 50 000 eurosta 70 000 euroon.

Vammaisneuvoston vammaispoliittinen työryhmä kritisoi lausunnossaan vammaisvaikutusten arvioinnin puutetta. Lausunnon mukaan vaikeavammaisten henkilöiden ajoneuvoihin tulisi kohdistaa positiivista erityiskohtelua.

Yksityishenkilö nosti lausunnossaan esille tarpeen vähentää sähkönkulutusta ja painotti sähköautojen valmistamiseen liittyviä luonnonvaraongelmia. Hän kyseenalaisti sen, ovatko tuet kaikkein tehokkain muoto ympäristön suojelemiseen.

Lausuntopalaute on otettu soveltuvien osien huomioon esityksen jatkovalmistelussa. Esityksen tarkoituksena ei ole arvioida uudelleen tuettavia käyttövoimia taikka hankintatukien myöntämisen ehtoja, minkä vuoksi tähän liittyvää lausuntopalautetta ei ole otettu jatkovalmistelussa huomioon. Valtiovarainministeriön lausunnossa esitetyt seikat hakuaikojen pituudesta on otettu esityksen valmistelussa huomioon. Lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston määrärahatarpeita on tarkennettu esityksessä. Autotuojat ja -teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunnossa esiin nostettu vanhan lain aikana haettujen tukien loppuun käsitteleminen on otettu esityksessä huomioon. Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi uusi siirtymäsäännös, minkä lisäksi tuen myöntämisen edellytyksiä ehdotetaan muutettavaksi siten, että vanhan lain aikana haetut tuet voitaisiin käsitellä loppuun voimassa olevan lain mukaisesti sellaisessa tapauksessa, jossa sähköautoja ei ehdittäisi ensirekisteröidä 31.12.2022 mennessä.

6 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala. Pykälää ehdotetaan muutettavan siten, että sitä yksinkertaistettaisiin poistamalla soveltamisalan kanssa päällekkäistä tekstiä. Pykälää ehdotetaan selkeytettävän siten, että siihen lisättäisiin uusi *2 momentti*, jossa säädettäisiin lain soveltamisalaan kuuluvista hankintatuista ja muuntotuesta sekä niiden hakuaajoista. Tukien hakuaajoista on voimassa olevassa laissa säädetty 23 §:ssä. Ehdotuksen mukaan lain soveltamisalaan kuuluvista hankinnoista ja niiden hakuaajoista säädettäisiin jatkossa soveltamisalaa koskevan 1 §:n 2 momentissa.

Hakuaikoja ehdotetaan muutettavaksi siten, että ne vastaisivat uusia, huhtikuussa 2022 tehtyjen varautumisen ministerityöryhmän määrärahalinjausten kanssa linjassa olevia hakuaikoja. Ehdotetun *2 momentin 1 kohdan* mukaan lakia sovellettaisiin täyssähköauton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022. *Momentin 2 kohdan* mukaan lakia sovellettaisiin muuntotukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022. Täyssähköautojen

hankintatuella ja muuntotuella ei ole osoitettu lisärahoitusta. Arvion mukaan määräraha varataan loppuun alkusyksyn aikana, minkä vuoksi hakuaikoja ehdotetaan lyhennettäväksi.

Ehdotetun *momentin 3 kohdan* mukaan lakia sovellettaisiin pakettiauton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. *Momentin 4 kohdan* mukaan lakia sovellettaisiin kuorma-auton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Uusien kuorma-autojen hankintatukiin ja pakettiautojen hankintatukiin varattujen määrärahojen arvioidaan loppuvan vuoden 2024 lopussa, minkä vuoksi myös hakuaika ehdotetaan säädettäväksi vuoden 2024 loppuun asti.

3 §. Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää henkilölle, joka on vuonna 2022 ostanut tai pitkäaikaisvuokrannut uuden sähkökäyttöisen henkilöauton. Täyssähköautojen hankintatukiin ei ole myönnetty lisärahoitusta, minkä vuoksi edellytyksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että viittaus vuonna 2023 hankittuihin sähköautoihin poistettaisiin.

Lisäksi *1 momenttiin* ehdotetaan lisättävän, että tukea voitaisiin myöntää myös sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2021 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan sähkökäyttöisen henkilöauton ja on hakenut hankintatukea sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) mukaan.

Ennen voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain voimaantuloa hankintatuista säädettiin vanhassa hankinta- ja muuntotukilaissa (971/2017). Vanhassa laissa säädettiin valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2022. Sähköautojen komponenttipulan vuoksi autojen toimitusajat ovat venyneet poikkeuksellisen pitkiksi. Tästä johtuen kaikkia vanhan lain aikana haettuja sähköautoja ei todennäköisesti ehditä ensirekisteröimään vuoden 2022 aikana. Jotta vanhan lain aikana haetut hankintatukihakemukset voitaisiin käsitellä loppuun voimassa olevan lain nojalla, ehdotetaan lain 3 §:n 1 momenttia muutettavaksi. Poikkeus koskisi sellaisia vuonna 2021 hankittuja sähköautoja, joita koskeva hankintatukihakemus on jätetty jo vuoden 2021 puolella vanhan lain säännösten mukaisesti. Vuonna 2021 hankituista sähköautoista ei voisi ehdotuksen mukaan jättää enää uusia hankintatukihakemuksia.

