

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaaisesta tukemisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaaisesta tukemisesta. Samalla nykyinen asiaa koskeva laki kumottaisiin. Ehdotetussa laissa säädettäisiin uudet edellytykset sähkökäyttöisten henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella sekä tuella, joka koskee bensiinikäyttöisen henkilöauton muuntamista kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti lailla edistettäisiin ajoneuvokannan uudistumista ilmastoystävällisemmäksi ja liikenteen asteittaista siirtymää päästöttömäksi.

Esitys liittyy valtion vuoden 2022 täydentävään talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2022.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	4
1 Asian tausta ja valmistelu	4
1.1 Tausta	4
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi.....	6
2.1 Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen nykytila	6
2.2 Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen nykytila	8
2.3 Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen nykytila.....	9
2.4 Henkilöautojen muuntaminen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.....	11
2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö	12
2.5.1 Euroopan unionin valtioneuvoston päätös.....	12
2.5.2 Euroopan unionin tietosuojasäätely	15
2.6 Kansallinen lainsäädäntö.....	16
2.6.1 Laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma- auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta	16
2.6.2 Valtionavustuslaki.....	16
2.6.3 Laki liikenteen palveluista	16
3 Tavoitteet.....	16
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	17
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	17
4.2 Vaikutukset valtiontaloudelle.....	18
4.3 Taloudelliset vaikutukset	19
4.3.1 Täyssähköautojen hankintatuki	19
4.3.2 Pakettiautojen hankintatuki	23
4.3.3 Kuorma-autojen hankintatuki.....	26
4.4 Yritysvaikutukset	30
4.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin.....	31
4.5.1 Täyssähköautojen hankintatuki	31
4.5.2 Pakettiautojen hankintatuki	32
4.5.3 Kuorma-autojen hankintatuki.....	33
4.5.4 Muuntotuki.....	34
4.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	35
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	36
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	36
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	37
6 Lausuntopalaute.....	39
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	44
8 Voimaantulo	55
9 Toimeenpano ja seuranta	55
10 Suhde talousarvioesitykseen	56
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	56
11.1 Johdanto	56
11.2 Yhdenvertaisuus.....	56

HE 215/2021 vp

11.3 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja.....	57
11.4 Elinkeinovapaus	58
11.5 Ympäristöperusoikeus.....	58
LAKIEHDOTUS	59
Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta .	59

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (EU) päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa, sillä liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotun taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen¹ kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2019 olivat yhteensä noin 11,3 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2019 noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 54 prosenttia aiheutui henkilöautoista, noin 41 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput viisi prosenttia linja-autoista, moottoripyöristä, mopoista ja muista tieliikenteen moottoriajoneuvoista. Tilastokeskuksen ennakkollisen päästöarvion mukaan vuonna 2020 kotimaan liikenteen päästöt alenivat 10,4 miljoonaan tonniin hiilidioksidiekvivalenttia lähinnä tieliikenteen suoritteiden 4 prosentin laskun takia². Vuoden 2020 tilastojen osalta on kuitenkin otettava huomioon myös koronapandemian aiheuttama poikkeustila, ja sen vaikutukset kotimaan liikenteeseen.

Voimassa olevan EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Suomen taakanjakosektorille osoitettu tavoite tulee oletettavasti tiukentumaan, sillä komissio on heinäkuussa 2021 esittänyt Suomen uudeksi maakohtaiseksi taakanjakosektorin päästövähennystavoitteeksi 50 prosentin vähennystä. Suomelle kohdistuvan taakanjakosektorin päästövähennystavoitteen tiukentuessa on mahdollista, että paineet myös liikennesektorin päästövähennystoimenpiteille tulevat nousemaan.

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 liikkua ja vapautumista fossiilisista polttoaineista.

Valtioneuvosto hyväksyi toukokuussa 2021 periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (LVM/2021/62), jäljempänä *fossiilittoman liikenteen tiekartta*. Tiekartassa esitetään keinot, joilla kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon ja liikenne muutetaan nollapäästöiseksi viimeistään vuoteen 2045 mennessä.

Tiekartta koostuu kolmesta eri vaiheesta, joista ensimmäinen sisältää useita tukia ja kannustimia vähäpäästöisen liikenteen edistämiseksi. Ensimmäisessä vaiheessa hallitus panee periaatepäätöksen toimeenpanoon osoitettujen määrärahojen puitteissa toimeen lukuisia

¹ Kotimaan liikenteen päästöiksi lasketaan eri polttoaineita käyttävän tieliikenteen, raideliikenteen ja kotimaan vesiliikenteen päästöt. Sähkökäyttöisen liikenteen päästöt lasketaan osaksi sähköntuotannon päästöjä päästökaupasektorille. Kotimaan lentoliikenteen päästöt käsitellään omana päästölähteenään.

² Tilastokeskus, Suomen kasvihuonepäästöt 2020: https://www.stat.fi/til/khki/2020/khki_2020_2021-05-21_kat_001_fi.html. Vuoden 2020 viralliset päästötiedot julkaistaan maaliskuussa 2022.

erilaisia tukia ja kannustimia, joilla edistetään liikenteen päästöttömyyttä. Tukien ja kannusteiden avulla muun muassa korvataan fossiilisia polttoaineita vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, uudistetaan ajoneuvokantaa ja nostetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuutta. Toimenpiteitä on 20 ja ne vähentäisivät liikenteessä vuosittain aiheutuvia hiilidioksidipäästöjä arviolta noin 0,62 miljoonaa tonnia, joka vastaa yli kolmasosaa tiekartan tavoitteesta.

Toisessa vaiheessa keinovalikoimaan lisätään keinoja, joiden päästö- tai kustannusvaikutuksista tarvitaan vielä lisää tietoa ennen päätöksentekoa. Näitä jatkoselvitettäviä toimia ovat muun muassa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvaihtoehtojen laajentaminen, etätyön edistäminen sekä liikenteen digitaaliset ratkaisut ja liikenteen palveluiden edistäminen.

Kolmannessa vaiheessa päätetään mahdollisesti vielä tarvittavista lisätoimista. Euroopan komissio julkaisi heinäkuussa 2021 useita ehdotuksia EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, ja monet niistä liittyvät liikenteen päästöihin. Hallitus arvioi ja päättää mahdollisista liikennettä koskevista kansallisten lisätoimien tarpeesta viimeistään syksyllä 2021, kun EU:n ehdotukset sekä ensimmäisen ja toisen vaiheen toimenpiteiden eteneminen on tiedossa. Tätä varten hallitus jatkaa eri toimenpidevaihtoehtojen valmistelua, mukaan lukien fossiilisten polttoaineiden kansallinen päästökauppa ja ajokilometreihin ja tieluokkiin perustuva liikenneveromalli, siltä varalta, että muut kansalliset toimet ja EU-tason ratkaisut yhdessä ovat riittämättömiä.

Ensimmäiseen vaiheeseen sisältyvinä tukina on esitetty muun muassa linjaus nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankinnan ja muuntamisen tuista. Hankintatukien osalta tiekartassa todetaan, että nykyistä täyssähköautojen hankintatukea jatketaan vuosille 2022–2025 ja tukisummaa korotetaan. Lisäksi jatketaan nykyisiä konversiotukia bensiiniauton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi vuosille 2022–2030. Myös sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille otetaan käyttöön uusi hankintatuki vuosille 2022–2025 ja nykyistä kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea jatketaan ja otetaan käyttöön uusi hankintatuki sähkökäyttöisille kuorma-autoille vuosille 2022–2030.

1.2 Valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelutyön tukena on hyödynnetty fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelun yhteydessä teetettyjä taustaselvityksiä sekä sidosryhmiltä saatuja alustavia näkemyksiä. Hallituksen esityksen valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston laatimia taustaselvityksiä sekä asiantuntijanäkemyksiä.

Hallituksen esitys on käsitelty yritystukineuvottelukunnan jaoston kokouksessa 24.8.2021 ja yritystukineuvottelukunnan kokouksessa 1.9.2021. Yritystukineuvottelukunnalta on saatu kirjallinen lausunto hallituksen esityksestä EU:n valtiontukilainsäädännön soveltumisen osalta 1.9.2021. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston hankeikkunan palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella LVM035:00/2021.

Esityksen kiireellisuuden vuoksi säädösvalmistelun lausunto- ja kuulemisohjeista on poikettu. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunta ehtii käsitellä esityksen niin, että se voi tulla voimaan 1.1.2022. Lausuntokierros pidettiin 4.10.2021–10.10.2021. Lausuntokierroksella lausunnon toimitti 46 organisaatiota. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö järjesti asiassa julkisen kuulemistilaisuuden Teams-yhteyden

välityksellä 7.10.2021. Tilaisuuteen osallistui noin 30 organisaatiota ja henkilöä ministeriön edustajien lisäksi.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen nykytila

Vuoden 2020 lopussa Suomessa oli Tilastokeskuksen mukaan liikennekäytössä noin 2,8 miljoonaa henkilöautoa. Sekä liikennekäytössä oleva, että koko rekisteröity henkilöautokanta (noin 3,6 miljoonaa autoa) kasvoi vuonna 2020. Suomessa ostetaan vuosittain keskimäärin noin 114 000 uutta henkilöautoa. Lisäksi Suomeen tuodaan vuosittain käytettynä ulkomailta noin 45 000 henkilöautoa. Suuri osa suomalaisista hankkii autonsa käytettyjen autojen markkinoilta. Käytettyjä autoja myydään Suomessa vuosittain noin 600 000 kappaletta. Tilastokeskuksen mukaan rekisteristä poistettiin noin 71 400 henkilöautoa vuonna 2020. Niiden keski-ikä oli 21,3 vuotta. Suomen Autokierrätyksen mukaan yhteensä noin 72 500 henkilöautoa romutettiin vuonna 2020.

Covid 19-pandemia on vaikuttanut henkilöautojen myyntiin. Vuoden 2020 aikana uusien henkilöautojen ensirekisteröinti väheni selvästi keskimääräisten vuosittaisten myyntimäärien alle. Vuoden 2021 alkupuolella on palattu lähemmäs tavanomaisia myyntimääriä.³ Sen sijaan käytettyjen autojen kauppa kävi vuonna 2020 yhtä vilkkaana kuin edellisinä vuosina ja vuoden 2021 keväällä kaupankäynti on vilkastunut entisestään.⁴

Suomen henkilöautokannan keskimääräisen auton laskennallinen arvo on autoalan arvion mukaan noin 6 800 euroa, kun uuden henkilöauton keskihinta taas noin 34 000 euroa. Uusien autojen keskihinnat ovat vuoden 2020 aikana nousseet hiukan kun taas käytettyjen ajoneuvojen keskihinnat ovat puolestaan laskeneet.⁵ Sähköautojen hankintahintojen on arvioitu tulevan samalle tasolle vastaavien polttomootoriautojen kanssa 2020-luvun puolivälin paikkeilla.⁶ Henkilöautojen keskihintavertailu on ainoastaan suuntaa-antavaa, sillä vertailun kohteena on kooltaan ja käyttötarkoitukseltaan erilaiset ajoneuvot. Arvion mukaan täyssähköautojen verollinen keskihinta on kuitenkin noin 1,6-kertainen vastaavaan bensiiniautoon nähden eli noin 54 500 euroa. Kun nyt uutena hankitut vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevat autot aikanaan päätyvät käytettyjen autojen markkinoille, ne mahdollistavat entistä useamman kotitalouden siirtymän pois fossiilisista polttoaineista.

Henkilöautoja ostetaan autoliikkeestä joko suorakaupalla tai erilaisten rahoitusjärjestelyjen avulla. Henkilöautoja myös pitkäaikaisvuokrataan ns. leasing-palveluna joko yksityis- tai yrityskäyttöön tyypillisesti 3–5 vuodeksi. Esimerkiksi työsuhdeauto järjestetään työntekijän

³ Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus,

https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisteroinnit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys, viitattu 31.5.2021.

⁴ Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus, https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, viitattu 31.5.2021.

⁵ Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa, viitattu 31.5.2021.

⁶ Eri kokoisten henkilöautojen hintaparieteetin arvioidaan saavutettavan eri vuosina 2020-luvun puolen välin jälkeen. Ks. esim. BloombergNEF (2021) Hitting the EV Inflection Point. Electric vehicle price parity and phasing out combustion vehicle sales in Europe.

käyttöön yleensä leasing-sopimuksella. Leasing-sopimuksia on erilaisia. Tyypillisesti leasing-sopimukset jaetaan käyttöoikeusleasingiin ja rahoitusleasingiin.

Käyttöoikeusleasingissa auton vuokraaja huolehtii ajoneuvon huollosta ja ylläpidosta. Vuokrajat ovat tyypillisesti jäljempänä esiteltyä rahoitusleasingia lyhyemmät. Rahoitusleasingissa on kolme osapuolta: rahoitusyhtiö, joka ostaa auton myyjältä ja vuokraa sen edelleen asiakkaalle, auton vuokraajalle. Rahoitusleasingsopimus solmitaan rahoitusyhtiön ja auton vuokraajan välille. Lisäksi rahoitusyhtiön ja myyjän välillä on oma sopimus, jossa saatetaan määrätä auton takaisinostosta.

Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen markkinat ovat muuttuneet viime vuosina ja sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä jatkaa kasvuaan. Vuoden 2020 lopussa Suomessa oli liikennekäytössä noin 2,8 miljoonaa henkilöautoa, joista 55 318 oli sähköautoa. Vuoden 2021 toisen kvartaalin lopussa sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä oli kasvanut noin 22 000 sähköautolla eli sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä oli 77 468 sähköautoa, joista lähes viidesosa eli 14 682 oli täyssähköisiä. Lisäksi markkinoille on vuosina 2020–2021 tuotu paljon uusia malleja. Mallivalikoima on laajentunut myös keskikokoisten ja keskihintaisten automallien osalta, ja nykyisin kaikissa painoluokissa on tarjolla sähkökäyttöisiä vaihtoehtoja.

Lailla sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (971/2017, *jäljempänä hankintatukilaki*) säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*hankintatuki*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2021.

Lain 3 §:n mukaan hankintatukea voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan yksinomaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan, sähköä ainoana käyttövoimana käyttävän henkilöauton. Hankintatuen määrä on 2 000 euroa. Lain 8 §:n mukaan hankintatuki maksetaan auton ostajalle siten, että autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä antaa auton ostajalle myyntihinnasta hankintatuen suuruisen alennuksen, mikäli lain edellytykset täyttyvät. Maahantuoja maksaa jälleenmyyjälle ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan, jonka jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto puolestaan maksaa maahantuojalle maahantuojan jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Vastaavasti lain 9 §:ssä säädetään menettelystä hankintatuen maksamisessa auton pitkäaikaisvuokraajalle. Pykälän mukaan pitkäaikaisvuokrausta harjoittava palveluntarjoaja antaa pitkäaikaisvuokraajalle hankintatuen suuruisen vuokranalennuksen, ja Liikenne- ja viestintävirasto maksaa palveluntarjoajalle vuokranalennuksen suuruisen summan.

Koko neljän vuoden ajalle (2018–2021) määrärahaa henkilöautojen hankinta- ja muuntotukiin on budjetoitu 24 miljoonaa euroa, eli 6 miljoonaa euroa vuotta kohden. Käyttämätön vuosikohtainen määräraha on siirtynyt aina seuraavalle vuodelle.

Taulukko 1 näyttää sähköautojen hankintatuen kirjaukset ja määrärahan käytön vuosille 2018–2021, kun saatavilla on ollut luvut lokakuun 2021 loppuun asti. Ostettujen täyssähköautojen tuet näytetään kuukausitasolla ja vuokrattujen (leasing) tuet vuositasolla. Koko neljän vuoden määrärahasta (24 M€) oli lokakuun 2021 loppuun mennessä käytetty 70,19 prosenttia, sisältäen sekä hankintatuet että muuntotuet.

	2018	2019	2020	2021
Tammikuu		27	247	216
Helmikuu		30	190	182
Maaliskuu	43	25	133	332
Huhtikuu	30	35	89	320
Toukokuu	22	11	97	430
Kesäkuu	11	19	151	296
Heinäkuu	10	27	147	261
Elokuu	11	39	154	378
Syyskuu	22	55	239	448
Lokakuu	26	36	200	682
Marraskuu	25	496	195	
Joulukuu	42	246	364	
Yhteensä, ostetut [kpl]	242	1046	2206	3545
Vuokratut (leasing)	43	45	146	230
Yhteensä, ostetut ja vuokratut [kpl]	285	1091	2352	3775
<i>Määrärahan käyttö, ostetut ja vuokratut [miljoonaa euroa]</i>	<i>0,57</i>	<i>2,18</i>	<i>4,70</i>	<i>7,55</i>

Taulukko 1. Sähköautojen hankintatukien kirjaukset [kpl] 2018-2021 ostetuille ja vuokratuille ajoneuvoille sekä määrärahan käyttö [miljoonaa euroa] (vuoden 2021 tiedoissa vasta tammi-lokakuu).

2.2 Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen nykytila

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2020 liikennekäytössä oli noin 344 000 pakettiautoa (rekisterissä oli kaikkiaan noin 502 000 pakettiautoa). Pakettiautoja ensirekisteröitiin noin 12 840 kappaletta. Käytettynä maahantuotuja pakettiautoja rekisteröitiin 4 848 kappaletta. Rekisteristä poistettiin noin 6 900 pakettiautoa ja näiden keski-ikä oli 21,2 vuotta.

Pakettiautojen määrä on kasvanut nopeasti muutamia viime vuosia lukuun ottamatta. Pienempien pakettiautojen määrä on laskenut, ja suurten, yli 2 500 kiloa painavien pakettiautojen määrä on kasvanut. Tämä on päästövähennystavoitteiden näkökulmasta ongelmallinen kehityssuunta. Eräänä selittävänä tekijänä tälle kehitykselle saattaa olla autovero. Alle 2 500 kilogramman pakettiautoissa autovero on korkeampi kuin painavammissa luokissa.

Diesel on pakettiautojen käyttövoimista selvästi suosituin, ja dieselmallisto onkin kattavin. Bensinivaihtoehtoja löytyy lähinnä aivan pienistä pakettiautoista. Korkeaseosetanolilla toimivia flex-fuel-pakettiautoja oli liikennekäytössä 11 kappaletta maaliskuun lopussa 2021. Käyttövoimina kaasu, sähkö, ja ladattavat hybridit ovat vielä selvästi vähemmistössä, muodostaen ainoastaan yhteensä 0,47 prosenttia pakettiautokannasta.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröintien määrä on kuitenkin lisääntymässä. Sähköpakettiauton hankintahinta on vielä arviolta noin 15 000 euroa kalliimpi kuin perinteinen polttomoottorilla varustettu pakettiauto. Kiinnostusta on kuitenkin kasvattanut se, että otettaessa huomioon käytönaikaiset kustannukset, eli ns. elinkaarikustannukset, sähkömoottori tulee kokonaistaloudellisemmaksi vaihtoehdoksi kuin polttomoottori, sillä sähkö on polttoainetta edullisempi käyttövoima.

Vuonna 2020 sähkökäyttöisiä pakettiautoja ensirekisteröitiin 129 autoa. Keväällä 2020 tehdyn edellisen arvion jälkeen sähköpakettiautojen tarjonta on paitsi lähtenyt vahvaan kasvuun, myös

laajentunut kattamaan ns. tonniluokan ja sitä isompia pakettiautoja. Sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröinnit ovat painottuneet pienempikokoisiin pakettiautoihin, mutta 2021 myös näiden Suomen markkinoilla tärkeiden tonniluokan ja isojen pakettiautojen myynti on lähtenyt selvään kasvuun. Kasvun odotetaan entisestään vahvistuvan mallitarjonnan monipuolistuessa. Vuoden 2021 aikana tullaan tämänhetkisellä myynnin kehityksellä ensirekisteröimään yli 300 sähkökäyttöistä pakettiautoa.

Kaasukäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröinneissä on ollut vuoteen 2020 asti melko tasaista kasvua, ja vuosina 2019–2020 niitä ensirekisteröitiin noin 60 kappaletta vuosittain. Kaasun osalta ajoneuvotarjonta ei ole juuri parantunut, mutta kiinnostus on kasvanut biokaasun suosion myötä. Vuonna 2021 ensirekisteröintien määrä alkuvuonna on kuitenkin ollut lähes olematon, sillä Suomessa on myynnissä tällä hetkellä vain yksi kaasukäyttöinen pakettiautomalli. Uusien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntihinnat vaihtelevat mallista riippuen noin 50 000–60 000 euron välillä.

Liikennekäytössä olevista noin 340 000 pakettiautosta vajaa 160 000 kappaletta, eli lähes puolet on rekisteröity yksityishaltijoille. Uusista pakettiautoista suurin osa rekisteröidään kuitenkin yrityksille, ja vain reilu kuusi prosenttia (947 autoa) rekisteröitiin yksityishaltijalle vuonna 2019. Yksityishaltijoille ensirekisteröidyistä pakettiautoista vain muutama oli sähkö- tai kaasukäyttöisiä.

Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmän (LIPASTO) tietojen mukaan pakettiautoliikenteen vuosisuorite oli vuonna 2018 noin 5 686 miljoonaa kilometriä eli noin 11 prosenttia tieliikenteen kokonaissuoritteesta. Pakettiautojen osuus tieliikenteen CO₂e-päästöistä oli vuonna 2018 yhteensä 909 472 tonnia eli 8,3 prosenttia.

Tällä hetkellä sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille ei myönnetä hankintatukea.

2.3 Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen nykytila

Kuorma-autojen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on merkittävä, sillä ne kuluttavat polttoainetta kokonsa vuoksi paljon, minkä lisäksi niillä myös ajetaan paljon. Kuorma-autokannan koko on kuitenkin varsin pieni suhteessa henkilö- ja pakettiautokantaan. Kuorma-autoja oli vuoden 2020 lopulla liikennekäytössä 100 918. Vuonna 2020 niitä ensirekisteröitiin 3 430 kappaletta. Käytettynä maahantuotuja kuorma-autoja rekisteröitiin 2 337 kappaletta. Rekisteristä poistettiin 746 kuorma-autoa ja näiden keski-ikä oli 20,8 vuotta.

Fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimien käyttöönotto on ollut hitaampaa raskaassa liikenteessä henkilöautoliikenteeseen verrattuna. Vuonna 2020 kuorma-autoista vain noin 0,3 prosentilla käyttövoima oli jokin muu kuin diesel tai bensiini. Lähes kaikki kaupallisessa tavaraliikenteessä olevista kuorma-autoista ovat dieselkäyttöisiä. Bensiinikäyttöiset kuorma-autot ovat lähinnä kevytkuorma-autoja ja niistä osa on yksityiskäytössä.

Kaasukäyttöiset raskaan liikenteen kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Kaasukäyttöinen polttoaine- ja moottoriteknologia jakautuu paineistettua maakaasua (jäljempänä myös CNG, eli compressed natural gas) ja nesteytettyä maakaasua (jäljempänä myös LNG, eli liquified natural gas) käyttäviin teknologioihin. Vaikka kaasua käyttävien autojen osuus ensirekisteröinneissä on viime aikoina lähtenyt kasvuun, niiden osuus ajoneuvokannassa on silti edelleen hyvin pieni. Vuoden 2020 lopulla liikennekäytössä oli 223 kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Kaasukäyttöisten raskaiden kuorma-autojen saatavuus on parantunut, kun useat valmistajat ovat tuoneet viime

aikoina uusia malleja. Suomessa nesteytettyä kaasua käyttäviä raskaita kuorma-autoja tarjoaa tällä hetkellä kolme eri valmistajaa ja paineistettua kaasua käyttäviä kevyempiä kuorma-autoja neljä valmistajaa.

Nesteytetyssä kaasussa on huomattavasti parempi energiatiheys, mikä mahdollistaa pidemmät toimintasäteet raskaille puoli- ja täysperävaunuyhdistelmille. Paineistettu kaasu puolestaan sopii paremmin lyhyiden ja keskipitkien matkojen ajoon, kuten jakeluautojen tai jäteautojen käyttöön. Maakaasun sijaan kaasukäyttöiset ajoneuvot voivat käyttää myös paineistettua biokaasua (CBG, eli compressed biogas) tai nesteytettyä biokaasua (LBG, eli liquified biogas). Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 10-20 prosenttia verrattuna fossiiliseen dieseliin, ja biokaasua käyttämällä on mahdollista saavuttaa noin 90 prosentin päästövähennelmä fossiiliseen dieseliin verrattuna.

Vuoden 2020 lopulla liikennekäytössä oli viisi sähkökäyttöistä kuorma-autoa. Myös ladattavien hybridikuorma-autojen kohdalla puhutaan yksittäisistä kappaleista. Vetykuorma-autoja ei ole toistaiseksi lainkaan käytössä Suomessa. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen yleistymisen arviointi lähivuosien osalta on hyvin haastavaa. Tällä hetkellä sähkökäyttöisten kuorma-autojen toimitukset ovat lähinnä esisarjoja, joita annetaan valikoiduille asiakkaille testikäyttöön. Tilanteen odotetaan muuttuvan merkittävästi lähiaikoina, sillä markkinoita hallitsevat valmistajat ovat esitelleet tulevia sähköautomallejaan myös Suomessa ja niiden ennakkomyynti on aloitettu. Toimitusten aikataulut ovat kuitenkin venyneet vaihtelevasti henkilöautojen kohdalla ja samaa voi olettaa myös raskaan kaluston osalta.

Kuorma-autojen kohdalla on hyvä huomioida, että erilaisten automallien mallivalikoiman laajuuden ja tarjonnan arvioiminen eroaa henkilö- tai pakettiautoihin nähden merkittävästi. Kuorma-autot koostuvat alustasta ja sen päälle asennettavista erilaisista ohjaamoista ja päällirakenteista. Täysin saman perusauton päälle voidaan asentaa lukuisia erilaisia rakenteita, kuten esimerkiksi päällirakenteet jätekuljetusten tarpeisiin, lämpösäädely elintarvikkeidenkuljetukseen sopiva kori tai rakennustarvikkeiden kuljetukseen sopiva avolava ja nosturi. Tyypillisesti autojen alustoja valmistaa muutama suuri kansainvälinen autovalmistaja, mutta niiden päällirakenteet tehdään usein kotimaassa tarkasti käyttökohteiden mukaan. Pienikin määrä yleisten painoluokkien alustoja tarkoittaa laajaa potentiaalia erilaisiin käyttökohteisiin sopivia autoja. Arvion mukaan ensivaiheessa sähkökäyttöisissä kuorma-autoissa keskeinen rooli tulee olemaan 18- ja 26-tonnisilla paikallisliikenteen autoilla ja 40-tonnisilla lyhyttä matkaa ajavilla puoliperävaununvetoautoilla.

Aikataulua sähkökäyttöisten kuorma-autojen eri kokoluokkien saatavuudesta on toistaiseksi haastavaa arvioida. Tällä hetkellä keskeisten valmistajien tuotanto koko Euroopan markkinoille on ollut muutaman kymmenen auton eriä. Tuotantomäärät kasvavat nopeasti satoihin autoihin vuodessa, mutta tästäkään määrästä ei välttämättä riitä kovin paljoa autoja yksittäiseen maahan. Sähkökuorma-autojen määrä voi lähteä todelliseen kasvuun Suomessa siinä vaiheessa, kun Euroopan tasolla vuotuiset valmistusmäärät ovat useilla valmistajilla tuhansia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä rajoittaa ennen kaikkea korkea hankintahinta. Ollakseen kaupallisesti houkutteleva vaihtoehto loppukäyttäjille, vaihtoehtoisen käyttövoiman tulee olla elinkaarihinnaltaan kilpailukykyinen. Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Myös sopimuskohtaiset hankintahinnat voivat vaihdella suuresti. Virkamiesarvion sekä Autoalan Tiedotuskeskuksen arvion mukaan kaasukäyttöisen kaluston hinta on dieselmääräisiä ajoneuvoja tällä hetkellä noin 15–30 prosenttia kalliimpaa, mikä tarkoittaa kymmeniä tuhansia euroja suurempaa hankintahintaa riippuen ajoneuvon ominaisuuksista. Sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat vielä harvinaisia, joten vastaavaa hankintahinnan arviointia suhteessa

dieselkuorma-autoihin on haastava tehdä. Teknologia ja mallivalikoima ovat kuitenkin vasta kehityksessä, joten sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintakustannusten arvioidaan olevan merkittävästi suuremmat kuin dieselkuorma-autojen. Yleisesti tarkasteltuna leasing-sopimukset ovat suosittu hankintamuoto uuden kaluston hankintaan, sillä raskaan kaluston pääomakustannukset ovat suuria. Leasing-sopimusten hinnat ovat tapaus- ja ajoneuvokohtaisia, joten tuen merkitystä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen leasing-sopimusten houkuttelevuuteen on haastavaa arvioida.

Kuorma-auton hankintahinnan lisäksi vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottohalukkuutta voi rajoittaa tällä hetkellä myös käyttövoiman saatavuus. Liikennekäyttöön tarkoitetun kaasun jakeluasemat sijoittuvat tällä hetkellä pääasiassa vilkkaimpien väylien ja logististen solmukohtien yhteyteen. Polttoaineen jakelualan toimijat tulevat laajentamaan jakeluverkostoa lähitulevaisuudessa, mutta jakeluverkoston nykytila voi olla rajoittava tekijä liikennöitsijöiden tehdessä investointipäätöksiä. Vastaavasti sähkökäyttöisten kuorma-autojen lataamiseen soveltuvaa suurteholatausta on vielä rajallisesti saatavilla tärkeiden matkareittien varrella. Jakeluinfrastruktuuri kehittyy parhaillaan nopeasti, mutta vielä nykytilanteessa kattavuus ei kaikilta osin ole Suomessa riittävää.

Voimassa olevassa hankintatukilaissa säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (kaasuhankintatuki) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2020–2022. Sähkökäyttöisille kuorma-autoille ei tällä hetkellä myönnetä hankintatukea.

Lain 3 a §:ssä säädetään kaasuhankintatuen myöntämisen edellytyksistä. Pykälä on tullut voimaan 1.12.2020 voimaantulleen lakimuutoksen yhteydessä (HE 186/2020 vp). Kaasuhankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2020–2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän kaasukäyttöisen kuorma-auton. Avustus myönnetään, jos raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu. Hankittava ajoneuvo on lisäksi ensirekisteröitävä Suomeen ja pidettävä rekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen. Edellytyksenä on myös, että ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kiloa. Kaasuhankintatuen määrä on 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävälle kuorma-autolle ja 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävälle kuorma-autolle. Kaasuhankintatuen maksamisesta säädetään 9 a §:ssä, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta kaasuhankintatuen avustuksen saajalle lain edellytykset täyttävän kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten.

Aikavälillä 1.12.2020–30.9.2021 hakemuksia kaasukäyttöisen kuorma-autojen hankintatuella on tullut yhteensä 97 hakemusta. Kaasukuorma-autojen hankintatuella varatusta 1 miljoonan euron määrärahasta vuosille 2020–2022 oli varattu 820 000 €, eli 82 prosenttia. Budjettivaraus käyttövoimittain on jakautunut siten, että CNG-käyttöisiä kuorma-autoja on 43 prosenttia, HL-ryhmän maakaasua käyttäviä 10 prosenttia ja LNG-käyttöisiä 47 prosenttia. Kaikkia budjettivaraukseen kirjattuja ajoneuvoja ei ole ensirekisteröity liikenneasioiden rekisteriin.

2.4 Henkilöautojen muuntaminen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi

Bensiinikäyttöinen auto on mahdollista muuttaa kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Etanolikonversiolaitteita myyvät useat eri tahot. Etanolikonversion ja kaasukonversion voi teettää tietyillä autokorjaamoilla. 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).

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.

Etanolinpolttoaineen (E85) hinta on varsin kilpailukykyinen bensiinin hinnan kanssa. Polttoaine maksaa huoltoasemalla noin euron/litra (sis. arvonlisäveron). Etanolin kohdalla on kuitenkin huomioitava se, että polttoainetta kuluu pienemmän energiasisällön vuoksi selvästi enemmän kuin bensiiniä vastaavalla matkalla. Suomessa on nykyisin hieman yli 160 E85-polttoainetta tarjoavaa asemaa. Kaiken kaikkiaan Suomessa on noin 1 800 kappaletta polttoaineen jakeluasemaa eli korkeaseosbiopolttoaineiden jakelu on siten rajallista.

Hankintatukilaissa säädetään henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntavalle maksettavasta tuesta valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2021.

Lain 4 §:ssä säädetään muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän mukaan muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Avustus myönnetään, jos muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on suoritettu Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n nojalla antaman auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamista koskevan määräyksen mukaisesti sekä liikenneasioiden rekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu tai muutostarkastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu auton käyttövoimaksi. Lisäksi edellytyksenä on, että valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä. Muuntotukea voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Samalle henkilölle muuntotukea voidaan myöntää enintään kerran kalenterivuodessa.

Vuoden 2021 tilaston mukaan etanolikonversiotukea oli myönnetty tammikuusta lokakuuhun yhteensä 896 kappaletta. Kaasukonversioille tukea on myönnetty samalla ajanjaksolla yhteensä 78 kappaletta. Laajemmin tarkasteltuna kaasukonversiotuen menekki on ollut heikkoa, sillä vuosina 2018–2019 muunnettiin yhteensä alle 250 autoa. Tämän vuoksi kaasukonversioiden vaikutus päästöihin on ollut vähäinen.

2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö

2.5.1 Euroopan unionin valtiontukisääntely

Yrityksille myönnettävät ajoneuvojen hankintatuet ovat valtiontukea, johon sovelletaan EU:n valtiontukisääntöjä. Valtiontuesta säädetään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (*SEUT-sopimuksen*) 107–109 artikloissa. Lähtökohtana on, että yritystoiminnalle osoitetut valtiontuet ovat kiellettyjä, sillä ne voivat antaa yrityksille valikoivaa taloudellista etua kilpaileviin yrityksiin nähden, mikä puolestaan voi vääristää sisämarkkinoiden toimintaa ja kilpailua. Tuen katsominen valtiontueksi edellyttää sopimuksen 107 artiklassa mainitun neljän kriteerin samanaikaista täyttymistä; tuki on myönnetty julkisista varoista, tuki on valikoiva, tuki vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja tuki vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Nyt esitettyjen hankintatukien voidaan katsoa täyttävän valtiontuen määritelmän kriteerit silloin, kun ne kohdistuisivat yrityksille. Yrityksiä ovat EU-oikeuden mukaan kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt niiden oikeudellisesta muodosta tai rahoitustavasta riippumatta. Taloudelliseksi toiminnaksi luetaan kaikki toiminta, jossa tavaroita ja palveluita

tarjotaan markkinoilla. Nyt esitettävien tukien osalta katsotaankin, että SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset edellytykset täyttyisivät, kun esitetty tuki kohdistuu yrityksille eli oikeushenkilöille tai yksityisille elinkeinonharjoittajille.

Ensinnäkin, esitetyt tuet myönnettäisiin julkisista varoista SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Toiseksi, tuet ovat valikoivia, sillä niitä myönnettäisiin vain tietyille yrityksille budjetissa olevan määrärahan puitteissa. Kaikki yritykset eivät siis välttämättä saisi tukea. Valikoitavuuskriteeriä on perinteisesti tulkittu laajasti ja sillä on tarkoitus rajata yleiset, kaikkia tasapuolisesti kohtelevat politiikkatoimet (esim. vero- ja muut talouspoliittiset toimenpiteet) valtiontukiarvioinnin ulkopuolelle. Tuki on valikoiva, jos se suosii tiettyjä yrityksiä tai tuotannonaloja.

Kolmantena kriteerinä on tuen vaikutus kilpailuun sitä vääristävällä tavalla tai että uhkana on kilpailun vääristyminen. Edellytyksen tulkinta on hyvin laaja, mikä merkitsee, että tämä valtiontuen tunnusmerkki täyttyy komission tapauskäytännössä lähes automaattisesti. Komissiolla ei ole velvollisuutta näyttää, että toimenpide tosiasiallisesti vääristää kilpailua, vaan riittävää on, että kilpailun vääristyminen on mahdollista. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuen vähäinen määrä, yrityksen pieni koko tai vähäinen markkinaosuus eivät sulje pois kilpailun vääristymän mahdollisuutta⁷, etenkin jos kyseisillä markkinoilla kilpailu on kovaa. Vähäisenkin tuki vahvistaa edunsaajan asemaa kilpaileviin yrityksiin verrattuna, eikä näin ollen ole olennaista, onko kilpailun vääristymä merkityksellinen vai ei. Myös kolmannen kriteerin voidaan katsoa täyttyvän esillä olevassa ehdotuksessa, sillä tukea saavat yritykset hyötyisivät siitä verrattuna niihin yrityksiin, jotka eivät tukea saisi. Kuten edellä on todettu tuen pienellä määrällä ei ole vaikutusta arvioitaessa määritelmän täyttymistä.

Neljäntenä edellytyksenä valtiontuen määritelmässä on, että tuen tulee vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen tuki, jonka vaikutukset jäävät ainoastaan jäsenvaltioiden sisäisiksi sekä tuki, jonka vaikutukset ilmenevät yksittäisen jäsenvaltion ja unionin ulkopuolisen valtion välillä, eivät olet SEUT-sopimuksen 107(1) artiklassa tarkoitettuja tukia. Yleisesti ottaen kauppavaikutuskriteerin on katsottu täyttyvän helposti. Nyt esitetyjä tukia saavat yritykset saattavat toimia myös Suomen ulkopuolella EU:n sisämarkkinoilla, jolloin tuilla voidaan arvioida olevan vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Euroopan unionin tuomioistuin on lisäksi ratkaisukäytännössään linjannut, että vaikka tuensaaja toimisi puhtaasti kansallisilla markkinoilla, tuki voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan parantamalla tarjontaa kansallisilla markkinoilla ja vaikeuttamalla näin muista jäsenvaltioista peräisin olevien yritysten sijoittumista kyseisille markkinoille.

Valtion yritystoiminnalle osoittamat tuet voivat kuitenkin olla EU:n sisämarkkinoille soveltuvia, mikäli niillä edistetään taloudellista kehitystä ja SEUT-sopimuksen tavoitteita. Pääsäännön mukaan valtion tueksi katsottavat toimenpiteet on ilmoitettava komissiolle ennen niiden käyttöönottoa. Ennakkoilmoitusmenettelyn tarkoituksena on varmistaa tukien soveltuvuus yhteismarkkinoille eikä tukitoimenpidettä voida ottaa käyttöön ennen kuin komissio on hyväksynyt tukijärjestelmän.

Tietyillä edellytyksillä valtiontuki voidaan ottaa käyttöön myös ilman komission etukäteishyväksyntää. Jos valtiontukeen voidaan soveltaa komission antaman ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) N:o 651/2014 (jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*) säännöksiä, tuesta ei tarvitse ilmoittaa komissiolle etukäteen. Asetuksen piiriin kuuluvista tuista on

⁷ Asia T-55/99, CETM, tuomio 29.9.2000, Kok., s. II-3207, 89 kohta. Asia C-280/00, Altmark Trans, tuomio 24.7.2003, Kok., s. I-7747, 81 kohta.

toimitettava komissiolle kuitenkin yhteenveto 20 työpäivän kuluessa tukitoimenpiteen voimaantulosta.

Ryhmäpoikkeusasetuksen I luvussa säädetään yhteisistä säännöksistä ja II luvussa valvonnasta. Asetuksen III luvussa määrätään eri tukimuotoja koskevista erityissäännöksistä. Asetuksen 36 artiklan 1 kohdan mukaan investointituki, jonka ansiosta yritykset voivat ylittää ympäristönsuojelua koskevat unionin normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa on sisämarkkinoille soveltuvaa, ja se on vapautettu ennakoilmoitusvaatimuksesta.

Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan 5 kohdan mukaan tukikelpoisia kustannuksia ovat ylimääräiset investointikustannukset, jotka ovat tarpeen sovellettavien unionin normien ylittämiseksi tai ympäristönsuojelun tason parantamiseksi unionin normien puuttuessa. Kun ympäristönsuojeluun tehtävistä investoinneista aiheutuvat kustannukset voidaan yksilöidä kokonaisinvestointikustannuksista erilliseksi investoinniksi, tukikelpoisia kustannuksia ovat nämä ympäristönsuojeluun liittyvät kustannukset. Kaikissa muissa tapauksissa ympäristönsuojeluun investoinnista aiheutuvat kustannukset yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi realistisesti tehty ilman tukea. Näiden investointien kustannusten välinen ero ilmaisee ympäristönsuojeluun liittyvät kustannukset, jotka ovat tukikelpoisia kustannuksia. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuki-intensiteettiä voidaan korottaa 10 prosenttiyksikköä, kun on kyse keskisuurille yrityksille myönnettävästä tuesta, ja 20 prosenttiyksikköä, kun on kyse pienille yrityksille myönnettävästä tuesta.

Yrityksille osoitettujen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintatukien sekä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muunnettavien ajoneuvojen muuntotukien voidaan katsoa täyttävän ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklassa säädetty ympäristön suojeluun myönnettävän tuen edellytykset, sillä näiden tukien osalta tuensaaja voi parantaa toimintansa ympäristönsuojelun tasoa. Tukien tarkoituksena on helpottaa yritysten siirtymää pois fossiilisista polttoaineista, sekä helpottaa niitä vähentämään toiminnastaan aiheutuvia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja muita haitallisia ympäristövaikutuksia. Ajoneuvojen terveydelle haitallisten päästöjen enimmäisrajoista säädetään EU:n tyyppihyväksyntädirektiivissä ns. *Euro-päästöluokituksilla*. Voimassa oleva päästöluokitus pakettiautoille on Euro 6 –päästöluokka ja kuorma-autoille Euro VI-luokka. Näiden päästöluokitusten perusteella sähkö- ja kaasukäyttöiset ajoneuvot alittavat EU-lainsäädännössä säädetty päästöraajat, ja ovat vaihtoehtona ympäristöystävällisempiä kuin fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot. Tästä syystä sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatuet voidaan katsoa täyttävän yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan vaatimukset ympäristönsuojelun tason parantamisesta.