4 §. *Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälän *1 momentti* ehdotetaan muutettavaksi siten, että pakettiauton hankintatuki voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan lain edellytykset täyttävän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton. Hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta koskevat vuosiluvut muutettaisiin vastaamaan uusien määrärahapäätösten hakuaikaa. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

5 §. *Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälän *1 momenttia* ehdotetaan muutettavaksi siten, että kuorma-auton hankintatuki voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan lain edellytykset täyttävän kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun vuosina 2022–2024. Hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta koskevat vuosiluvut muutettaisiin vastaamaan uusien määrärahapäätösten kanssa linjassa olevaa hakuaikaa. Muilta osin pykälä säilyisi ennallaan.

6 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että muuntotukituki voitaisiin myöntää luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 muuntanut henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Muuntotukeen ei ole myönnetty lisärahoitusta, minkä vuoksi edellytyksiä ehdotetaan muutettavaksi niin, että viittaus vuonna 2023 muunnettuihin henkilöautoihin poistettaisiin.

23 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että lain voimassaoloaikaa jatkettaisiin 31.12.2026 asti. Lain voimassaoloaikaa ehdotetaan pidennettäväksi siten, että se päättyisi kaksi vuotta paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien ehdotetusta viimeisestä hakupäivästä. Voimassa olevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo ensirekisteröidään tuen saajan nimiin liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin. Autojen toimitusajat voivat olla hyvin pitkiä, minkä vuoksi ensirekisteröinti saattaa venyä pitkälle. Tämän vuoksi lakiin ehdotetaan pitkää voimassaoloaikaa.

Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Hankintatukien ja muuntotuen hakuaikaa koskevista säännöksistä ehdotetaan säädettävän lain 1 §:ssä.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi. Voimassa olevan 23 §:n 3 momentin mukaan ennen lain voimaantuloa haetun tuen käytössä ja käytön valvonnassa, palauttamisessa ja takaisinperinnässä sekä sitä koskevassa muutoksenhaussa noudatetaan lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä sekä tukipäätöksessä asetettuja ehtoja. Vanhassa laissa säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2022. Sähköautojen komponenttipulan vuoksi autojen toimitusajat ovat venyneet poikkeuksellisen pitkiksi. Tästä johtuen kaikkia vanhan lain aikana haettuja sähköautoja ei ehditä ensirekisteröimään vuoden 2022 aikana. Jotta myös vanhan lain aikana haetut hankintatukihakemukset voitaisiin käsitellä loppuun, ehdotetaan lain 3 momentista poistettavaksi siirtymäsäännös. Laissa säädettäisiin uudesta siirtymäsäännöksestä muutoslain voimaantulosäännöksen yhteydessä.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2023.

Lisäksi ehdotetaan, että sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) ja vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) nojalla vireille tulleet hakemukset käsiteltäisiin loppuun noudattaen muutoslain säännöksiä. Täten myös sellaiset toistaiseksi ratkaisemattomat vanhan lain voimassaolon aikana vireille tulleet hakemukset, joihin on jo aikaisemmin tehty määrärahavaraus ja joita ei ehditä ensirekisteröimään vuoden 2022 aikana, käsiteltäisiin loppuun voimassa olevan lain säännösten mukaisesti. Loppuun käsittelemisellä tarkoitettaisiin sitä, että asiassa toimivaltainen viranomainen Liikenne- ja viestintävirasto antaisi myönteisen tukipäätöksen taikka hylkäisi hakemuksen. Hakemukset käsiteltäisiin automaattisesti uuden lain mukaisesti ilman, että hakijan tulisi hakea hankintatukea uudestaan. Hankintatuki voidaan voimassa olevan lain mukaan myöntää samaa henkilöautoa varten ainoastaan kerran kalenterivuodessa ja samaa henkilöautoa varten ainoastaan kerran. Täten jo aikaisemmin ratkaistuja hakemuksia ei voitaisi ottaa uudelleen käsittelyyn.

8 Suhde muihin esityksiin

Esitys liittyy esitykseen valtion vuoden 2023 talousarvioksi ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

9 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa ihmisiä tai ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Perustuslain yhdenvertaisuussäännöksen edellytyksenä on, että ihmisiä kohdellaan samalla tavalla samanlaisessa tilanteessa. Ehdotetun lain mukaisessa menettelyssä kaikilla tuen hakijoilla on yhdenvertainen mahdollisuus hakea ja saada tukea niin kauan, kun määrärahaa on jäljellä. Lisäksi on syytä huomioida, että tuen hakeminen on ajoneuvon hankintaa tai muuntamista suunnittelevalle henkilölle vapaaehtoista, eikä kenelläkään ole subjektiivista oikeutta saada laissa mainittuja ajoneuvon hankintaa tai muuntotukia.

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Pykälän 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Lakiehdotuksen tavoitteena on edistää liikenteen päästövähennysten saavuttamista kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää. Lakiehdotus edistäisi ympäristöperusoikeuden toteuttamista auttamalla vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, ilman epäpuhtauksia ja melusaastetta.

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

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021),

1 §, 3 §:n 1 momentti, 4 §:n 1 momentti, 5 §:n 1 momentti, 6 §:n 1 momentti ja 23 § seuraavasti:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten.

Tätä lakia sovelletaan:

- 1) täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintatukeen (*täyssähköauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;
- 2) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (*muuntotuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;
- 3) sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (*pakettiauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;
- 4) sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (*kuorma-auton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

3 §

Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöön uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Hankintatuki voidaan myöntää myös sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2021 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan sähkökäyttöisen henkilöauton ja on hakenut hankintatukea sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) mukaan. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää elinkeinonharjoittamista varten yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

5 §

Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 muuntanut henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

23 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2026.

Tällä lailla kumotaan sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annettu laki (971/2017).

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2023.

Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) ja vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) nojalla vireille tulleet hakemukset käsitellään loppuun noudattaen tämän lain säännöksiä.

Helsingissä 19.9.2022

Pääministeri

Sanna Marin

liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021),

1 §, 3 §:n 1 momentti, 4 §:n 1 momentti, 5 §:n 1 momentti, 6 §:n 1 momentti ja 23 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten. *Hankintatukea voidaan myöntää täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan (täyssähköauton hankintatuki), ja sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan (kuorma-auton hankintatuki) vuosina 2022 ja 2023 sekä sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan (pakettiauton hankintatuki) vuonna 2022. Muuntotukea voidaan myöntää ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi (muuntotuki) vuosina 2022 ja 2023.*

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten.

Tätä lakia sovelletaan:

1) täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintatukeen (täyssähköauton hankintatuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;

2) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (muuntotuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;

3) sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (pakettiauton hankintatuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

4) sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (kuorma-auton hankintatuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

3 §

3 §

Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää elinkeinonharjoittamista varten yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

- 1) hankittavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden täyssähköauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa henkilöautoa varten ainoastaan kerran. Hankintatuki voidaan myöntää, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Hankintatuki voidaan myöntää myös sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2021 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan sähkökäyttöisen henkilöauton ja on hakenut hankintatukea sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) mukaan. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää elinkeinonharjoittamista varten yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

- 1) hankittavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden täyssähköauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa henkilöautoa varten ainoastaan kerran. Hankintatuki voidaan myöntää, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka vuonna 2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

- 1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa olevalle yritykselle. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 *ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan* uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

- 1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa olevalle yritykselle. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

5 §

Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Hankintatuki voidaan myöntää sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun hankintaa varten, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon ainoa käyttövoima on sähkö;
- 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään

5 §

Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 *ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan*, tai vuosina 2023 *taikka 2024* ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Hankintatuki voidaan myöntää sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun hankintaa varten, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon ainoa käyttövoima on sähkö;
- 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan

kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaivuokrattavan sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa olevalle yritykselle. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaivuokrattavan sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa olevalle yritykselle. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka vuonna 2022 tai 2023 *muuntaa* henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

1) muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on suoritettu tai sitoudutaan suorittamaan ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n mukaisesti;

2) liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu tai muutostatsuksessa bensinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu auton käyttövoimaksi; ja

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

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka *on* vuonna 2022 *muuntanut* henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

1) muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on suoritettu tai sitoudutaan suorittamaan ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n mukaisesti;

2) liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu tai muutostatsuksessa bensinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu auton käyttövoimaksi; ja

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

Muuntotuki voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään kerran.

Muuntotukea ei myönnetä vaikeuksissa olvalle yritykselle. Muuntotuki voidaan myöntää vain, jos muuntoon ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

23 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2022 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2024.

Tätä lakia sovelletaan täyssähköautojen ja kuorma-autojen hankintatukeen ja muuntotukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2023 sekä pakettiautojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022.

Tällä lailla kumotaan sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annettu laki (971/2017). Ennen tämän lain voimaantuloa haetun tuen käytössä ja käytön valvonnassa, palauttamisessa ja takaisinperinnässä sekä sitä koskevassa muutoksenhaussa noudatetaan kuitenkin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä sekä tukipäätöksessä asetettuja ehtoja.

Muuntotuki voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään kerran.

Muuntotukea ei myönnetä vaikeuksissa olvalle yritykselle. Muuntotuki voidaan myöntää vain, jos muuntoon ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

23 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2022 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2026.

(23 §:n 2 momentti kumotaan)

Tällä lailla kumotaan sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annettu laki (971/2017).

Tämä laki tulee voimaan .päivänä .kuuta 2023.

Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) ja vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) nojalla vireille tulleet hakemukset käsitellään loppuun noudattaen tämän lain säännöksiä.