Liikenne- ja viestintäministeriö konsultoi komissiota epävirallisesti yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan soveltumisesta vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintatukia koskevaan tukiohjelmaan erityisesti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta. Komissio on 27.7.2021 lähetetyssä epävirallisessa vastauksessaan todennut, että yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artikla voisi soveltua sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukiohjelmaan. Lisäksi komissio toi vastauksessaan esille, että ympäristönsuojelun tasona voitaisiin pitää pakettiautoille Euro 6 –päästöluokkaa ja kuorma-autoille Euro VI-luokkaa.

Valtiontukisääntely ei koske tukea, jos se osoitetaan luonnollisille henkilöille tai jos se ei kohdistu yrityksille eli luonteeltaan taloudelliseen toimintaan. Näin ollen EU:n valtiontukisääntely, mukaan lukien ryhmäpoikkeusasetus, ei soveltuisi ehdotuksessa

esitettävään täyssähköauton hankintatukeen, sillä täyssähköauton hankintatukea myönnettäisiin ainoastaan luonnollisille henkilöille. EU:n valtiontukisääntelyä ei myöskään sovelleta pakettiautojen hankintatukeen tai kuorma-autojen hankintatukeen tilanteissa, joissa tuen saajana on luonnollinen henkilö, ellei luonnollinen henkilö ole yksityinen elinkeinonharjoittaja.

Esityksessä ehdotetaan, että muuntotukea voisivat jatkossa hakea luonnollisten henkilöiden lisäksi myös oikeushenkilöt. Muuntotukea voisi hakea mikä tahansa taloudellista toimintaa harjoittava taho, jonka omistuksessa on ajoneuvo, joka voidaan muuntaa etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Myös muuntotuen katsottaisiin olevan EU:n valtiontukisääntelyn näkökulmasta taloudelliseen toimintaan myönnettäessä valtiontukea, sillä tukitoimenpiteen arvioidaan täyttävän SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen kriteerit. Tuki myönnetään valtion varoista. Tukea voisi hakea kuka tahansa taloudellisen toiminnan laadusta tai laajuudesta huolimatta. Toimenpide on myös valikoiva, sillä tuelle osoitettu määräraha saattaisi loppua kesken. Lisäksi tuella voisi olla vähäisiä vaikutuksia EU-jäsenmaiden väliseen kauppaan tai kilpailuun.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 6.8.2021 yritystukineuvottelukunnalta lausuntoa siitä, täyttääkö hallituksen esitysluonnos vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuesta SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen kriteerit ja siitä, mitä valtiontukisääntöjen mukaista menettelyä tukitoimenpiteen osalta tulisi noudattaa. Yritystukineuvottelukunta antoi asiasta lausuntonsa 1.9.2021. Lausunnon mukaan esitetyt hankinta- ja muuntotuet täyttävät SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen edellytykset, kun tukea myönnetään taloudelliseen toimintaan. Lausunnon mukaan valtiontukea koskevana menettelytapana kyseessä olevan tukiohjelman tapauksessa voidaan soveltaa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklaa. Lisäksi yritystukineuvottelukunta totesi, että yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen edellyttää, että myönnettävä tuki täyttää asetuksen I ja II luvun yleiset edellytykset sekä 36 artiklan mukaiset erityiset edellytykset. Yritystukineuvottelukunta huomautti launnossaan, että tukiohjelmaan sovellettavat nykyiset EU:n valtiontukisäännöt ovat voimassa 31.12.2023 saakka. Komissio on aloittanut kesällä 2021 yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uudistuksen, joka koskee 36 artiklaa. Näin ollen tukiohjelman kansallista oikeusperustaa tulee tarvittaessa muuttaa valtiontukisääntöjen muutosten edellyttämällä tavalla.

2.5.2. Euroopan unionin tietosuojasääntely

Avustuksia koskevaan henkilötietojen käsittelyyn tulisi sovellettavaksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (*yleinen tietosuoja-asetus*). Yleisen tietosuoja-asetuksen 2 artiklan 1 kohdan mukaan asetusta sovelletaan mm. sellaiseen henkilötietojen käsittelyyn, joka on osittain tai kokonaan automaattista. Kyseisen artiklan 2 kohdassa luetellaan tilanteet, joissa yleinen tietosuoja-asetus ei tulisi sovellettavaksi. Asetuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan asetusta ei sovellettaisi sellaiseen henkilötietojen käsittelyyn, joka suoritetaan sellaisen toiminnan yhteydessä, joka ei kuulu unionin lainsäädännön soveltamisalaan. Nyt esitettävään lakiin sovellettaisiin kuitenkin EU:n valtiontukilainsäädäntöä ja erityisesti sen ryhmäpoikkeusasetusta, joten käsittely kuuluu unionin lainsäädännön soveltamisalaan. Muut artiklan 2 kohdan 2 soveltamisalan rajausperusteet eivät soveltuisi tämän lain mukaiseen henkilötietojen käsittelyyn.

Yleisen tietosuoja-asetuksen 6 artiklassa säädetään oikeusperusteet henkilötietojen käsittelylle. Kyseisen artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan yhtenä oikeusperustana on tarve henkilötietojen käsittelylle rekisterinpitäjän lakisäateisen velvoitteen noudattamiseksi.

Ehdotetussa laissa Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi säädettäisiin hakemusten käsittely sekä tukien maksaminen sekä muut tukiohjelmaan liittyvät viranomaistehtävät. Edellä mainittujen tehtävien suorittamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolla on tarve käsitellä henkilötietoja. Näin ollen henkilötietojen käsittelyn oikeusperustana olisi rekisterinpitäjän lakisääteinen velvoite.

2.6 Kansallinen lainsäädäntö

2.6.1 Laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Lailla sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (971/2017) säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (hankintatuki), kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (kaasuhankintatuki) sekä henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi (muuntotuki) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2022. Hankintatuen, kaasuhankintatuen ja muuntotuen myöntämisen edellytyksiä on avattu edellä 2 luvussa tarkemmin.

2.6.2 Valtionavustuslaki

Valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään niistä perusteista ja menettelyistä, joita noudatetaan myönnettäessä valtionavustuksia. Valtionavustuslaissa valtionavustuksella tarkoitetaan tuenluonteista rahoitusta tietyn toiminnan tai hankkeen avustamiseksi. Valtionavustuslaissa säädetään yleisesti muun muassa valtionavustuksen myöntämisen perusteista, valtionavustuksen myöntämisestä ja maksamisesta, valtionavustuksen käytöstä ja sen valvonnasta sekä valtionavustuksen palauttamisesta ja takaisinperinnästä.

2.6.3 Laki liikenteen palveluista

Liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetään muun muassa liikenneasioiden rekisterin sisällöstä ja käyttötarkoituksesta. Lain 216 §:n 3 momentissa todetaan, että Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi.

3 Tavoitteet

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan koko autokannan osalta tavoitteena on, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 700 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja 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.

Autot pysyvät liikenteessä keskimäärin noin 20 vuotta. Siksi on tärkeää huolehtia siitä, että yhä suurempi osuus uutena myydyistä ajoneuvoista on mahdollisimman vähäpäästöisiä ja enenevässä määrin muita kuin perinteisiä diesel- ja bensiiniautoja. Tämän osalta tiekartassa on lisäksi linjattu tavoitteesta, jonka mukaan nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuus

uusista myytävistä henkilöautoista kasvaa nykyisestä noin 20 prosentista mahdollisimman lähelle sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Esityksen tarkoituksena on edistää edellä olevia kansallisia tavoitteita ajoneuvokannan murroksessa ja siltä osin mahdollistaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on edistää sähkön ja kaasun käyttöä liikenteessä. Lisäksi tavoitteena on edistää lataus- ja tankkausinfrastruktuurin laajentumista lisäämällä niiden kysyntää. Hankintatukien tarkoituksena on lisätä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen houkuttelevuutta ja kysyntää. Lisäksi hankintatukien tarkoituksena on vaikuttaa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintakustannuksiin laskevasti, jolloin ajoneuvon hankinta olisi mahdollinen useammalle ajoneuvon ostajalle.

Hankintatukien tarkoituksena on muuttaa auton ostajien ja pitkäaikaisvuokraajien käyttäytymistä tavalla, joka nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Lisäksi muuntotuen tarkoituksena on kannustaa ajoneuvojen omistajia muuttamaan ajoneuvojaan vähäpäästöisemmiksi. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella on tarkoitus nopeuttaa kyseisten markkinoiden käynnistymistä entisestään.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Laissa säädettäisiin edellytykset täyssähköautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta ja muuntotuesta bensiiniauton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Samalla esityksessä ehdotetaan kumottavaksi laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (971/2017).

Esityksessä ehdotetaan, että täyssähköautojen hankintatukea myönnettäisiin 2 000 euroa yhtä täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Hankintatukea myönnettäisiin uutena enintään 50 000 euroa maksavan henkilöauton ostoa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Täyssähköauton hankintatukea voisivat hakea ainoastaan luonnolliset henkilöt. Tuen hakija voisi saada täyssähköauton hankintatukea yhteen ajoneuvon kalenterivuodessa.

Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintaan ehdotetaan myönnettäväksi tukea pakettiauton koosta riippuen 2 000–6 000 euroa. Kaasukäyttöisen pakettiauton tueksi ehdotetaan 2 000 euroa. Tukea voisivat hakea sekä luonnolliset henkilöt että oikeushenkilöt. Esityksessä ehdotetaan hankintatukea myös sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan. Sähkökäyttöisen kuorma-auton tukea myönnettäisiin ajoneuvon koon ja yhdistelmän perusteella 6 000–50 000 euroa. Tukea voitaisiin myöntää kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan 2 000–6000 euroa, mikäli ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana olisi paineistettu kaasu ja 14 000 euroa, mikäli pääasiallisena käyttövoima olisi nesteytetty kaasu. Myös kuorma-auton hankintatukea voisivat hakea sekä luonnolliset henkilöt että oikeushenkilöt. Yksityishenkilöille voitaisiin myöntää pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea yhteen ajoneuvon kalenterivuodessa. Oikeushenkilöille voitaisiin myöntää hankintatukea enintään viiteen ajoneuvon

kalenterivuodessa. Oikeushenkilölle myönnettävään valtionavustukseen sovellettaisiin myös EU:n valtioneuvoston sääntelyä.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi edellytykset henkilöautojen kaasutai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta. Muuntotukea voitaisiin myöntää ajoneuvon etanolikonversiolle 200 euroa ja kaasukonversiolle 1 000 euroa. Tukea voisi hakea yhden ajoneuvon muuntamiseen kalenterivuodessa ja tuen hakijana voisi olla luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että kaikkia hankintatukia ja muuntotukea haettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintävirastosta. Ehdotuksessa täyssähköauton hankintatukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastosta ja hakemuksessa tulisi esittää yksilöity selvitys hankitusta ajoneuvosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää hankintatuen lain 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän täyssähköauton hankintaan valtion talousarvioon tähän tarkoitukseen otetun määrärahan rajoissa. Ehdotuksessa pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastosta ennen ajoneuvon hankintaa. Liikenne- ja viestintävirasto tekisi asiassa ehdollisen päätöksen. Tämän jälkeen tuen hakija toimittaisi määrääjassa tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon hankinnasta. Menettely eroaisi täyssähköauton hankintatuen hakemusmenettelystä, sillä pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea voisivat hakea myös yritykset ja EU:n valtioneuvoston sääntelyn edellytyksenä on, että hakija jättää tukihakemuksen ennen ajoneuvon hankintaa. Myös muuntotuen osalta hakijan ollessa yritys, olisi hakemus jätettävä Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muutostyön aloittamista. Ehdotuksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi hankinta- ja muuntotuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun ajoneuvo on ensirekisteröity tai muutostyö on hyväksytty. Menettelyä muutettaisiin nykyisin voimassa olevan hankintatukilain menettelystä.

Esityksessä ehdotettuja ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukea rahoitettaisiin osin valtion talousarviovaroista sekä osin EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä (RRF, Recovery and Resilience Facility). Elpymisvälineen kattama osuus hankintatukien rahoituksesta olisi 5 miljoonaa euroa, joka jakaantuisi 2,5 miljoonaan euroon vuodelle 2022 ja 2,5 miljoonaan euroon vuodelle 2023. Elpymisvälineen rahoitusta käytettäisiin täyssähköautojen hankintatuen ja muuntotuen rahoittamiseen.

4.2 Vaikutukset valtiontaloudelle

Vuoden 2022 täydentävässä talousarvioesityksessä ehdotetaan yhteensä kuuden miljoonan euron määrärahan budjetointia siirtomäärärahana momentille 30.20.51. Määräraha jakaantuisi esityksen mukaan, siten että 2,5 miljoonaa euroa kohdentuisi hankinta- ja konversiotukeen (EU:n elpymisväline, RRF pilari 3) osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa, 1,5 miljoonaa euron määräraha kohdentuisi sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankinta-tukeen sekä 2 miljoonan euron määräraha kohdentuisi sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukeen. Momentille ehdotetaan sen lisäksi siirrettävän nykyisin voimassa olevan hankintatukilain perusteella myönnettävää siirtomäärärahan vuosilta 2020-2021 käyttämättä jäävä määräraha, joka tämän hetkisen arvion mukaan olisi noin 7 miljoonaa euroa. Vuoden 2022 talousarvioesityksessä on lisäksi esitetty 1 miljoona euroa hallinnollisiin kustannuksiin liikenne- ja viestintävirastolle fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteisiin.

Vuonna 2023 alkaen tukiohjelmaa rahoitettaisiin EU:n elpymisvälineestä vastaavasti 2,5 miljoonalla eurolla.

4.3 Taloudelliset vaikutukset

4.3.1 Täyssähköautojen hankintatuki

Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea ehdotetaan jatkettavaksi vuosille 2022 ja 2023. Vaikka sähkökäyttöisten henkilöautojen markkinat ovat muuttuneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimia sähköautokannan kasvun vahvistamiseksi tulisi tarvitsemaan siihen saakka, kunnes hintapariteetti polttomoottoriautojen kanssa saavutetaan. Uusien sähköautojen hinnan ennustetaan laskevan niin, että vuonna 2026 keskikokoinen sähköauto- ja polttomoottoriauto maksavat saman verran.⁸ Tämän jälkeen uuden sähkökäyttöisen henkilöauton voisi saada jopa halvemmalla kuin polttomoottoriauton. Täyssähköhenkilöautojen yleistymisen kokonaistaloudellisista vaikutuksista on arvioitu kirjallisuuden pohjalta. Kokonaistaloudellisuudella on merkitystä täyssähköautojen markkinavetoiselle yleistymiselle ja siten myös julkisen tuen tarpeelle ja sen mitoitukselle.

Täyssähköautojen kokonaistaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on otettu huomioon auton hankinnan ja käyttämisen elinkaarikustannukset (engl. *TCO, total cost of ownership*). Elinkaarikustannusten vertailuissa on otettu huomioon muun muassa hankintahinnat, verot, rahoituskustannukset, jälleenmyyntiarvojen kehitys, pitoajat, romutusiät sekä käyttökustannukset kuten käyttövoimat ja huollot. Täyssähköauton elinkaarikustannusten on arvioitu olevan jo nykyisin polttomoottoriautoa edullisempia suurilla liikennesuoritteilla. VTT:n laskelman mukaan⁹ nykyisin 30 000 km vuosisuoritteella täyssähköauton elinkaarikustannukset ovat nykyisellä hankintatuella samalla tasolla tai jopa edullisemmat kuin polttomoottoriautolla. Täyssähköhenkilöautojen elinkaarikustannusten on tulevana vuosina arvioitu alenevan merkittävästi. Keskeistä on se, miten sähköautojen tuotantokustannukset ja myyntihinnat muuttuvat, miten käytettyjen sähköautojen jälleenmyyntiarvot kehittyvät ja mikä on käyttövoimaan liittyvien käyttökustannusten ero.

Polttomoottori- ja sähköautojen hintaero johtuu suurimmalta osin akkujen, moottorin ja voimasiirtojärjestelmän hintaeroista. Akkujen osuus täyssähköauton hinnasta on keskimäärin kolmannes, joten akkuteknologian kehityksellä on suurin merkitys sähköauton hinnalle. Uusien

⁸ Eri kokoisten henkilöautojen hintapariteetin arvioidaan saavutettavan eri vuosina 2020-luvun puolen välin jälkeen. Ks. esim. BloombergNEF (2021) https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/08/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf, tarkistettu 20.10.2021.

⁹ Traficom (2019) <https://www.traficom.fi/fi/ajavaihtoehtoa/vttn-laskelma-autoilun-kustannuksista>, tarkistettu 20.10.2021

akkujen hinnat ovat laskeneet reaalisesti noin 89 prosenttia vuosina 2010–2020.¹⁰ Akkujen tuotantokustannukset alenevat vuosina 2018–2025 eri arvioiden mukaan 30–50 prosenttia.¹¹

Täyssähköhenkilöautojen voidaan arvioida olevan kuluttajille elinkaarikustannuksiltaan kannattavampi vaihtoehto ennen pitkää markkinaehtoisesti. Päästöjen vähentäminen ei myöskään lisäisi kotitalouksien tai yritysten kustannuksia, vaan olisi sen sijaan yksityistaloudellisesti edullinen ratkaisu.

Tuen vaikutukset täyssähköautojen kysyntään

Täyssähköautojen hankintatuen jatkon arvioidaan lisäävän jonkin verran sähköautojen suosiota kotitalouksien keskuudessa. Hankintatuki alentaa sähköautojen myyntihintoja, joka puolestaan alentaa sähköautoilun kustannuksia suhteessa ladattaviin hybrideihin ja polttomoottoriautoihin, joten voidaan olettaa, että osa kotitalouksista päättää hankkia sähköauton näiden sijasta. Lisäksi pääministeri Marinin hallitus teki syksyn 2021 budjettiriihessä päätöksen, jonka mukaisesti sähköistämisen edistämiseksi täyssähköautot vapautetaan autoverosta ja korotetaan sitä vastaavasti täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa. Ajoneuvoveron korotus ei koskisi aiemmin käyttöön otettuja täyssähköautoja ja vapautus koskisi 1.10. jälkeen verotettavia autoja.¹² Myös autoveroa koskevalla muutoksella arvioidaan olevan kannustava vaikutus sähköautojen myyntiin.

Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt hallituksen esityksen valmistelua varten taustaselvityksen¹³, jossa on laskettu täyssähköautojen kysynnän kasvua ja hankintatuen menekkiä vuodelle 2022. Tarkastelu on tehty vuotta 2022 koskien, sillä hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on ollut tiedossa ainoastaan vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotetusta määräraha. Tukiohjelmassa täyssähköautojen hankintatukea myönnettäisiin 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten ja edellytyksenä olisi, että sähköauton kokonaishinta on enintään 50 000 euroa. Arvio perustuu oletukselle, että hankintatuella ja muuntotuella osoitettu määräraha vuodelle 2022 olisi mahdollisesti yhteensä noin 9,5 miljoonaa euroa, josta enintään 1 miljoonaa euroa varattaisiin muuntotukeen ja loput hankintatukeen. Tukivuodelle 2022 ennakoitu yhteensä noin 9,5 miljoonan euron määräraha koostuisi kahdesta erästä, joista ensimmäinen olisi vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotettu 2,5 miljoonaa euroa ja toinen erä olisi edellisvuosien hankintatukimäärärahoista säästynyt karkeasti arvioiden noin 7,0 miljoonan euron

¹⁰ Transport & Environment (2021): https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_02_Battery_raw_materials_report_final.pdf.

¹¹ Autoalan tiedotuskeskus (2021): https://www.aut.fi/files/2356/Kayttovoimatiekartta_raportti_1502_2021.pdf, tarkistettu 20.10.2021

¹² Valtioneuvoston viestintäosasto, Valtiovarainministeriö. Tiedote 512/2021, 9.9.2021. <https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallituksen-talousarvioesitys-rakentaa-tulevaisuuden-kestavaa-kasvua>, tarkistettu 20.10.2021.

¹³ Liikenne- ja viestintävirasto: Taustamuistio täyssähköautojen hankintatuesta vuodelle 2022. 28.9.2021.

siirtomääräraha¹⁴, joka olisi käytettävissä sekä täyssähköautojen hankintatukeen että kaasu- ja etanoliautojen muuntotukeen. Tähän täyssähköautojen hankintatuen budjettiarvioon (8,5–9,5 miljoonaa euroa) viitataan vaikutusarviossa termillä "budjettirajoite".

Arviossa täyssähköhenkilöautojen kysynnän hintajoustona on käytetty lukua -1,3 eurooppalaisen lähteen mukaan. Arviointi on tehty siten, että täyssähköhenkilöautojen ennakoitu myynti vuodelle 2022 on jaettu ajoneuvojen eri hintaluokkiin. Tarkastelu on tehty uusmyynnin kautta eli henkilöautojen pitkäaikaisuokrauksen osuutta (leasing) ja sen erityispiirteitä ei ole otettu huomioon.

Sähköautojen kysyntää arvioidaan taulukossa 2 kolmen eri skenaarion avulla:

- "Perus"-skenaario: Uusien henkilöautojen myynti käyttövoimittain, VTT:n fossiilittoman liikenteen tiekarttaa varten tuottama perusennuste¹⁵. Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 4 867 kappaletta. Tämä skenaario on linjassa ja vertailukelpoinen aiempien hankintatukimuistiotien kanssa.
- "Päivitetty"- skenaario: Uusien henkilöautojen myynti käyttövoimittain, VTT:n päivitetty perusennuste¹⁶. Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 11 500 kpl.
- "Tilasto"-skenaario: Traficomien ensirekisteröintitilastojen perusteella johdettu asiantuntija-arvio: Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 12 000 kappaletta. (Vuonna 2020 sähköautoja ensirekisteröitiin 4 245 kappaletta ja vuonna 2021 tammi–elokuussa 5 688 kappaletta.)

Edellä mainituista skenaarioista "tilasto" on Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntija-arvion mukaan tarkoituksenmukaisin ennuste tämän hallituksen esityksen vaikutusarvioon. Vaikutusarviossa tarkastellaan ainoastaan yksittäistä vuotta 2022, jolloin edellisvuosien tilastot ovat hyödyllinen vertailukohta, etenkin kun markkinatilanteen perusteella sähköautojen myynti näyttäisi jatkavan edellisvuosina havaittua kasvua. Pitkän aikavälin perusennusteet taas eivät välttämättä pysty ottamaan samalla tavalla kantaa yksittäisen vuoden myyntiennusteeseen, ja ne saattavat aliarvioida etenkin alkuvuosien myyntiä, koska pääpaino on pidemmän aikavälin trendien ennakkoinnissa.

	Perus, 2 000 €	Perus, ei tukea	Päivitetty, 2 000 €	Päivitetty, ei tukea	Tilasto, 2 000 €	Tilasto, ei tukea
Sähköautojen kokonaiskysyntä [kpl]	4 867	4 648	11 500	10 982	12 000	11 460

¹⁴ Liikenne- ja viestintäviraston arvio (15.9.2021), perustuen hankintatuen myöntämismääriin ja arvioihin loppuvuodelle 2021.

¹⁵ ALIISA 2019 (WEM).xlsx (26.3.2021)

¹⁶ Päivitetty_perusennuste_LIITE_20210920060815.xlsx (20.9.2021)

	Perus, 2 000 €	Perus, ei tukea	Päivitetty, 2 000 €	Päivitetty, ei tukea	Tilasto, 2 000 €	Tilasto, ei tukea
Hankintatuen kysyntä ilman budjettirajoitetta [kpl] (hankintatuen kriteerit täyttävien autojen kysyntä)	2 680	(2 460)	6 332	(5 814)	6 607	(6 067)
Myönnettävät hankintatuet budjettirajoite huomioiden [kpl]	2 680	-	vähintään 4 250, enintään 4 750	-	vähintään 4 250, enintään 4 750	-

Taulukko 2. Sähköautojen uusmyynnin kokonaiskysyntä sekä hankintatuen kysyntä [kpl], jos tuki säilyy ennallaan (tuki 2 000 euroa, auton enimmäishinta 50 000 euroa) ja tilanteessa, jossa tukea ei ole. Arvio myönnettävistä hankintatuista [kpl] huomioi budjettirajoitteen.

Esimerkki taulukon tulkinnasta: Skenaariossa "tilasto" sähköautojen kokonaiskysynnäksi nykytasoisella tuella on arvioitu 12 000 kappaletta. Hintajouston avulla sähköautojen kokonaiskysyntä ilman hankintatukea olisi 11 460 kappaletta, eli 540 kappaletta vähemmän. Hankintatuen kysyntä, eli enintään 50 000 euroa maksavien sähköautojen kysyntä, skenaariossa "tilasto" olisi 6 607 kappaletta, kun taas ilman hankintatukea hintaluokan autojen kysyntä olisi 6 067 kappaletta, eli 540 kappaletta vähemmän. Kun otetaan huomioon budjettirajoite, hankintatukia voitaisiin myöntää korkeasta kysynnästä huolimatta enintään 4 250–4 750 kappaletta.

Arviossa tarkastellulla 9,5 miljoonan euron määrärahalla täyssähköautojen 2 000 euron suuruisia hankintatukia voitaisiin myöntää 4 250–4 750 sähköautolle vuonna 2022. Hankintatukien määrä riippuisi siitä, kuinka suuri osuus rahoituksesta käytettäisiin muuntotukiin. Tämän vaikutusarvion perusteella määräraha ei muodostaisi rajoitetta skenaariossa "perus", mutta sen riittävyys saattaisi olla koetuksella skenaariossa "päivitetty". Skenaariossa "tilasto" määräraha loppuisi kesken.

Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen vaikutusarvioihin vaikuttaa määrärahan rajallisuus. Koska täyssähköautojen markkinat ovat vuosien 2020–2021 kehittyneet ja ajoneuvojen menekki on kasvanut paljon, on mahdollista, että hankintatuen vuotuinen määräraha ei välttämättä riitä kaikille tukeen oikeutetuille tulevana vuosina. Tukibudjetin rajallisuus voi näin ollen myös vaikuttaa automarkkinoihin, mikäli ajoneuvon ostajat siirtäisivät hankintaa tuleville vuosille, ja siten osaltaan jopa hetkellisesti hidastaa täyssähköhenkilöautojen myynnin ennakoitua kasvua.

Sähköautojen 50 000 euron enimmäishintaa koskeva vaatimus ja sen vaikutukset

Täyssähköautovalikoima on laajentunut merkittävästi erityisesti vuosina 2020 ja 2021, ja malleja on nykyisin saatavilla kaikissa hinta- ja painoluokissa. Kokonaiskustannuksiltaan 50 000 euron yläpuolelle jäävät kaikista kalleimmat täyssähköautot ja osa suuremman kantavuuden omaavista perheautomalleista. Toisaalta arvioiden mukaan täyssähköautojen verollinen keskihinta on noin 54 500 euroa ja nyt voimassa oleva hankintatuen ajoneuvon kokonaishintaa koskeva 50 000 euron raja on vaikuttanut siihen, että ensirekisteröityjen

täyssähköhenkilöautojen osuus 50 001–55 000 euron hintaluokassa on huomattavasti vähäisempi kuin 45 001–50 000 euron hintaluokassa.

Hankintatuilla on välittömiä tulonjakovaikutuksia niiden lisätessä kotitalouksien käytettävissä olevia varoja. Henkilöautojen hankintatukien kohdentumista on rajattu alle 50 000 euroa maksaviin täyssähköautoihin ja se voi vaikuttaa siten, että käytettävissä olevien varojen lisäys ei välttämättä kohdennu kaikkiin tuloluokkiin. Jos hankintatukia ei rajattaisi ajoneuvon hankintahinnan mukaan, kohdentuisi varojen lisäys tasaisemmin kaikkiin tuloluokkiin, mikä hyödyttäisi etenkin suurituloisia kotitalouksia.

Hankintatuen 50 000 euron hintarajan poiston vaikutuksien arvioidaan kohdistuvan todennäköisesti hyvätulolisille kotitalouksille. Täyssähköautojen kysyntä edullisempien mallien osalta kasvaa kuitenkin nopeasti ja tuen arvioidaan jo 50 000 euron enimmäishintaa koskevan rajauksen kanssa loppuvan kesken kalenterivuoden. Nämä seikat huomioon ottaen 50 000 euron enimmäishinnan poistamiselle ei katsota olevan syytä.

4.3.2 Pakettiautojen hankintatuki

Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukea ehdotetaan vuodelle 2022. Vaikutusarviossa on kuitenkin tarkasteltu yhden vuoden sijaan tuen mahdollisia vaikutuksia, jos tukikausi jatkuisi vuoteen 2025 saakka. Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen markkina on vasta kehitysvaiheessa, joten on perusteltua tarkastella hankintatuen mahdollisia vaikutuksia myös pidemmällä aikavälillä. Vaikka sähkökäyttöisten pakettiautojen markkinat ovat muuttuneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimet olisivat peruteltuja, kunnes hintaparieteetti polttomootoriautojen kanssa saavutetaan. Sekä kevyiden että raskaampien pakettiautojen ennustetaan olevan samanhintaisia vastaavan polttomootoriauton kanssa vuoden 2025 jälkeen.¹⁷

Sähköpakettiautojen yleistymisen kokonaistaloudellisia vaikutuksia on arvioitu kirjallisuuden pohjalta. Sähköpakettiautojen kokonaistaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa tulee ottaa huomioon hankintahinnan ja sen odotettavissa olevien muutosten lisäksi myös muut käyttäjälle koituvat elinkaarikustannukset, kuten edellä henkilöautoissakin. Yrityskäytössä autojen käytönaikaiseen taloudellisuuteen perustuvilla valinnoilla voi olla tuotantokustannuksiin ja kilpailuun liittyvistä syistä jopa kriittisempi merkitys kuin kotitalouksilla.

Tällä hetkellä sähkökäyttöisen pakettiauton hankintahinta on noin 20–40 prosenttia vastaavaa dieselautoa korkeampi¹⁸, mikä lisää elinkaarikustannuksia pääomakustannusten osalta. Sähköpakettiauto voi kuitenkin elinkaarikustannuksilla mitattuna olla jo nyt

¹⁷ BloombergNEF (2021)

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf, tarkistettu 20.10.2021.

¹⁸ Autoalan tiedotuskeskus (2021)

https://www.aut.fi/files/2356/Kayttovoimatiekartta_raportti_1502_2021.pdf, tarkistettu 20.10.2021.

polttomoottoriautoa edullisempi vaihtoehto.¹⁹ Sähkökäyttöisellä pakettiautolla erityisesti käyttövoimakustannukset, huoltosopimukset ja ajoneuvovero ovat polttomoottoriautoa edullisemmat.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen voidaan arvioida ennusteiden perusteella olevan kuluttajalle kannattavampi vaihtoehto elinkaarikustannuksilla mitattuna muutamien vuosien päästä markkinaehtoisesti. Päästöjen vähentäminen ei myöskään lisäisi kotitalouksien tai yritysten kustannuksia, vaan olisi sen sijaan yksityistaloudellisesti edullinen ratkaisu.

Tällä hetkellä isoja ja keskikokoisia sähköpakettiautoja on liikennekäytössä vähän verrattuna pieniin sähköpakettiautoihin tai sähkökäyttöisiin henkilöautoihin, mutta niiden määrä on tarjonnan lisääntyessä alkanut kasvaa.²⁰ Hankintatuki vauhdittaisi kasvun mahdollisimman nopeaa käynnistämistä kaikissa pakettiautojen kokoluokissa.

Tuella arvioidaan olevan myös merkittäviä positiivisia vaikutuksia latausinfrastruktuurin ja sähköisen tavaraliikenteen kehitysnopeuteen.

Kaasupakettiautojen osalta tuen kokonaistaloudellisia vaikutuksia on vaikeampi tarkastella, sillä arvio tuen myötä ja voimassaoloaikana myytävien kaasukäyttöisten pakettiautojen määristä riippuu hyvin vahvasti tarjonnan kehittymisestä. Tällä hetkellä Suomessa on myynnissä vain yksi kaasupakettiautomalli. Kaasukäyttöisen pakettiauton käytönaikaiset kustannukset jäävät kuitenkin sähkön tapaan edullisemmiksi kuin diesel-käyttöisen auton.

Tuen vaikutukset sähköpakettiautojen ja kaasupakettiautojen kysyntään

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut ehdotetun hankintatukimallin vaikutuksia sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen kysyntään. Arvion lähtökohtana on, että vuodelle 2022 sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukeen on varattu 1,5 miljoonaa euroa. Ajoneuvokohtainen hankintatuki olisi ehdotuksen mukaan porrastettu sähkökäyttöisten pakettiautojen osalta kuljetuskapasiteetin mukaisesti siten, että tuki olisi pienille pakettiautoille 2 000 euroa, keskikokoisille pakettiautoille 4 000 euroa ja suurikokoisille pakettiautoille 6 000 euroa. Kaasukäyttöisille pakettiautoille tuki olisi 2 000 euroa.

Taulukossa 3 ajoneuvojen myyntimäärät on arvioitu nykyisen verotuksen, polttoaineiden hintatason sekä kaasu- ja sähköpakettiautojen saatavuuden kehityksen mukaan. Määräarvioissa on pyritty huomioimaan toteutuneiden ensirekisteröintien toistaiseksi vähäinen määrä, sekä arvioitu voimakas kasvunopeus. Sama ilmiö on nähty sähköautojen hankintatuen menekissä, joka alun varsin maltillisen kasvun jälkeen on kasvanut voimakkaasti vuosina 2020 ja 2021. Toteutuvat myyntimäärät voivat tällä hetkellä nopeasti kasvavasta ja edelleen vähäiseen mallitarjontaan perustuvasta markkinatilanteesta johtuen vaihdella kuitenkin merkittävästi

¹⁹ Kauppalehti (2021) <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/automaahantuoja-sahkopakettiauto-voi-tulla-yrittajalle-dieselia-halvemmaksi/6da848a9-feff-4e76-9cc4-2f001100d4fe>, tarkistettu 20.10.2021. Laskelmissa täyssähköpakettiautoa verrataan Citroënin ja Peugeotin vastaaviin polttomoottorimalleihin kolmen käyttövuoden jaksolla ja 72 000 kilometrin ajosuoritteella.

²⁰ Traficom, Ajoneuvokannan tilastot, <https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ajoneuvokannan-tilastot>, tarkistettu 20.10.2021.

HE 215/2021 vp

arvioidusta. Kaasupakettiautojen osalta hankintatuki on samalla tasolla kuin pienten sähköpakettiautojen. Arviossa oletetaan kysynnän pysyvän pienenä, mutta kehittyvän positiivisesti mallitarjonnan mahdollisesti kasvaessa ensimmäisen vuoden luvuista.

Yhteensä					
Vuosi	Yht.	Pieni	Keskikokoinen	Iso	Kaasu
2022	330	197	56	47	30
2023	490	295	83	72	40
2024	715	443	125	107	40
2025	515	315	86	74	40
yht.	2050	1250	350	300	150
"olisi ostettu joka tapauksessa"					
Vuosi	Yht.	Pieni	Keskikokoinen	Iso	Kaasu
2022	220	137	35	28	20
2023	325	205	52	43	25
2024	475	308	78	64	25
2025	375	240	60	50	25
yht.	1395	890	225	185	95
"ostetaan vähäpäästöisempänä"					
Vuosi	Yht.	Pieni	Keskikokoinen	Iso	Kaasu
2022	75	40	16	14	5
2023	120	64	24	22	10
2024	185	101	39	35	10
2025	105	55	21	19	10
yht.	485	260	100	90	35
"ei olisi ostettu uutena ilman tukea"					
Vuosi	Yht.	Pieni	Keskikokoinen	Iso	Kaasu
2022	35	20	5	5	5
2023	45	26	7	7	5
2024	55	34	8	8	5
2025	35	20	5	5	5
yht.	170	100	25	25	20

Taulukko 3. Tuettujen pakettiautojen määrät vuosittain ja jaoteltuna tukikategorioiden sekä ajoneuvokantavaikutuksen mukaan.

Tuen saavien pakettiautojen porrastus perustuu eri kokoluokkiin kuuluvien pakettiautojen hankintahintojen eroihin. Rajat on valittu niin, että ne kuvaavat kolmea tyypillistä kokoluokkaa pakettiautojen käytön perusteella. Rajojen määrittelyt valittiin siten, että tiedot löytyvät

rekisterimerkinnöistä helposti valmiiksi ja autolle tavanomaista suurempaan kokoluokkaan rekisteröiminen olisi lähes mahdotonta. Suurikokoisen pakettiauton hankintahinta on noin kaksinkertainen pienikokoiseen pakettiautoon verrattuna. Myös päästöt ovat vuositasolla tarkasteltuna korkeammat, sillä suurilla pakettiautoilla on tyypillisesti suurempi suorite ja kulutus. Hintaero suuremman kokoluokan sähköpakettiautoon on niin suuri, että esitetyssä tukimallissa suurempi tuki tuskin ohjaisi merkittävästi epätarkoituksenmukaisiin ajoneuvovalintoihin. Pienten pakettiautojen hankintahinnan enimmäismääräksi on asetettu 50 000 euroa, ja se vastaa sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen ehtoa.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen osalta arvio tuen myötä vuonna 2022 myytävien sähkökäyttöisten pakettiautojen määrästä perustuu osin liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteeseen ja toisaalta siihen, että sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröintien määrät ovat noin kaksinkertaistuneet vuosittain, ja todennäköisesti kehitys jatkuu mallitarjonnan parantuessa ja hintojen laskiessa. Oletuksena on, että merkittävä enemmistö tuetuista pakettiautoista kuuluisi pienten pakettiautojen kokoluokkaan, kuten toistaiseksi sähkö- ja kaasupakettiautojen kohdalla on ollut.

Kaasukäyttöisten pakettiautojen osalta laskelmassa on oletuksena, että pienikokoisissa pakettiautoissa tulee olemaan tarjontaa tulevana vuosina. Jos näin ei kuitenkaan tapahdu, muuttuu ennuste kaasupakettiautojen kohdalla merkittävästi. Jos kaasukäyttöisten pakettiautojen tarjonta ei parane ja lopputulemana on vähäinen mallitarjonta ja supistuva markkinakehitys, tämä voi johtaa tuen vähäiseen ja laskevaan menekkiin. Kaasupakettiautojen osalta on myös syytä huomioda, että kaasukäyttöisille henkilöautoille ei ole olemassa hankintatukea, mikä saattaa johtaa suurten henkilöautojen rekisteröimiseen pakettiautoksi pelkästään tuen saamiseksi.

Arvion mukaan ehdotetuilla summilla ja ehdoilla määräraha riittää vuodeksi 2022. On kuitenkin mahdollista, että kysynnän kasvu jatkuu arviota nopeampana, jolloin tuki saattaa loppua kesken vuoden lopulla. Aiheutuva vaikutus markkinaan on kuitenkin pieni, epätietoisuus vuoden 2022 jälkeen tulevasta tuista ja niiden määrästä arvioidaan paljon suuremmaksi. Toisaalta, jos hankintatukia jatkuvasti toteutetaan vuosittaisilla päätöksillä siten, että tuen jatkuvuus tai suuruusluokka on epäselvää, tai budjetin riittävyyydestä on epäselvyyttä vuosittain, on myös pakettiautojen markkina jatkuvassa häiriötilassa.

4.3.3 Kuorma-autojen hankintatuki

Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen markkina on vasta käynnistymässä, minkä vuoksi tarkkoja määrällisiä vaikutusarvioita sähkökäyttöisten kuorma-autojen myyntimäärästä ja sen vaikutuksesta hiilidioksidipäästöihin ei ole mahdollista tehdä.

Kuorma-autojen elinkaarikustannuksissa voidaan kuitenkin olettaa tapahtuvan samanlainen käänne sähkön hyväksi kuin henkilö- ja pakettiautoissa. Akku- ja voimansiirtoteknologia kehittyy kustannuksineen vastaavalla tavalla ja alhaisemmat käyttökustannukset puoltavat sähköä käyttövoimana. Ennen pitkää täyssähköiset kuorma-autot muodostuvat polttomootoritekniologiaa edullisemmiksi useimmissa kokoluokissa ja käyttötarkoituksissa. Siinä vaiheessa päästöjen vähentämistä ei tarvitse tukea ja teknologiamuutos alentaa kuljetusyritysten ja kuljettamisen kustannuksia. Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella voitaisiin kuitenkin edistää kysynnän ja markkinan kehitystä tätä ennen.

Tuen vaikutukset sähkökuorma-autojen kysyntään

Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisen kuorma-auton ostoa tai leasingia varten tekisi vaihtoehtoista käyttövoimaa käyttävän kaluston hankinnan houkuttelevammaksi laskemalla hankintahintaa ja siten parantamalla elinkaarikustannuksia verrattuna dieseliä käyttävään kalustoon. Arviot taloudellisista vaikutuksista ja tuen käyttöasteesta ovat kuitenkin epävarmoja, sillä ajoneuvokalusto on vielä uutta eikä riittäviä hintatietoja ole saatavilla.

Hankintatukea saavien sähkökäyttöisten kuorma-autojen kappalemääräisen menekin voidaan arvioida olevan suurinta alkuvaiheessa kuluttajatuotteiden jakeluliikennettä ajavissa 2- ja 3-akselisissa autoissa. Yksittäisten autojen vaikutus liikenteen päästöihin olisi vastaavasti suurinta raskaimmissa kokoluokissa. Arvion mukaan 40 tonnin painoluokan puoliperävaunun vetoauto on päästövähennysten kannalta tärkein yksittäinen automalli Euroopassa, ja näihin myös valmistajat näyttävät panostavan.

Kuorma-autojen ensirekisteröinnit tilastoidaan kokoluokissa 3,5–5,99 tonnia; 6,0–15,99 tonnia ja vähintään 16 tonnia. Tämä jaottelu on siten arvioitu hyväksi lähtökohdaksi myös hankintatuen porrastukselle. Suurempien kuorma-autojen, eli yli 16 tonnin ajoneuvojen, kohdalla hankintatukea on kuitenkin vielä syytä porrastaa tilastointikokoluokitusta enemmän, sillä 16 tonnin jakeluauto ja raskaan yhdistelmän vetoon sopiva auto ovat varsin eri hintaluokassa ja myös teknisesti merkittävästi erilaiset. Yli 16 tonnin ajoneuvokokoluokassa myös ensirekisteröidään merkittävästi enemmän ajoneuvoja kuin pienemmissä kokoluokissa.

Liikenne- ja viestintäviraston arviossa²¹ tarkastellut hankintatuen porrastukset perustuvat tyypillisiin ajoneuvojen kokoluokkiin ja ovat seuraavat:

- 3,5–5,9 tonnia; tukisumma 6 000 euroa;
- 6–15,9 tonnia; tukisumma 12 000 euroa;
- 16–25,9 tonnia; tukisumma 18 000 euroa;
- 26 tonnia ja yli; tukisumma 25 000 euroa;
- 18 tonnia ja yli ja 40 tonnia yhdistelmä massa tai 38 tonnin ajoneuvon massa; tukisumma 40 000 euroa;
- 26 tonnia ja yli ja 60 tonnia yhdistelmä massa; tukisumma 50 000 euroa ja
- PHEV perävaunu 18 t + 50 kW 2 min + 20 kWh; 10 000 euroa.

Tukikaudeksi on suunniteltu vuodet 2022 ja 2023. Kuten pakettiautojenkin osalta, vaikutusarviossa on kuitenkin tarkasteltu tuen vaikutuksia, jos tukikausi kestäisi vuoteen 2025

²¹ Liikenne- ja viestintävirasto: Taustamuistio sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta. Hankeikkuna LVM035:00/2021.

saakka. Myös vähäpäästöisten kuorma-autojen markkina on kehitysvaiheessa ja tuen vaikutuksia on mielekkäämpää tarkastella myös pidemmällä aikavälillä. Markkina tulee todennäköisesti muuttumaan merkittävästi jo tulevana vuosina. Erityisesti tuen mahdollisen jatkon osalta tukien suuruutta tulisi arvioida tukikauden aikana.

Tuettujen autojen kappalemääräinen menekki on oletettavasti suurinta kuluttajatuotteiden jakeluliikennettä ajavissa 2- ja 3-akselisissa autoissa. Yksittäisten autojen vaikutus on vastaavasti suurinta raskaimmissa kokoluokissa, minkä vuoksi niitä ei kannata jättää pois tukiohjelmasta. Erityisesti 40 tonnin painoluokan puoliperävaununvetoauto on päästövähennysten kannalta tärkein yksittäinen automalli Euroopassa, ja arvion mukaan tämä näkyy myös valmistajien suunnitelmissa ja mallivalikoimassa tulevana vuosina.

Tuen kysyntää koskevan arvion pohjalla on VTT:n perusennuste. Aiemman toteuman perusteella perusennuste olettaa kasvun varsin tasaiseksi toteutuneeseen nähden. Todellisuudessa ensin kehitys on hyvin hidasta, mutta sopivien ajoneuvojen toimitusten alkaessa kasvunopeus kiihtyy. Perusennusteessa kuorma-autot luokitellaan ilman perävaunua operoiviin ja perävaunun kanssa operoiviin. Perusennusteessa 2025 liikenteessä olisi 164–262 sähkökuorma-autoa ja 143–372 perävaunun kanssa operoivaa kuorma-autoa. Ennusteen alarajassa ei ole mukana nyt valmisteltavan tuen vaikutuksia. Perusennusteen valmistumisen jälkeen panokset liikenteen sähköistymiseen ovat ennemmin kasvaneet kuin vähentyneet, joten määrät tuskin jäävät lähelle alarajaa. Perusennusteen arvio vuonna 2025 liikenteessä oleviin sähkökuorma-autoihin on yhteensä 300–600 autoa. Tässä arvioissa vuoden 2025 määrä olisi 555 kpl, josta merkittävä osa arvioidaan tulevan liikenteeseen vasta lähempää vuotta 2025.

Liikenne- ja viestintävirasto on taulukon 4 mukaisesti tarkastellut tuen mahdollista kysyntää tukikaudelle 2022-2023 sekä vuosille 2024-2025. Taulukossa 5 esitetään vastaavasti arvio tuen kokonaiskustannuksista arvioituun kysyntään suhteutettuna.

Luokka	2022	2023	2024	2025	yht.
3,5-5,9	5	20	50	80	155
6-15,9	5	15	30	60	110
16-25,9	10	25	50	100	185
26-	5	10	30	60	105
40- yhd.	5	10	25	50	90
60- yhd.	0	5	15	30	50
PHEV	5	10	20	50	85

Taulukko 4: Arvioidut tukihakemusten määrät eri kokoluokkien osalta eri vuosina.

HE 215/2021 vp

Luokka	Tuki €	2022	2023	2024	2025	yht.
3,5-5,9	6 000	40 000	160 000	400 000	640 000	1 240 000
6-15,9	12 000	60 000	180 000	360 000	720 000	1 320 000
16-25,9	18 000	180 000	450 000	900 000	1 800 000	3 330 000
26-	25 000	125 000	250 000	750 000	1 500 000	2 625 000
40- yhd.	40 000	200 000	400 000	1 000 000	2 000 000	3 600 000
60- yhd.	50 000	0	250 000	750 000	1 500 000	2 500 000
PHEV	10 000	50 000	100 000	200 000	500 000	850 000
Yht.		655 000	1 790 000	4 360 000	8 660 000	15 465 000

Taulukko 5: Tukikustannukset eri kokoluokista vuosittain arvioidun menekin perusteella sekä yhteenlasketut summat.

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen osalta on kuitenkin syytä huomioida, että kuorma-autoliikenteen sähköistymisen arvioiminen ja hankintatukien suunnittelu on erittäin vaikeaa nykytilanteessa, jossa autojen saatavuus ja hinnoittelu muuttuvat merkittävästi lyhyellä aikavälillä.

Ensimmäiset merkittävästi uudenlaiset ajoneuvot ovat aina kehitysprojekteja ja niin sanottuja kokeiluhenkisiä hankintoja kuljetusyrityksille. Niissä kerätään kokemuksia ennen suuria investointeja. Saatujen kokemusten jälkeen uskalletaan hankkia lisää uudella käyttövoimalla toimivia ajoneuvoja. Suurta sähköistymisen kasvua ei siis tapahdu ilman varovaista alkua. Mitä nopeammin sähköinen raskas liikenne kehittyy edes pienimuotoisena, sitä nopeammin voidaan odottaa myös merkittävää kasvua. Sähkökuorma-autojen tekniikka alkaa kuitenkin olla valmista.

Hankintatuet eivät kuitenkaan edistäisi sähköautoihin siirtymistä, jos autojen saatavuus tai latausinfrastruktuurin puutteet asettavat siirtymälle rajoitteita. Yksi tunnistettu pullonkaula on suurteholatauspisteiden toisinaan haastava sijainti kuorma-autojen lataamista ajatellen. Suurteholaturit tulisi sijoittaa siten, että niiden viereen mahtuu ajamaan myös kuorma-autolla.

Tuen vaikutukset kaasuautojen kysyntään

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen markkina on kehittynyt nopeammin kuin yllä kuvattu sähkökäyttöisten kuorma-autojen markkina. Kaasukuorma-autojen hankintaan on lisäksi myönnetty hankintatukea 1.12.2020 alkaen. Käytännössä kaikki paineistettua tai nesteytettyä kaasua käyttävien yli 16-tonnisten kuorma-autojen käyttöönotot ovat tapahtuneet kolmen viime vuoden aikana. Suhteellinen kasvu on ollut ripeää, mikä selittyy ajoneuvojen alhaisella

lukumäärällä. Hankintatuella on todennäköisesti ollut positiivinen vaikutus hankinnan houkuttelevuuteen, mutta vaikutusta ei tarkasti pysty arvioimaan. Lailla laajennettaisiin kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea myös pienemmille ja keskikokoisille paineistettua kaasua käyttäville kuorma-autoille. Tuen arvioidaan edistävän myös pienempien kaasukäyttöisten kuorma-autojen kysyntää ja lisäävän teknologianeutraaliutta.

Yleinen myönteinen suhtautuminen biokaasuun, autojen kohtuullinen saatavuus, tankkausinfrastruktuurin parantuminen sekä tukisummien kasvattaminen lisäävät kuitenkin oletettavasti kaasukuorma-autojen ja tuen menekkiä nykyisestä. Nykyinen kysyntä tuen piiriin kuuluvissa kuorma-autohankinnoissa on noin 60 paineistettua kaasua käyttävää autoa ja 60 nesteytettyä kaasua käyttävää autoa vuodessa (nykyinen toteutuma CNG-kuorma-autoissa 44 kappaletta ja LNG-kuorma-autoissa 45 autoa kappaletta ensimmäisen 9 kuukauden aikana).

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut kaasukuorma-autojen kysyntää ja tukikustannuksia taulukon 6 mukaisesti.

Automäärä	Nykytahti	20% kasvu	40% kasvu
CNG	60	72	84
LNG	60	72	84
Tukikustannus			
CNG	450000	540000	630000
LNG	900000	1080000	1260000
yht.	1350000	1620000	1890000

Taulukko 6. Kaasukuorma-autojen kysynnän kasvu ja tukikustannukset

4.4 Yritysvaikutukset

Esitetyt hankintatuet lisäisivät uusien vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien henkilöautojen, pakettiautojen ja kuorma-autojen kysyntää. Tällä olisi myönteisiä vaikutuksia vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviä ajoneuvoja valmistaville, maahantuoville ja jälleenmyyntiä harjoittaville yrityksille. Toisaalta esitetyt hankintatuet todennäköisesti vähentävät samassa suhteessa diesel- ja bensiinikäyttöisten ajoneuvojen sekä ladattavien hybridien suosiota, jolloin kokonaisvaikutukset ajoneuvomarkkinalla toimiviin yrityksiin jäisi rajalliseksi.

Todennäköistä on, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen myyntihinnat tulevat laskemaan ja valikoima paranemaan hankintatukimallin toteuttamisen aikana kaikissa edellä mainituissa ajoneuvoluokissa. Näin ollen kysyntä saattaisi olla arviota suurempi hankintatukien voimassaoloajan loppua kohden. Käyttämättä jääneet valtion varoista varatut määrärahat siirtyisivät käytettäväksi seuraaville vuosille. Mikäli määrärahat eivät kuitenkaan riittäisi koko tukivuodelle, on olemassa riski, että kyseisten ajoneuvojen myynti vilkastuu alkuvuodesta, mutta hidastuu määrärahan loppuessa. Tuen loppuminen kesken vuoden saattaa siis aiheuttaa häiriötä autoalan yritysten toimintaan.

Pakettiautojen hankintatukea voisivat hakea myös yritykset. Sähkö- ja kaasukäyttöisen pakettiauton on laskettu olevan elinkaarikustannuksiltaan kokonaistaloudellisempi vaihtoehto, kuin vastaava fossiilisia polttoaineita käyttävä auto. Näin ollen hankintatuen avulla saatu

edullisempi hankintahinta sekä ajoneuvon käytönaikaiset kustannushyödyt toisivat mahdollisesti kilpailuetua hankintatukea saaville yrityksille. Kuorma-autojen osalta tuen oletetaan kohdistuvan pääasiassa yrityksiin, joten sama pätee myös kuorma-autojen hankintatukea saaviin yrityksiin. Hankintatukien kannustama siirtymä vaihtoehtoihin käyttövoimiin helpottaa myös yritysten roolia liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä ja fossiilisista polttoaineista luopumisessa. Esimerkiksi yhä useampi kuljetusyritys kiinnittää nykyisin toiminnassaan entistä enemmän huomiota ympäristökysymyksiin. Sähkö- tai kaasukäyttöisiin ajoneuvoihin siirtyminen auttaa yrityksiä saavuttamaan omat ilmastotavoitteensa sekä tarjoaa uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja mahdollisesti uusia asiakkuuksia ympäristövaatimuksia painottavien yritysten tai julkisten tahojen kilpailutuksissa. Erityisesti kaupungeissa ja taajamissa liikenteestä syntyvien lähipäästöjen vähentäminen on keskeisessä roolissa, jolloin sähkö- tai kaasukäyttöisellä toteutetuille kuljetuksille ja logistiikalle on kysyntää.

Ajoneuvojen etanoli- ja kaasukonversioiden osalta muuntotuella arvioidaan olevan positiivisia vaikutuksia niitä tekevien yritysten toimintaan. Vähäpäästöisempää polttoainetta konvertoidussa ajoneuvossa käyttävän yrityksen on myös mahdollista parantaa toimintansa ympäristövaikutuksia. Muuntotuen yritysvaikutusten oletetaan kuitenkin olevan vähäisiä.

4.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin

4.5.1 Täyssähköautojen hankintatuki

Liikenne- ja viestintävirasto on taustaselvityksessä arvioinut myös täyssähköautojen hankintatuen vaikutuksia hiilidioksidipäästöihin. Taulukko 7 esittää arvion sähköautojen hankintatuen hiilidioksidipäästövaikutuksista vuonna 2022 tilanteessa, joissa tuen suuruus on 2 000 euroa, tilanteessa jossa tukea ei ole sekä budjettirajoitteen huomioivassa tilanteessa.

Päästövaikutusten laskennan lähtökohta on nykytasoisena säilyvän hankintatuen (2 000 euroa) jatkuminen ilman budjettirajoitetta, sillä se on myös skenaarioina käytettyjen perusennusteiden ("perus" ja "päivitetty") sekä ensirekisteröintitilastoista johdetun skenaarion ("tilasto") lähtöoletus. Näin ollen nykytasoisien ja ilman budjettirajoitusta tarkasteltavan hankintatuen päästövaikutus olisi kussakin kolmessa skenaariossa päästömielessä "nolla". Mikäli tukea ei olisi, päästöt kasvaisivat taulukossa arvioidulla tavalla edellä mainittuun nolatilanteeseen verrattuna. Samoin päästöt kasvaisivat, jos budjettirajoite, eli nykytasoisien tuen riittävyys muodostuisi hidasteeksi.

Taulukko 7 sisältää kolme skenaariota: "perus"-skenaario, "päivitetty"-skenaario ja "tilasto"-skenaario, joista kussakin päästövaikutusta verrataan kyseisen skenaarion tilanteeseen, jossa tuki säilyy ennallaan eikä budjettirajoitetta olisi. Lisäksi hiilidioksidipäästövaikutukset [tonnia, t], jos tuki säilyy ennallaan (tuki 2 000 euroa, auton enimmäishinta 50 000 euroa). Negatiivinen etumerkki tarkoittaa päästövähennystä ja positiivinen etumerkki päästöjen lisääystä; vertailukohta ja nollataso ovat nykytuen jatkaminen ilman budjettirajoitetta.

	Perus, 2 000 €	Perus, ei tukea	Päivitetty, 2 000 €	Päivitetty, ei tukea	Tilasto, 2 000 €	Tilasto, ei tukea
Päästövaikutus ilman budjettirajoitetta [t]	0	+ 6 434	0	+ 15 204	0	+ 15 865
Päästövaikutus budjettirajoite huomioden [t]	0	-	vähintään + 3 799, enintään + 4 999	-	vähintään + 4 460, enintään + 5 660	-

Taulukko 7. Hiilidioksidipäästövaikutukset [t], jos tuki säilyy ennallaan (tuki 2 000 euroa, auton enimmäishinta 50 000 euroa) ja tilanteessa, jossa tukea ei ole. Arvio budjettirajoitteen päästövaikutuksista [t] huomioi määrärahan loppumisen.

Esimerkki taulukon tulkinnasta: Skenaariossa "tilasto" päästövaikutus on määritelmän mukaisesti nykytasoisella tuella nolla. Ilman hankintatukea, jolloin sähköautoja hankittaisiin 540 kpl vähemmän, päästöt olisivat nykytasoisien tuen tilanteeseen verrattuna 15 865 tonnia korkeammat. Kun otetaan huomioon budjettirajoite, päästöt olisivat nykytasoisella tuella, budjettirajoittamattomaan tilanteeseen verrattuna, 4 460–5 660 tonnia korkeammat. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on arvioitu, että täyssähköautojen hankintatuella saavutettavan päästövähennyksen hinta valtiontalouden näkökulmasta on noin 10 000 €/tCO₂.

Hiilidioksidi- ja muiden kasvihuonekaasupäästöjen ohella täyssähköautojen suurempi myynti polttomootoriautoja korvaten vähentäisi myös muita päästöjä ilmaan ja siten haitallisia vaikutuksia ilmanlaatuun ja ihmisten terveyteen.

4.5.2 Pakettiautojen hankintatuki

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan vuonna 2022 tuen arvioidaan aikaansaavan vuotuisen, vajaan 500 tonnin CO₂-päästöjen vähenemän. Tämä on Suomen vuosittaisista (2019) liikenteen päästöistä noin 0,004 prosenttia, tieliikenteen päästöistä noin 0,005 prosenttia ja pakettiautojen päästöistä noin 0,055 prosenttia. Tällöin päästövähennyksen hinnaksi tulee noin 2 000 euroa/tCO₂ vuodessa.

Kokonaisvaikutusta rajaa arvioitu toistaiseksi suhteellisen vähäinen myytävien pakettiautojen määrä. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan suurin osa päästövähennyksestä saavutetaan pienten pakettiautojen tuella, jolloin myös päästövähennyksen hinta on pienempi. Pienten pakettiautojen osalta päästövähennyksen hinnaksi on arvioitu noin 1 800 euroa/tCO₂, kun muissa kokoluokissa hinta olisi noin 2 500 euroa/tCO₂. Sähköntuotannon päästöjä ei laskelmissa ole huomioitu.

Pienin ja kallein päästövähennys on puolestaan kaasupakettiautoilla. Kallis hinta johtuu siitä, että pakettiautoissa oletetaan käytettävän ensi sijaisesti maakaasua. Jos pakettiautossa puolestaan käytettäisiin pelkästään biokaasua, biokaasun päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 1 400 euroa, ja seoksella puolet maakaasua ja puolet biokaasua (vastaa todellista jakaumaa liikennepolttoaineilla) noin 2 000 euroa. Olettama perustuu Gasumin hiilidioksidiraportointiin, jonka perusteella biokaasun hiilidioksidipäästöt ovat noin 70 prosenttia pienemmät kuin maakaasulla.

Vuosittaisen päästövähennyksen lisäksi on myös arvioitu vuonna 2022 tuella hankittavien pakettiautojen elinkaaren aikaisia päästövähennyksiä. Oletuksena on, että käyttöikä on pakettiautolla yhtä pitkä riippumatta käyttövoimasta, ja että diesel-käyttöistä pakettiautoa vähäpäästöisemmän pakettiauton hiilidioksidivähennemä kumuloituu sellaisenaan koko elinkaaren ajan. Näin arvioiden 16 vuoden käyttöiällä tuetulla uudella pakettiautolla saavutettava päästövähennys olisi yhteensä noin 7 400 tonnia hiilidioksidia, ja päästövähennyksen hinta olisi noin 130 euroa. Biokaasun elinkaarihyöty huomioiden, hyöty olisi marginaalisesti suurempi, noin 7 500 tonnia hiilidioksidia ja päästövähennyksen hinta olisi 128 euroa.

Laskelmassa on oletettu, että tuettujen pakettiautojen ajot painottuvat normaalia enemmän kaupunkiajoon ja sisältävät myös talviajoa. Vähenevän hiilidioksidin määrä ja hinta riippuvat vahvasti siitä, kuinka suuri osa pakettiautoista olisi ostettu uutena sähköpakettiautona tuesta riippumatta. Tuettu pakettiauto korvaa joko uuden vastaavan pakettiauton tai, jos pakettiautoa ei ilman tukea olisi ollenkaan ostettu uutena, sen ajot korvaavat keskimääräisen ajoneuvokannan pakettiauton ajoja ja päästöjä.

4.5.3 Kuorma-autojen hankintatuki

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen tarjonta ja markkina on vasta käynnistymässä, minkä vuoksi määrällisiä arvioita on haastavaa tehdä. Taulukossa 8 esitetään eri kokoluokkien tyypillisen kuorma-auton arvioitu dieselin kulutus sataa kilometriä kohden, ajoneuvon tyypillinen vuosisuorite sekä dieselin kulutus vuodessa. Kun vuosikulutus kerrotaan diesel-litran hiilidioksidikertoimella (2,33 kilogrammaa), saadaan kokoluokan tyypillisen ajoneuvon vuosittainen päästö. Tiedot perustuvat kuljetusyrityksiltä ja ajoneuvovalmistajilta kerättyihin tietoihin 2021 vuosimallin autojen osalta.

Kokoluokka	l/100 km	km/vuosi	l/vuosi	CO ₂ t / vuosi	CO ₂ t / elinkaari
3,5-	12	30 000	3 600	8,4	126
6-	16	40 000	6 400	14,9	224
16-	20	50 000	10 000	23,3	326
26-	25	60 000	15 000	35	490
40-	30	120 000	36 000	83,9	1000
60-	40	150 000	60 000	139,8	1100
PHEV PV	5	170 000	8 500	19,8	238

Taulukko 8. Eri kokoluokkiin kuuluvien yksittäisten sähkökäyttöisten kuorma-autojen CO₂-päästövähennyspotentiaali. Vertailukohtana on tyypillinen diesel-käyttöinen ajoneuvo.

Kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston tavoiteltujen ympäristövaikutuksien toteutuminen puolestaan riippuu vahvasti siitä, käyttävätkö ajoneuvot maakaasua vai biokaasua. Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää päästöjä noin 10–20 prosenttia. Maakaasun suhteellinen ympäristöystävällisyys fossiiliseen dieseliin verrattuna vähenee ajan myötä biopolttoaineen jakeluvetoisuuden asteittain kiristyessä. Biokaasua käyttämällä on mahdollista päästä noin 80–90 prosentin päästövähennemään. Liikennekäyttöön tarkoitettu kaasu myydään kiloissa.

Maakaasun hinta on 1,41 €/kg ja biokaasun 1,43 €/kg²². Maakaasu on hieman kilpailukykyisempää biokaasuun nähden, joten voi olla mahdollista, että kaasua polttoaineenaan käyttävät raskaan liikenteen ajoneuvot suosivat maakaasua. Biokaasua suosivat esimerkiksi sellaiset kuljetusyritykset, joiden asiakkaat edellyttävät kuljetuspalveluita tuottavilta yhteistyökumppaneiltaan ympäristöystävällisten tavoitteiden täyttämistä.

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. Arvion pohjalta ei kuitenkaan voi todeta, kuinka suuri osuus päästövähennästä johtuu hankintatuen käyttöönotosta. Raskaan liikenteen päästövaikutukset vaihtelevat huomattavasti ajoneuvokohtaisesti, ja merkittävimmät päästövähennykset syntyvät, jos paljon ajavien raskaiden täysperävaunuyhdistelmien ajoneuvokanta uudistuisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivilla ajoneuvoilla.

Hankintatuen arvioidaan olevan tarpeellinen signaali kuljetusalalle valtion sitoutumisesta fossiilittoman liikenteen tiekartan, kansallisen energia- ja ilmastostrategian sekä biokaasuohjelman tavoitteisiin, joka voi muuttaa kuljetusalan suhtautumista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivista raskaiden ajoneuvojen kohtaan.

Muita positiivisia ajureita vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien raskaiden ajoneuvojen yleistymiselle ovat logistiikkapalveluja ostavien merkittävien asiakkaiden omat ympäristötavoitteet, teknologian yleistyminen ja alenevat kustannukset sekä dieselin suhteellisen kustannusedun mahdolliset tulevat muutokset.

4.5.4 Muuntotuki

Muuntotukien menekki on sekä etanoli- että kaasukonversioiden osalta tasaantunut niin, että keskimääräinen kuukausittaisen konversioiden määrä on ollut syyskuun 2020 ja elokuun 2021 välillä keskimäärin etanolilla vajaa 90 ja kaasulla vajaa 10 konversiota kuukaudessa.

Liikenne- ja viestintävirasto arvioi menekin samalla tasolla jatkossa, mikä tarkoittaisi noin 1 050 etanolikonversiota ja noin 115 kaasukonversiota vuodessa. Tukien vuosikustannukset olisivat silloin vastaavasti 210 000 ja 115 000 euroa. Etanolimuunnettavan auton iän mediaani on tähän asti ollut noin 18 vuotta ja kaasukonvertoitavan noin 14 vuotta, ja niillä on keskimäärin ajettu konversioon mennessä vastaavasti noin 245 000 ja 192 000 kilometriä. Näitä arvoja, edellisen romutuspalkkiokampanjan piirissä olleiden autojen vuosisuoritetta 13 830 kilometriä sekä henkilöautojen keskimääräistä romutusikää (20,3 vuotta) käyttäen voidaan arvioida, että keskimääräinen jäljellä oleva ajokilometrien määrä on konvertoidulla etanoliautolla noin 44 000 kilometriä ja kaasuautolla noin 97 000 kilometriä. Konversiotuella voidaan siten yhä edistää

²² Hintatiedot (27.9.2021) Gasum. <https://www.gasum.com/yksityisille/tankkaa-kaasua/tankkaushinnat/>, tarkistettu 20.10.2021.

siirtymistä fossiilittomaan liikenteeseen, sillä ne tuovat vaihtoehtoiset käyttövoimat myös sellaisten kuluttajien ulottuville, joilla ei ole mahdollisuutta hankkia uutta ajoneuvoa.

Liikenne- ja viestintäviraston taustaselvityksen mukaan keskimääräiset päästöarvot ovat konversiotukea saaneilla etanoliautoilla olleet noin 210 g/km ja kaasuautoilla noin 194 g/km ennen konversiota. Arvion mukaan 1 050 vuotuisen etanolikonversion ansiosta voidaan vähentää noin 450 tonnia hiilidioksidipäästöjä vuodessa, eli yhteensä noin 1 450 tonnia hiilidioksidipäästöjä kyseisten autojen elinkaaren aikana. Tällöin päästövähennyksen hinnaksi tulee noin 140 euroa. Vastaavasti 115 vuotuisen kaasuauton konversioilla voidaan vähentää noin 155 tonnia hiilidioksidipäästöjä vuodessa, eli yhteensä noin 1100 tonnia hiilidioksidipäästöjä kyseisten autojen elinkaaren aikana. Tällöin päästövähennyksen hinnaksi tulee noin 105 euroa. Tehdyt oletukset ja reunaehdot vaikuttavat summiin merkittävästi: esim. jos jäte-etanolin 80 prosentin päästövähennys todella vähentäisi täysmääräisesti päästöjä systeemitasolla, olisi vähennys yhteensä lähes 4 500 tonnia ja vältetyn hiilidioksidin tonnin hinta noin 27 euroa, tai jos oletetaan autoilla ajettavan vain puolet oletuksesta, myös hyöty puolittuu. On myös huomattavaa, että tavoitteena on liikennekaasun jatkuvasti suurempi bio-osuus, mikä myös lisää saatavaa päästövähennyshyötyä.

4.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Valtionavustuslain 4 §:n mukaisena valtionapuviranomaisena toimisi Liikenne- ja viestintävirasto. Viraston tehtäviin kuuluisi tukien myöntäminen ja maksaminen sekä muut tukien myöntämiseen ja valvontaan liittyvät tehtävät, kuten neuvonta. Virasto on aikaisemmin toiminut täyssähköauton hankintatuen ja muuntotuen sekä kaasu kuorma-autojen hankintatuen valtionapuviranomaisena. Ehdotuksessa tukimuotoja lisättäisiin ja nykyisten tukien ehtoja sekä hakemusmenettelyä muutettaisiin. Uudistus lisäisi Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeita sekä hallinnollisia kustannuksia.

Liikenne- ja viestintävirasto on myöntänyt täyssähköautojen hankintatukea ja konversiotukea jo nykyisin voimassa olevan hankintatukilain nojalla. Uusien tukimuotojen lisäksi tämän esityksen keskeisin muutos Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin olisi kuitenkin, että täyssähköautojen hankintatuki myönnettäisiin jatkossa suoraan tuen hakijalle, eikä nykyisen menettelyn tavoin tukea hyvitettäisi enää autokaupan yhteydessä ajoneuvon hankintahinnassa. Aikaisempiin hankinnan tukimalleihin verrattuna Liikenne- ja viestintäviraston työmäärä kasvaisi hakemuskäsittelyn muutosten myötä. Täyssähköauton hankintatukea haettaisiin ajoneuvon hankinnan jälkeen ja Liikenne- ja viestintäviraston tulisi pitää hakijoiden oikeusvarmuuden turvaamiseksi ajantasaista seurantaa tuen hakemuskäytännöstä sekä tukibudjetin riittävydestä. Pakettiautoja ja kuorma-autoja koskevan hankintatuen osalta hakemusmenettely puolestaan muutettaisiin hakijan oikeusvarmuuden ja EU:n valtiontukisääntelyn vuoksi käytännössä kaksivaiheiseksi, jossa Liikenne- ja viestintävirasto antaisi hakemuksesta ehdollisen päätöksen ja tuen myöntämisen edellytysten täytyessä vahvistaisi päätöksen tai toteaisi sen rauenneeksi. Pakettiautojen ja sähkökuorma-autojen hankintatuet olisivat lisäksi uusia tukimuotoja ja tämä vaatisi uusia henkilöresursseja. Tukea voisivat hakea myös yritykset, minkä vuoksi uutena tehtävänä tulisi myös EU:n valtiontukisääntelyyn liittyviä selvitystehtäviä.

Edellä mainittuihin tehtäviin liittyy seuraavia toimintoja, jotka tulisi huomioida resurssitarpeessa: asianhallinta, asiakasneuvonta, hakemuskäsittely, maksatus, muutoksenhaku, viestintä, sidosryhmäyhteistyö sekä tietojärjestelmien järjestelmien kehitys ja ylläpito.

Hakemusten käsittelyyn on varattava riittävästi henkilöresursseja, jotta hakemusten käsittely ei tarpeettomasti ruuhkautuisi. Hakemuskäsittelyn sujuvuus on tärkeää, jotta hankinta- ja muuntotukiin varatun määrärahan riittävyyttä pystyttäisiin seuraamaan ajantasaisesti. Myös tukiin liittyvän neuvonnan saatavuus tulee varmistaa. Jos asiakkaalle ei voida taata sujuvaa neuvontaa ja hakumenettelyä sekä mahdollisimman nopeaa päätöksentekoa, on näillä välitön vaikutus tuen tehokkuuteen. Erityisesti hakemuksen käsittelyaika ja mahdollisimman tarkan määrärahasuuruuden toteuttaminen vaikuttavat tuen suosioon oleellisesti. Pidentyneet käsittelyajat ja resurssien mahdollinen alimitoitus saattaisivat aiheuttaa ongelmia myös autoalalle, sillä sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kauppa nivoutuu kiinteästi hankintatuen myöntämiseen. Hakemuskäsittelyn ruuhkautumisella ja päätösten viivästymisellä kohtuuttomasti olisi myös erittäin haitallinen vaikutus ajoneuvokauppaan, mikäli tuen saajat odottavat myönteistä tukipäätöstä ennen taloudellisesti sitovaa ajoneuvon hankintaa.

Edellä kuvatun perusteella on arvioitu, että Liikenne- ja viestintävirastolle olisi varattava hankinta- ja muuntotukea koskevaan hakemuskäsittelyyn vähintään 9 henkilötyövuotta vuosina 2022–2025, jotta voidaan varmistaa hakemusten riittävän nopea käsittelyaika ja päätöksenteko. Tukihakemusten määrän voidaan olettaa kasvavan tukiohjelman edetessä. Uudet tukimuodot, tukien hakemusmenettely ja tukien ehdoista neuvominen aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle huomattavasti enemmän yhteydenottoja ja muita tehtäviä kuin aiemmin. Muihin hankinta- ja muuntotukihakemusten käsittelyyn liittyviin tehtäviin, kuten asiakasneuvontaan ja EU:n valtiontukisääntelyyn liittyviin selvitystehtäviin olisi varattava lisäksi arviolta vähintään 3 henkilötyövuotta. Yhteensä ehdotetun lain mukaisiin tehtäviin olisi varattava noin 12 henkilötyövuotta. Talousarvioesityksessä vuodelle 2022 on liikenne- ja viestintävirastolle esitetty 1 miljoonan euron määrärahaa fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteistä aiheutuviin hallinnollisiin kustannuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut käyttävänsä määrärahan hankinta- ja muuntotukia koskevan lain mukaisiin tehtäviin. Määräraha kattaa yhteensä 9 henkilötyövuoden resurssit, jolloin liikenne- ja viestintävirastolle tulisi tämän rahoituksen lisäksi varata vielä rahoitus 3 henkilötyövuoden lisäykselle.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta voitaisiin hankintatukien lisäksi tai sijaan lisätä verotuksen ja muiden hinnoitteluun liittyvien vaihtoehtojen avulla. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportissa on tarkasteltu sähköautojen hankintakannusteiden voimistamista verotuksen painopistettä muuttamalla²³.

Valtioneuvosto on syyskuussa 2021 sopinut vuoden 2022 talousarvioesitystä koskien, että täyssähköautojen autovero poistetaan 1.10.2021 alusta alkaen. Veron poisto koskee 1. lokakuuta jälkeen ensirekisteröitäviä täyssähköautoja. Autoveron poistamisen yhteydessä täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa vastaavasti korotetaan. Veromuutosta koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan parhaillaan valtionvarainministeriössä. Liikenteen verotusta

²³ Liikenteen verotuksen uudistamista on selvitetty valtionvarainministeriön työryhmässä, jonka loppuraportti Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportti julkaistiin toukokuussa 2021. Valtionvarainministeriön julkaisuja 2021:26. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-367-521-6>, tarkistettu 20.10.2021.

selvittäneen työryhmän loppuraportissa on arvioitu, että sähköautojen 2,7 prosentin autoveron poisto tarkoittaisi 900 euron alennusta, jos oletetaan, että sähköautojen hinta vastaisi kaikkien autojen keskihintaa. Autoveronalennus rahoitettaisiin sähköautojen käyttöä aikana ajoneuvoveron perusveron vajaan 60 euron korotuksella. Työryhmä on lisäksi todennut, että veromuutoksen yhteisvaikutus riippuisi kuitenkin auton hinnasta. Esimerkiksi vuonna 2020 myytyjen sähköautojen keskihinnalla autoveron alennus olisi noin 1 300 euroa ja 100 000 euron hintaisella autolla noin 2 700 euroa.

Julkisten liikennepalvelujen (henkilö- ja tavarakuljetukset) hankinnan piirissä vaihtoehtoisia käyttövoimia ja sähkökäyttöä edistetään puolestaan normipohjaisesti puhtaan kaluston direktiivin ohjaamana 2.8.2021 voimaan tulleella lailla ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021). Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on lisäksi linjattu, että romutuspalkkiokampanjoita toistettaisiin aika ajoin.

Kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatuen suuruus voisi määräytyä esimerkiksi sen mukaan, käytetäänkö ajoneuvossa polttoaineena biokaasua vai maakaasua. Ympäristövaikutusten lisäämiseksi tuki voisi olla suurempi ajoneuvoille, jotka käyttävät polttoaineena biokaasua. Korvaamalla maakaasua biokaasulla vähennettäisiin tieliikenteestä aiheutuvia päästöjä ja tehostettaisiin esityksen positiivisia ympäristövaikutuksia. Tuen kohdentaminen biokaasua käyttäviin ajoneuvoihin olisi kuitenkin hyvin haastavaa, sillä käytettävän polttoaineen seuraaminen vaatisi jatkuvaa valvontaa ja olisi hallinnollisesti erittäin raskasta, ellei jopa mahdotonta toteuttaa.

Hankintatukea voitaisiin myöntää myös käytetyille sähköautoille ja esimerkiksi lataushybrideille. Käytettyjen sähköautojen hankintaa tuetaan esimerkiksi Alankomaissa. Ajoneuvokannan uudistumisen kannalta on edullisinta, että hankintatukea myönnettäisiin uusille ajoneuvoille, jolloin ensirekisteröinnit lisääntyisivät. Tämä edesauttaisi ajan myötä myös käytettyjen sähköautojen markkinaa, kun kiertoon saataisiin uudempiä ja teknisesti kehittyneempiä ajoneuvoja. Samalla on mahdollista varmistua siitä, ettei samalle ajoneuvolle myönnetä montaa päällekkäistä tukea. Riski päällekkäisistä tuista koskisi erityisesti ulkomailta tuotuja ajoneuvoja. Täyssähköautojen tukemista lataushybridiautojen sijaan puoltaa sen sijaan niiden nollapäästöisyys. Täyssähköautojen hankintatuilla voidaan saavuttaa tehokkaammin hallituksen päästövähennystavoite myös hankintatuen määrän rajallisuus huomioon ottaen. Näin ollen liikenteen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta on perusteltua tukea ainoastaan täyssähkökäyttöisiä henkilöautoja.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot

Ruotsi

Ruotsissa on ollut vuodesta 2018 asti käytössä ns. bonus-malus-järjestelmä, jonka tarkoituksena on tukea vähäpäästöisten autojen hankintaa. Järjestelmä koskee henkilöautoja, kevyitä busseja ja pakettiautoja. Bonus-malus -mallissa suuripäästöisiltä ajoneuvoilta kerätään korotettua ajoneuvoveroa (malus) ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan myönnetään hankintatukea (bonus). Autoilta, joiden hiilidioksidipäästöt ylittävät 90 grammaa kilometriltä peritään kolmen vuoden ajan korotettua ajoneuvoveroa. Hiilidioksidipäästöraja on 95 grammaa niille

ajoneuvoille, jotka on otettu käyttöön 1.7.2018–31.3.2021. Perusmaksu on 360 (noin 35 euroa) kruunua vuodessa ja siihen lisätään hiilidioksidimaksu, joka on sitä korkeampi mitä suuremmat ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat. Esimerkiksi 1.4.2021 jälkeen käyttöön otetun auton, jonka päästöt ovat 90-130 grammaa hiilidioksidia/km tulee maksaa 107 kruunun (noin 10,50 euroa) hiilidioksidimaksu grammalta. Tästä saadut verotulot käytetään vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukiin, jota maksetaan sekä yksityishenkilöille, että yrityksille. Tuki on maksimissaan 25% auton hinnasta. Nollapäästöiset autot, kuten täyssähköautot, saavat suurimman tuen 70 000 kruunua (noin 6 860 euroa).

Ruotsissa on ollut vuodesta 2020 lähtien mahdollista saada hankintatukea myös sähköllä, kaasulla tai bioetanolilla toimiville kuorma-autoille sekä sähkökäyttöisille työkoneille. Kyseistä tukea voidaan maksaa yrityksille, kunnille ja seututason toimielimille (regioner). Tuen määrä on korkeintaan 20 prosenttia ympäristöystävällisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen työkoneen hankintakustannuksista, ja korkeintaan 40 prosenttia hinnanerosta verrattavaan tavalliseen kuorma-autoon tai työkoneeseen. Kyseisiin tukiin on varattu valtion budjetista 120 miljoonaa kruunua (hieman alle 12 miljoonaa euroa) vuodessa vuoteen 2022 asti. Vuoden 2021 budjettiin lisättiin 100 miljoonaa kruunua (hieman alle 10 miljoonaa euroa) sähkökuorma-autojen hankintatukia varten, eli vuonna 2021 tukibudjetti on kokonaisuudessaan 220 miljoonaa kruunua (hieman alle 22 miljoonaa euroa).

Saksa

Saksassa on käytössä ympäristötukiohjelma, jolla kannustetaan sähköautojen hankintaan ja diesel- ja bensiiniajoneuvojen käytöstä poistamiseen. Saksa tukee täyssähköautojen, ladattavien niin sanottujen plug-in hybridien, ja muiden sellaisten autojen (ml. polttokennoautot eli vetyautot) hankintaa, joiden lähipäästöt ovat alle 50 g CO₂/km. Maksimissaan 40 000 euroa maksavia täyssähköautoja tuetaan 6 000 eurolla ja ladattavia hybridejä 4 500 eurolla. 40 000 – 65 000 euroa maksavia täyssähköautoja tuetaan 5 000 eurolla ja ladattavia hybridejä 4 500 eurolla.²⁴ Vuonna 2020 Saksa ohjasi osan 130 miljardin euron koronapaketistaan hybridi- ja sähköautojen hankintatukiin. Täyssähköautojen hankintatukia korotettiin 9 000 euroon halvemmassa hintaluokassa ja 7 500 euroon kalliimmassa hintaluokassa. Ladattaville hybrideille korotetut hankintatuet ovat 6 750 euroa ja 5 625 euroa. Korotetut tukisummat ovat voimassa vuoteen 2025 asti.²⁵ Koronapaketista ohjattiin myös 2,5 miljardin euron lisäinvestoinnit sähköautojen latausverkon laajentamiseen ja sähköautojen ja akkujen tutkimuksen ja kehityksen edistämiseen.

Saksassa tuettiin 31.3.2021 asti myös paineistetulla (CNG) tai nesteytetyllä (LNG) maakaasulla toimivia kuorma-autoja ja traktoreita, jotka on tarkoitettu tavaraliikenteeseen ja joiden sallittu kokonaispaino on vähintään 7,5 tonnia. Tuen määrä oli kuorma-autoa ja traktoria kohden on

²⁴ Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle:

https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html. 24.9.2021.

²⁵ Industry Europe: <https://industryeurope.com/sectors/transportation/Germanys-electric-vehicle-stimulus-to-extend-until-2025/>. 24.9.2021.

CNG:n osalta 8 000 euroa ja LNG:n osalta 12 000 euroa. Tuki oli rajattu 500 000 euroon yritystä kohden. Avustus sai olla enintään 40 prosenttia ajoneuvon kustannuksista.²⁶ Myös sähkökäyttöisille kuorma-autoille oli mahdollista saada tukea 31.3.2021 asti. Maksimissaan 12 tonnia painavia kuorma-autoja tuettiin 12 000 eurolla ja 12 tonnia kokonaispainoltaan ylittäviä kuorma-autoja 40 000 eurolla.

Norja

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

Merkittävimmät taloudellisen ohjauksen keinot ovat arvonlisäveroon ja autoveroon liittyviä vähennyksiä. Ladattavat hybridautot saavat massa- ja tehoerusteisesta autoverosta 26 prosentin vähennyksen ja tavanomaiset hybridautot 5 prosentin vähennyksen. Täyssähköautot puolestaan on kokonaan vapautettu sekä uusista autoista maksettavasta 25 prosentin arvonlisäverosta että autoverosta. Lisäksi työsuhdekäytössä olevat täyssähköautot saavat 50 prosentin alennuksen verotusarvosta, sähköautojen leasingtoiminnassa sovelletaan alempaa arvonlisäverokantaa kuin muissa ajoneuvoissa ja sähköautojen hankintaan yrityskäyttöön myönnetään yrityksille rahoitustukea. Sähköautojen omistajilta voidaan periä korkeintaan 50 prosenttia siitä hinnasta mitä fossiilisilla polttoaineilla ajavilta peritään lautoista, julkisesta pysäköinnistä ja tiemaksuista.

Norjan nykyinen hallitus on päättänyt pitää nollapäästöisten autojen kannustimet vuoden 2021 loppuun saakka. Vuoden 2021 jälkeen kannustimia tarkistetaan ja mukautetaan markkinoiden kehityksen kanssa. EFTA:n valvontaviranomainen (ESA) on hyväksynyt Norjan nollapäästöisten ajoneuvojen arvonlisäverovapautuksen vuoden 2022 loppuun asti.

Alankomaat

Alankomaissa tuetaan täyssähköautojen ostamista monella tapaa. Täyssähköautot on vapautettu ajoneuvoverosta vuoteen 2024 asti. Alankomaissa on käytössä täyssähköautojen hankintatuki vuosille 2020–2025. Hankintatukea maksetaan 12 000–45 000 euroa maksaville täyssähköautoille, jotka toimivat vähintään 120 kilometrin säteellä. Tuki on 4 000 euroa uudelle ja 2 000 euroa käytetylle täyssähköautolle. Tuen määrää lasketaan portaittain vuoteen 2025 asti, sitä mukaa kun sähköautojen hintojen ennustetaan laskevan. Vuonna 2020 täyssähköautojen hankintatukien kokonaisbudjetti oli 17,2 miljoonaa euroa.

6 Lausuntopalaute

Esityksen kiireellisyyden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista

²⁶ News for the Natural Gas for Transport Industry: <https://www.ngvglobal.com/blog/natural-gas-for-trucks-promoted-by-german-transport-ministry-0617>. 24.9.2021.

lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunta ehtii käsitellä esityksen niin, että se voi tulla voimaan 1.1.2022. Lausuntokierros pidettiin 4.10.2021-10.10.2021.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 28 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, Luonnonvarakeskus Luke, 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 46 lausuntoa. Lausuntoja antoivat seuraavat tahot: maa- ja metsätalousministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Luonnonvarakeskus Luke, Suomen ympäristökeskus SYKE, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoliitto ry, Ax-Kuljetus Oy, Energiateollisuus ry, Espoon-Kirkkonummen Taksit EKT ry, Etanoliautoilijat ry, Helsingin kaupunki, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiryttäjät ry, Invalidiliitto ry, Jyväskylän Aluetaksi Oy, Itä-Suomen Taksiryttäjät ry, Kaisa Taksi Ky, Korkia Consulting Oy, Kynnys ry, Lielahden Autokeskus Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Muuntuva Oy, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Rahtarit ry, StepOne Tech Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Motoristit ry, Suomen Taksiliitto ry, Sähköinen liikenne ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Taksipalvelu 403 Helsinki Oy, Taksi Piipponen Oy, Teknologiateollisuus ry, VAK Oy, vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE, Vähälä Yhtiöt sekä 5 yksityishenkilöä. Puolustusministeriö ja sosiaali- ja terveysministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole asiassa lausuttavaa.

Lausunnonantajat kannattivat yleisesti esitystä hankinta- ja muuntotuista. Lausunnoissa kannatettiin ilmasto- ja ympäristöystävällisten ajoneuvojen hankintojen ja muuntamisen tukemista osana päästövähennyskeinoja. Lausuntojen muutosehdotukset koskivat pääasiassa tukiohjelman laajentamista tukien hakijajoukon sekä tuettavien ajoneuvojen osalta. Lausunnoissa kiinnitettiin lisäksi huomiota tukiohjelman määrärahojen riittävyyteen sekä siihen, että tukiohjelman tulisi olla ennustettava, jotta tukiohjelman syklisyys ja määrärahan loppuminen eivät aiheuttaisi markkinahäiriötä ajoneuvomarkkinoille. Joissakin lausunnoissa kritisoi esitysluonnoksen lyhyttä lausuntoaikaa.

Valtiovarainministeriö kritisoi lausunnossaan hankinta- ja muuntotukien kustannustehokkuutta ja päästövähennyspotentiaalia. Valtiovarainministeriö pyysi lausunnossaan muutoksia tukiaikojen määräaikoihin sekä taloudellisten vaikutusten perusteluihin. Lisäksi valtiovarainministeriö muistutti tehdyistä täyssähköautojen veroperustemuutoksista sekä EU-komission ehdotuksesta kiristää raja-arvoja. Lausunnon pohjalta esitykseen on tarkennettu valtion taloudelle aiheutuneita vaikutuksia ja tarkennettu määrärahan kohdentumista eri ajoneuvoluokille. Lisäksi on huomioitu laajemmin tuen kokonaistaloudellisia vaikutuksia kotitalouksille. Lausuntoversiossa tukikauden pituudeksi oli ehdotettu vuosia 2022-2025. Valtiovarainministeriön lausunnon pohjalta tukikaudeksi ehdotetaan vuosia 2022-2023, joka olisi myös linjassa vuoden 2022 talousarvioesityksessä esitettyjen määrärahojen jakautumisen kanssa. Tukikauden pituudesta vuosille 2022-2025 on linjattu fossiilittoman liikenteen

tiekartassa. Tukiohjelman jatkamista ehdotetaan käsiteltävän tarkemmin julkisen talouden suunnitelman yhteydessä keväällä 2022.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannatti lausunnossaan liikenteeseen kohdistuvien päästövähennystavoitteiden saavuttamista hankinta- ja muuntotukien avulla. Työ- ja elinkeinoministeriö lausui, että hankinta- ja muuntotuet edistävät kansallisia tavoitteita ajoneuvokannanmurroksessa ja edesauttavat liikenteen päästövähennysten saavuttamista.

Maa- ja metsätalousministeriö kiinnitti huomiota siihen, etteivät maaseutualueilla latauspisteiden vähäisyyden vuoksi sähköautot ole vielä kovin varteenotettava vaihtoehto. Maa- ja metsätalousministeriö totesi, että käynnissä on biokaasun edistämiseen liittyviä toimia.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus lausui lainsäädäntövallan asiassa kuuluvan Ahvenanmaan maakuntapäiville. Ahvenanmaan maakunnan hallitus kuitenkin antaa suostumuksensa siihen, että Suomen eduskunta säätäisi lain, jonka nojalla voitaisiin maksaa hankinta- ja muuntotukea myös Ahvenanmaan maakunnassa asuville luonnollisille henkilöille ja Ahvenanmaalle rekisteröidyille oikeushenkilöille.

Liikenne- ja viestintävirasto lausui esitettyjen resurssitarpeiden olevan välttämättömiä sujuvan hakemusmenettelyn kannalta. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ehdotettu hakemusmenettely on liian moniportainen ja hallinnollisesti raskas ja ehdotti lausunnossaan muutoksia siihen. Myös Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoliitto ry kritisoivat ehdotettua hakumenettelyä monimutkaisuudesta. Ehdotukset hakemusmenettelyn muuttamisesta täyssähköauton hankintatukea koskien on osittain huomioitu esityksen jakovalmistelussa. Lausuntokierroksen jälkeen hallituksen esitykseen lisättiin uusi pykäläehdotus täyssähköauton hankintatukea koskevasta hakemusmenettelystä. Tukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastosta täyssähköauton hankinnan jälkeen. Liikenne- ja viestintävirasto seuraisi tuen menekkiä ajantasaisesti ja tekisi vastaanotettujen hakemusten perusteella varauksia tuen määrärahaa koskevaan budjettiin. Tuen hakija saisi hakemusta tehdessään tiedon määrärahan riittävyydestä.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry toivoivat korotusta hankittavan sähköauton hintarajaan. Autoliitto ry toivoi korotusta sähkökäyttöisten henkilöautojen tukisummaan ja tuen ulottamista myös käytettyihin autoihin. Hintarajan pitämistä tuen myöntämisen edellytyksenä on perusteltu edellä osiossa 4.3.1. Tuen ulottamista käytettyihin autoihin ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi, sillä hankintatuella on tarkoitus edistää uusien ja teknologisesti edistyneempien ajoneuvojen hankintaa. Valmistelutyön aikana on katsottu, että uusien autojen myynnin lisääntyminen heijastuu myöhemmin myös käytettyjen autojen kauppaan, kun autot siirtyvät käytettyjen autojen markkinoille. Tukisumman korottamista koskevaa ehdotusta ei huomioitu jatkovalmistelussa, sillä täyssähköautojen myynti on viime aikoina kasvanut nopeasti ja ehdotetun tukisumman on katsottu olevan riittävä kannustin täyssähköautojen määrän lisäämiseksi.

Suomen ympäristökeskus SYKE huomautti, että biopolttoaineiden käyttöä edistetään jo jakeluvelvoitteen kautta ja kannatti lausunnossaan biopolttoaineiden kohdistamista raskaaseen liikenteeseen. Suomen ympäristökeskus ehdotti, että muuntotukeen varatut määrärahat kohdistettaisiin sähkökäyttöisten henkilöautojen tukemiseen. Ehdotusta ei jatkovalmistelussa otettu huomioon, sillä konversiotuet tuovat vaihtoehtoiset käyttövoimat myös sellaisten kuluttajien ulottuville, joilla ei ole mahdollisuutta hankkia kokonaan uutta ajoneuvoa.

Helsingin kaupunki ja Sähköteknisen Kaupan Liitto ry ehdottivat, että myös julkisilla toimijoilla olisi mahdollisuus hakea avustusta vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan. Ehdotusta ei

jatkovalmistelussa otettu huomioon, sillä ehdotetulla tukiohjelmalla pyritään kannustamaan yksityisiä henkilöitä ja yrityksiä hankkimaan nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja. Julkisia toimijoita ohjataan ilmastoystävällisempiin ajoneuvohankintoihin jo lailla ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021).

Invalidiliitto ry, Kynnys ry ja vammaisten henkilöiden neuvottelukunta VANE ehdottivat, että lakiehdotukseen lisättäisiin vamman perusteella myönnettävä hankintatuki. Ehdotusta ei otettu jatkovalmistelussa huomioon, sillä täyssähköauton hankintatuki on tarkoitettu kaikille luonnollisille henkilöille. Säädosvalmistelussa on katsottu, että hankintatuen eriyttäminen erilaisille hakijaryhmille ei ole tarkoituksenmukaista, eikä positiivinen erityiskohtelu hankintatuen piirissä olisi siten tarpeen.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Energiateollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry toivat lausunnoissaan esiin huolen hankintatuen budjetin riittävydestä. Autoliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Sähköinen liikenne ry ja Teknologiateollisuus ry korostivat lausunnoissaan ennustettavan tukijärjestelmän tärkeyttä.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry ja Teknologiateollisuus ry kannattivat lausunnoissaan hankinta- ja muuntotukiasioiden keskittämistä Liikenne- ja viestintävirastolle, mutta samalla peräänkuuluttivat riittävien viranomaisresurssien varmistamista hakemuskäsittelyä varten. Hallituksen esityksen valmistelussa ja jatkovalmistelussa on pyritty arvioimaan riittävällä tarkkuudella Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarvetta ja esitys on laadittu sen pohjalta.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Energiateollisuus ry, Korkia Consulting Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Rahtarit ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Sähköinen liikenne ry ja Teknologiateollisuus ry lausuvat, että sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen porrastaminen akkukapasiteetin mukaan ei ole tarpeen. VAK Oy sekä Vähälä Yhtiöt ehdottivat muutosta sähköisellä voimalinjalla varustetun perävaunun akun nettokapasiteettiin. Ehdotukset on otettu huomioon esityksen viimeistelyssä, vähimmäisvaatimus akkukapasiteetin tehosta on poistettu tuen määrää koskevasta pykäläehdotuksesta ja perävaunun akun nettokapasiteettia koskevia vähimmäisvaatimuksia on tarkennettu lausuntojen perusteella.

Ax-Kuljetus Oy, Espoon-Kirkkonummen Taksit EKT ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiryttäjät ry, Itä-Suomen Taksiryttäjät ry, Jyväskylän Aluetaksi Oy, Kaisan Taksi Ky, Rahtarit ry, Suomen Taksiliitto ry, Taksipalvelu 403 Helsinki Oy ja Taksi Piipponen Oy ehdottivat, että sähköautojen hankintatuki ulotettaisiin myös luvanvaraiseen liikenteeseen rekisteröitäviin henkilöautoihin. Ax-Kuljetus Oy, Espoon-Kirkkonummen Taksit EKT ry, Helsingin Taksiautoilijat ry, Hämeen Taksiryttäjät ry, Itä-Suomen Taksiryttäjät ry, Kaisan Taksi Ky, Taksipalvelu 403 Helsinki Oy ehdottivat, että tukea myönnettäisiin myös yli 50 000 euroa maksavan auton hankintaan. Ehdotuksia ei ole otettu esityksen jatkovalmistelussa huomioon. Hallituksen esityksen valmistelutyössä pohjana on pidetty fossiilittoman liikenteen tiekarttaa, jossa on lähtökohdaksi otettu, että täyssähköautojen hankintatuella kannustettaisiin yksityisautoilijoilta siirtymään päästöttömään liikkumiseen. Ammattiliikenteessä, erityisesti taksiliiketoiminnassa, keskimääräiset ajokilometrit kasvavat suureksi. Sähköautojen hankintahinta on vielä polttomoottoriautoa kalliimpi, mutta käytönaikaiset kustannukset kompensoivat suurilla ajokilometreillä nopeasti korkeamman hankintahinnan. Liikenne- ja viestintäviraston raportin mukaan taksiliikenteen hankintakustannusten osuus taksiliikenteen kokonaiskustannuksista on 10 prosenttia. Polttoainekustannukset puolestaan muodostavat 6 prosenttia kustannusrakenteesta. Lain ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista (740/2021) esitöissä (HE 71/2021 vp) on arvioitu sähköautoja

koskevan vaatimuksen vaikutuksia henkilöautokuljetusten hankintoihin. Esitöiden mukaan, mikäli puolet sähköauton latauksesta tapahtuisi kotona ja puolet julkisissa latauspisteissä vuoden 2020 kustannustasolla, keskimääräiseksi sähköauton käyttökustannukseksi tulisi noin 2,7- 3,1 euroa per 100 kilometriä riippuen käytetyn latauspisteen tehosta. Käytetystä lataustehosta riippuen täyssähköautoon siirtymisen arvioidaan laskevan taksiliikennöitsijöiden polttoainekustannuksia noin 50 – 60 prosentilla vertailukelpoiseen dieselautoon verrattuna edellä mainituilla oletuksilla. Hintalaskelmat ovat kuitenkin suuntaa-antavia, sillä ammattiliikenne voi tehdä tukkuhintasopimuksia polttoaineen tai sähkön jakelijoiden kanssa, eikä käytössä ole tarkkaa tietoa siitä, miten sähkökäyttöisiä takseja Suomessa ladataan. Tähän arvioon pohjautuen on hankintatukea koskevassa lainvalmistelussa kuitenkin todettu, että täyssähköauton hankintatuen laajentaminen yrityksille ja ammattiliikenteeseen ei ole tarpeen, sillä edullisemmat käytönaikaiset kustannukset ovat jo itsessään riittävä kannustin. On lisäksi huomioitava, että tuki ei myöskään kohdistu linja-autoihin, jolloin henkilökuljetuspalveluja tuottavia yrityksiä kohdeltaisiin ehdotetulla lailla yhdenmukaisesti. Lisäksi tukiohjelmaan esitetyn määrärahan riittävyyden näkökulmasta tuen hakijajoukon laajentamiselle ei katsota olevan perusteita.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Teknologiateollisuus ry ja Vähälä Yhtiöt toivoivat, että hankintatukea myönnettäisiin vetyautojen hankintaan. Ehdotusta ei ole huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä vety on liikenteen käyttövoimana vielä kehittyvää teknologiaa, eikä markkinoilla ole vielä saatavilla polttokennokuorma-autoja. Tukiohjelman mahdollista laajentamista koskemaan myös muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tullaan tarkastelemaan teknologian kehittyessä tukikauden aikana.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Vähälä Yhtiöt toivoivat, että hankintatukea voisi hakea myös alle 16 000 kilogrammaa painavien kaasukuorma-autojen hankintaan. Rahtarit ry tiedusteli, miksi sähkökäyttöiselle pakettiautolle ja kevyelle kuorma-autolle on esitetty erisuuruista hankintatukea. Ehdotukset on otettu huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä, ja pienen sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatueksi ehdotetaan samaa tukisummaa kuin suurelle pakettiautolle. Lausuntokierroksen aikana esiin nousseiden näkökohtien perusteella myös kaasukuorma-autojen hankintatuen suuruutta on tarkistettu. Paineistettua kaasua käyttäville kuorma-autoille ehdotetaan hankintatuen porrastusta suhteessa ajoneuvon massaan. Suurten kuorma-autojen hankintatukea ehdotetaan myös hieman laskettavan lausuntokierroksella esitetystä esitysluonnoksesta, sillä tukisumma ei saa ylittää 40 prosenttia tavallisella dieselillä ja kaasulla toimivan ajoneuvon välisestä hintaerosta.

Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Teknologiateollisuus ry lausuiivat, että vaatimuksessa, jonka mukaan hankintatukisumma ei saa ylittää 40 prosenttia dieselkäyttöisen ja tuen kohteena olevan sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hinnanerosta tulisi ottaa huomioon vertailuhinnan määrittämisessä se, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen päällirakenteiden kustannukset voivat olla suuremmat kuin vastaavan dieselkäyttöisen päällirakennetun ajoneuvon kustannukset. Esityksen jatkovalmistelussa päädyttiin kuitenkin yksinkertaisempaan hinnanmäärittelyyn, jossa huomioitaisiin dieselkäyttöisen ja sähkökäyttöisen pakettiauton hinnanero ajoneuvon hankintahinnan, sopimusajan huoltoleasingin hinnan tai sopimusajan vuokrahinnan erotus vastaavaan vähemmän ympäristöystävälliseen hankintaan.

Etanoliautoilijat ry ja StepOne Tech Oy lausuiivat, että etanolikonversioiden muuntotuki tulisi korottaa 400 euroon. Myös Rahtarit ry ja yksityishenkilö kannatti tukisumman korottamista. Lisäksi Etanoliautoilijat ry ehdotti, että muuntotukea voitaisiin myöntää myös lava- ja

maastoautoihin jotka ovat merkitty kevyiksi kuorma-autoiksi tai pakettiautoiksi ja että hankintatukea voitaisiin myöntää flexifuel-pakettiautoihin. StepOne Tech Oy lausunnon mukaan konversiotukia tulisi myöntää myös kuorma-autojen ja pakettiautojen konvertoimiseen. Ehdotuksia ei otettu lain jatkovalmistelussa huomioon. Muuntotuen määrää ei ole katsottu tarpeelliseksi nostaa, eikä tukea laajentaa koskemaan muita ajoneuvoluokkia tai flexifuel-pakettiautoja. Etanolin käyttöä liikenteessä ohjataan nykyisin myös lailla uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007). Muuntotuella voidaan mahdollistaa siirtymä vähäpäästöisempään liikkumiseen myös sellaisille henkilöille, joille uuden auton hankinta ei ole ajankohtaista tai mahdollista. Ehdotetun tukiohjelman pääasiallinen tavoite on kuitenkin tukea siirtymää kohti uusia nolla- ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja.

Korkia Consulting Oy sekä Lielahden Autokeskus Oy toivoivat muuntotuen myöntämistä kuorma-autojen konvertoimiseksi sähkökäyttöisiksi. Muuntuva Oy sekä kaksi yksityishenkilöä ehdotti lausunnossaan muuntotuen myöntämistä myös henkilöauton sähkökäyttöiseksi konvertoimiseen. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on linjattu, että selvitetään mahdollisuutta tukea myös kuorma-autojen sähkökonversioita. Kyseessä oleva teknologia on kuitenkin verrattain uutta ja ammattimainen liiketoiminta on vasta alussa. Esityksen valmistelussa ei ole ollut aikataulullisista syistä mahdollista riittävällä tarkkuudella selvittää muuntotuen laajentamista koskevia seikkoja muun muassa turvallisuus- ja päästökysymykset huomioiden. Muuntotuen laajentamista koskemaan myös muita ajoneuvoluokkia ja käyttövoimia voidaan kuitenkin arvioida uudelleen tukikauden aikana.

Luonnonvarakeskus Luke ehdotti hankintatukea kaasukäyttöisen henkilöauton hankintaan. Ehdotusta ei otettu huomioon esityksen viimeistelyssä, sillä henkilöautojen osalta tuki on tarkoitettu kohdistettavan päästöttömiin ajoneuvoihin ja tavoitteena on edistää täyssähköautojen hankintaa.

Suomen Motoristit ry ehdotti hankintatukea myös sähkökäyttöisen moottoripyörän hankintaan. Ehdotusta ei otettu huomioon esityksen viimeistelyssä. Tukiohjelman tarkoituksena on edistää nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaa vain henkilöautojen, pakettiautojen ja kuorma-autojen ajoneuvoluokissa.

Yksityishenkilön lausunnossa ehdotettiin, että 50 000 euron raja poistettaisiin ja hankintatuen määrää korotettaisiin. Yksityishenkilön lausunnossa ehdotettiin, että hankintatuen määrä porrastettaisiin hankittavan ajoneuvon enimmäishinnan mukaan.

Lausuntokierrokselle varatun määräajan jäädessä tavanomaista huomattavasti lyhyemmäksi liikenne- ja viestintäministeriö järjesti asiassa julkisen kuulemistilaisuuden Teams-yhteyden välityksellä 7.10.2021. Tilaisuuteen osallistui noin 30 organisaatiota ja henkilöä ministeriön edustajien lisäksi. Tallenne kuulemisesta ja kuulemistilaisuudessa esitetty materiaali on ladattavissa valtioneuvoston hankeikkunasta (LVM035:00/2021).

7 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. Soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Valtion varoista voitaisiin myöntää tukea vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa ja ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamista varten. Hankinnalla tarkoitettaisiin tässä laissa ajoneuvon ostoa sekä pitkäaikaisvuokrausta. Hankintatukea voitaisiin myöntää uuden täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan (*täyssähköauton hankintatuki*), ja uuden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan (*kuorma-auton hankintatuki*) vuosina 2022 ja

2023 sekä uuden sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan (*pakettiauton hankintatuki*) vuonna 2022. Muuntotukea voitaisiin myöntää ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi (*muuntotuki*) vuosina 2022 ja 2023.

2 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 1 momentin mukaan tässä laissa tarkoitettuihin tukiin sovellettaisiin valtionavustuslakia (688/2001).

Ehdotetun 2 momentin mukaan tuen myöntämisestä oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle, eli taloudellista toimintaa harjoittavalle yritykselle tai muulle yhteisölle säädettäisiin lisäksi tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*). Tämän lain mukaan yrityksille myönnettävien sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukien sekä muuntotukien osalta noudatettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan ympäristönsuojeluun myönnettäviä tukia koskevia edellytyksiä. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artiklan mukaan tuki on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 2 tai 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sisämarkkinoille soveltuva, ja se vapautetaan sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta, mikäli tuki täyttää kaikki yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen I ja II luvuissa säädetyt yleiset edellytykset ja asetuksen 36 artiklan mukaiset erityiset edellytykset.

3 §. *Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentin mukaan täyssähköauton hankintatukea myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle, joka vuonna 2022 ja 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden sähkökäyttöisen henkilöauton.

Lisäksi 1 momentin mukaan hankintatukea myönnettäisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Tukea ei myönnettäisi yrityksille, eikä siten myöskään luonnolliselle henkilölle elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon hankintaa varten. Elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon rajaaminen tuen saannin ulkopuolelle on tarpeellista, sillä muutoin kyseessä olisi EU:n valtiontukilainsäädännön mukainen yritystuki. Pykälän 1 momentin mukaan edellytyksenä olisi, että auto ostetaan tai vuokrataan omaan käyttöön. Oman käytön vaatimus tarkoittaisi, että tuensaajan olisi oltava merkitty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Tuensaajan lisäksi muut liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkityt saman ajoneuvon omistajat ja/tai haltijat, kuten perheenjäsenet, eivät kuitenkaan estäisi oman käytön vaatimuksen täyttymistä. Ehdotetun 1 momentin mukaan hankintatuki voitaisiin myöntää sähköauton vuokraamista varten, jos luonnollinen henkilö sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan henkilöauton. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamisesta eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Lisäksi 1 momentin mukaan tukikelpoisen täyssähköauton kokonaishinta saisi olla enintään 50 000 euroa. Kokonaishinnalla tarkoitettaisiin auton lopullista kauppasopimuksessa yksilöityä hintaa. Hankittavan auton hinnan enimmäismäärä sisältää hankittavan auton arvonlisäveron ja mahdollisen autoveron sekä muut mahdolliset auton hankintaan liittyvät verot.

Ehdotetun pykälän 2 momentissa säädettäisiin täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytyksistä. Tukea myönnettäisiin sähköä ainoana käyttövoimana käyttävälle autolle. Lisäksi edellytyksenä olisi, että henkilöauto ensirekisteröidään Suomeen. Suomeen ensirekisteröinnillä tarkoitettaisiin sitä, ettei auto olisi aiemmin ollut rekisteröitynä Suomessa tai missään muussa maassa. Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan edellytettäisiin, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan auton omistuksessaan tai hallinnassaan liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan auton ensirekisteröinnistä. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että valtion talousarviossa hankintatuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 3 momentin mukaan yhdelle henkilölle voitaisiin myöntää täyssähköauton hankintatukea enintään kerran kalenterivuodessa. Täyssähköauton hankintatukea voitaisiin lisäksi maksaa yhdestä hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta henkilöautosta ainoastaan kerran. Näin ollen esimerkiksi yhteisomistukseen hankittavaan täyssähköautoon voitaisiin myöntää hankintatukea ainoastaan kerran. Vaatimuksella olisi tarkoitus varmistaa myös esimerkiksi se, että mikäli henkilölle olisi jo hankintatukilain 8 §:n nojalla maksettu hankintatukea auton myyntihinnasta hankintatuen suuruisena alennuksena, samaan täyssähköautoon ei voisi saada hankintatukea tämän lain nojalla uudelleen. Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin hankintatuen hyödyntämisestä muiden avustusten yhteydessä. Täyssähköauton hankintatukea voitaisiin myöntää yksinomaan sähköä käyttövoimana hyödyntävän henkilöauton hankintaan tai pitkäaikaisvuokraukseen, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

4 §. Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälän 1 momentin mukaan hankintatuki myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 ostaa tai sitoutuu vuokraamaan vähintään kolmeksi vuodeksi uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton. Hankintatuki voitaisiin myöntää pakettiauton vuokraamista varten, jos hakija sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan auton. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamista eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Tukea voitaisiin myöntää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan mukaisena ympäristönsuojeluun myönnettävänä tukena myös yrityksille. Yleinen ryhmäpoikkeusasetus edellyttää, että sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan myönnettävän tuen ansiosta yritykset voivat ylittää EU:n ympäristönsuojelua koskevat normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatuki voitaisiin myöntää pakettiauton hankintaa varten, jos auton ainoana käyttövoimana on sähkö tai pääasiallisena käyttövoimana on kaasu. Lisäksi edellytyksenä olisi, että pakettiauto sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen. Suomeen ensirekisteröinnillä tarkoitettaisiin sitä, ettei auto olisi aiemmin ollut rekisteröitynä Suomessa tai missään muussa maassa. Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan edellytettäisiin, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan auton omistuksessaan tai hallinnassaan liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan auton ensirekisteröinnistä. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että valtion talousarviossa hankintatuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 3 momentin mukaan luonnollinen henkilö voisi saada yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea yhden sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Oikeushenkilöiden osalta vastaavasti yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea voisi saada enintään viiden

sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Pakettiauton hankintatukea voitaisiin lisäksi maksaa yhdestä hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta pakettiautosta ainoastaan kerran. Esimerkiksi yhteisomistukseen hankittavasta sähkö-tai kaasukäyttöisestä pakettiautosta voitaisiin myöntää hankintatukea ainoastaan kerran yhdelle hakijalle.

Pykälän 4 momentin mukaan hankintatukea ei myönnettäisi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettulle vaikeuksissa olevalle yritykselle. Säännös olisi yhteensopiva yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan 4 kohdan kanssa, jonka mukaan asetusta ei sovelleta tukiin vaikeuksissa oleville yrityksille. Asetuksen 2 artiklan 18 kohta sisältää viisikohtaisen luettelon tilanteista, joissa yritys voitaisiin katsoa vaikeuksissa olevaksi, mikäli vähintään yksi kohta täyttyisi. Pieniin ja keskisuihin yrityksiin (pk-yrityksiin) sovelletaan kuitenkin vain neljää ensimmäistä kriteeriä. Kriteerien mukaan yritys katsottaisiin vaikeuksissa olevaksi, jos olisi kyse osakeyhtiöstä, joka on menettänyt yli puolet merkitystä osakepääomastaan kertyneiden tappioiden vuoksi. Toisena perusteena pidettäisiin sitä, että kyse olisi avoimesta yhtiöstä tai kommandiittiyhtiöstä (tai muusta sellaisesta yhtiöstä, jossa ainakaan joidenkin osakkaiden vastuuta yhtiön velasta ei ole rajattu) ja joka on menettänyt yli puolet tilinpäätöksen mukaisista omista varoistaan kertyneiden tappioiden vuoksi. Kolmanneksi yritys voitaisiin katsoa vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, jos yritys on asetettu konkurssi- tai yrityssaneerausmenettelyyn maksukyvyttömyyden vuoksi tai se täyttää kansallisessa lainsäädännössä vahvistetut edellytykset konkurssi- tai yrityssaneerausmenettelyyn asettamiselle velkojien pyynnöstä. Jos kyseessä on alle kolme vuotta toiminut pk-yritys, arviointiin sovelletaan ainoastaan tätä kohtaa. Neljäs peruste olisi, että yritys on saanut pelastamistukea eikä ole vielä maksanut sitä takaisin tai on saanut rakenneuudistustukea ja on vielä rakenneuudistussuunnitelman kohteena. Viimeinen peruste olisi, että kyse olisi suuresta yrityksestä, joka ei ole pk-yritys, ja kahden viime vuoden ajan yrityksen velkaantumisaste on ollut yli 7,5 ja yrityksen käyttökatteen suhde nettorahoituskuluihin on ollut alle 1,0. Pykälän 4 momentissa edellytettäisiin lisäksi, että hankintaan ei ole myönnetty muuta julkista tukea tai avustusta valtion varoista.

5 §. *Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälän 1 momentin mukaan kuorma-auton hankintatuki voitaisiin myöntää luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun. Hankintatuki voitaisiin myöntää kuorma-auton vuokraamista varten, jos hakija sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan ajoneuvon. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamisesta eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Tukea voitaisiin myöntää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan mukaisena ympäristönsuojeluun myönnettävänä tukena myös yrityksille. Yleinen ryhmäpoikkeusasetus edellyttää, että sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan myönnettävän tuen ansiosta yritykset voivat ylittää EU:n ympäristönsuojelua koskevat normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin edellytykset siitä, millaisen sähkökäyttöisen kuorma-auton tai perävaunun hankintaan tukea myönnettäisiin. Tukea myönnettäisiin sähköä ainoana käyttövoimanaan käyttävän ajoneuvon hankintaan, joka sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen. Suomeen ensirekisteröinnillä tarkoitettaisiin sitä, ettei auto olisi aiemmin ollut rekisteröitynä Suomessa tai missään muussa maassa. Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan edellytettäisiin, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan ajoneuvon omistuksessa tai hallinnassaan liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä 1 vuoden ajan ajoneuvon ensirekisteröinnistä. Tuen maksamisen edellytyksenä olisi myös, että hankintatuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, millaisen kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan tukea myönnettäisiin. Tukea myönnettäisiin kuorma-auton hankintaan, jonka ajonaikaisena käyttövoimana on pääasiallisesti kaasu. Auton rekisteriin merkittävä käyttövoima perustuu moottorin päästöhyväksyntään. Moottorin päästöhyväksyntä on harmonisoitu EU:n ja YK:n tasolla. Tällä hetkellä pääasiallisen käyttövoiman ollessa kaasu rekisteriin merkittävä käyttövoima on jokin seuraavista: CNG (paineistettu maakaasu, compressed natural gas), LNG (nesteytetty maakaasu, liquified natural gas), HL-ryhmän maakaasu tai Diesel/LNG. Raskaissa kuorma-autoissa käytössä oleva Diesel/LNG moottori käyttää pääasiallisena käyttövoimanaan metaanikaasua ja pienen määrän dieseliä kaasun sytyttämiseen. Tällaisella autolla ei voi ajaa pelkällä dieselillä kuin tilapäisesti lyhyen matkan pienellä nopeudella. Näin ollen raskaiden kuorma-autojen käyttövoiman ollessa diesel/LNG on pääasiallinen käyttövoimana kaasu. Lisäksi edellytyksenä olisi, että hankittava ajoneuvo ensirekisteröitäisiin Suomeen. Suomeen ensirekisteröinnillä tarkoitettaisiin sitä, ettei auto olisi aiemmin ollut rekisteröitynä Suomessa tai missään muussa maassa. Lisäksi pykälän 3 momentin mukaan edellytettäisiin, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan auton liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä 1 vuoden ajan auton ensirekisteröinnistä. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että valtion talousarviossa hankintatuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 4 momentin mukaan luonnollinen henkilö voisi saada yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea yhden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan. Oikeushenkilöiden osalta vastaavasti yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea voisi saada enintään viiden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan. Tuen myöntämisen ajankohtana pidettäisiin hetkeä, jolloin 13 §:n mukainen ehdollisena annettu tukipäätös vahvistetaan. Kuorma-auton hankintatukea voitaisiin lisäksi maksaa yhdestä hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta kuorma-autosta ainoastaan kerran. Esimerkiksi yhteisomistukseen hankittavasta sähkö- tai kaasukäyttöisestä kuorma-autosta voitaisiin myöntää hankintatukea ainoastaan kerran. Vaatimuksella on tarkoitus varmistaa myös esimerkiksi se, että mikäli henkilölle olisi jo hankintatukilain 9 a §:n nojalla myönnetty kaasuhankintatukea, samaan kuorma-autoon ei voisi saada hankintatukea tämän lain nojalla uudelleen.

Pykälän 5 momentin mukaan hankintatukea ei myönnettäisi vaikeuksissa olevalle yritykselle. Edellytyksenä olisi lisäksi, että hankintaan ei ole myönnetty muuta julkista tukea. Momentti vastaisi sisällöltään 4 §:n 4 momenttia.

6 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset. Pykälän 1 momentin mukaan muuntotukea voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka muuntaa vuonna 2022 tai 2023 henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Tukea voitaisiin myöntää valtion talousarvioon siihen tarkoitukseen otetun määrärahan rajoissa. Muuntamisen ajankohtana pidettäisiin ajoneuvon muutostarkastusta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin muunnon suorittamisesta. Muunto tulisi tehdä tai sitoutua tekemään ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n mukaisesti. Viittaus ajoneuvolain 7 §:än kattaisi myös sen nojalla annetun Liikenne- ja viestintäviraston määräyksen. Pykälän 2 momentin 2 ja 3 kohdassa muuntotuen saamisen edellytykseksi säädettäisiin, että liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu tai, että muutostarkastuksessa bensakäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä henkilöauton soveltuvuudesta myös korkeaseosetanolille. Pykälän 2 momentin 4 kohdassa muuntotuen myöntämisen edellytykseksi säädettäisiin lisäksi, että valtion talousarviossa muuntotuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Ehdotetun 3 momentin mukaan mahdollisten väärinkäytösten ehkäisemiseksi henkilöauton muuntamisesta kaasu- tai etanolikäyttöiseksi voitaisiin maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Lisäksi samalle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle muuntotukea voitaisiin myöntää enintään kerran kalenterivuodessa.

Ehdotetun 4 momentin mukaan muuntotukea ei myönnettäisi vaikeuksissa olevalle yritykselle. Edellytyksenä olisi lisäksi, että muuntoon ei ole myönnetty muuta julkista tukea. Momentti vastaisi sisällöltään 4 §:n 4 momenttia.

7 §. Täyssähköauton hankintatuen määrä. Pykälässä säädettäisiin täyssähköauton hankintatuen määrästä. Pykälän mukaan täyssähköauton hankintatukea voitaisiin myöntää 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

8 §. Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä. Pykälässä säädettäisiin sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrästä. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukea myönnettäisiin 2 000 euroa pienikokoiselle pakettiautolle. Pienikokoisella pakettiautolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa, joka rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla. Kohdan mukaan tukikelpoisen pakettiauton kokonaishinta saisi olla enintään 50 000 euroa. Hankittavan auton hinnan enimmäismäärä sisältää hankittavan auton arvonnalisäveron ja autoveron sekä muut mahdolliset auton hankintaan liittyvät verot. Hankintahinnan rajausta pienten pakettiauton osalta olisi tarpeen, sillä tukikelpoisen auton tulisi olla linjassa sähkökäyttöisen henkilöauton tukikelpoisuuden edellytysten kanssa. Käytännössä usea automalli on mahdollista rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin joko henkilöautoksi tai pakettiautoksi tietyin ominaisuuksia koskevin muutoksilla. Siten sähkökäyttöisenä pakettiautona ei tulisi sallia rekisteröitävän tosiasiaissa henkilöautona käytettävää autoa, eikä vastaavasti toisinpäin.

Ehdotetun 1 momentin 2 kohdan mukaan keskikokoisen pakettiauton tuki olisi 4 000 euroa. Keskikokoinen pakettiauto olisi 2 kohdan mukaan pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla. Keskikokoisen pakettiauton kokonaismassan tulisi olla yli 2 500 kilogrammaa ja sen kokonaismassan ja omamassan välinen erotus (kantavuus) olisi vähintään 680 kilogrammaa.

Ehdotetun 1 momentin 3 kohdan mukaan suurikokoisen pakettiauton tuki olisi 6 000 euroa. Suurikokoiseksi pakettiautoksi katsottaisiin pakettiauto, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla. Vastaavasti suurikokoisen pakettiauton kokonaismassan tulisi olla yli 2 500 kilogrammaa ja sen kantavuus olisi vähintään 680 kilogrammaa ja akseliväli olisi yli 3,5 metriä.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatuen enimmäismäärä ei kuitenkaan saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia olisivat sähkökäyttöisen pakettiauton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat lisäkustannukset, jotka yksilöitäisiin vertaamalla hankintaa samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen, eli esimerkiksi fossiilista dieseliä käyttävän ajoneuvon hankintaan, joka olisi realistisesti tehty ilman tukea. Käytännössä tukikelpoinen kustannus siis olisi dieselkäyttöisen ja sähkökäyttöisen pakettiauton

hinnanero ajoneuvon hankintahinnan, sopimusajan huoltoleasingin hinnan tai sopimusajan vuokrahinnan erotus vastaavaan vähemmän ympäristöystävälliseen hankintaan. Vähäpäästöisen ajoneuvon hankintatuelle myönnettävän valtion avustuksen hyväksyttävistä kustannuksista ja enimmäismäärästä säädetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklassa. Momentti vastaisi ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan 4, 5 ja 6 kohtaa.

9 §. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä. Pykälässä säädettäisiin kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrästä. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten voitaisiin myöntää tukea valtion varoista 2 000 euroa, jos kyseessä on pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla. Lisäksi kantavuus olisi vähintään 680 kilogrammaa.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Momentti vastaisi 8 §:n 2 momentin sisältöä.

10 §. Sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrästä. Ajoneuvokokoluokkien ehdotetut tukitasot perustuisivat arvioituihin alustan hankintahintoihin. Ehdotettu porrastus perustuisi tyypillisiin ajoneuvojen kokoluokkiin. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tuki olisi 6 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 3 501 kilogrammaa. Momentin 2 kohdan mukaan tuki olisi 12 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa. Momentin 3 kohdan mukaan tuki olisi 18 000 euroa, jos kyseessä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 16 000 kilogrammaa. Momentin 4 kohdan mukaan tuki olisi 25 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000 kilogrammaa. Momentin 5 kohdan mukaan tuki olisi 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa ja ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 40 000 kilogrammaa, tai jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa. Pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan tuki olisi 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000 kilogrammaa ja ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 60 000 kilogrammaa. Ehdotetun 1 momentin 7 kohdan mukaan tukea myönnettäisiin lisäksi 10 000 euroa perävaunulle, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa olisi sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti olisi vähintään 20 kilowattituntia, ja joka pystyisi tuottamaan vaunun akselille vähintään 50 kilowatin tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatuen enimmäismäärä ei kuitenkaan saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia olisivat sähkökäyttöisen kuorma-auton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat lisäkustannukset, jotka yksilöitäisiin vertaamalla hankintaa samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen, eli esimerkiksi fossiilista dieseliä käyttävän ajoneuvon hankintaan, joka olisi realistisesti tehty ilman tukea. Käytännössä tukikelpoinen kustannus siis olisi dieselikäyttöisen ja sähkökäyttöisen kuorma-auton hinnanero ajoneuvon hankintahinnan, sopimusajan huoltoleasingin hinnan tai

sopimusajan vuokrahinnan erotus vastaavaan vähemmän ympäristöystävälliseen hankintaan. Vähäpäästöisen ajoneuvon hankintatuella myönnettävän valtion avustuksen hyväksyttävistä kustannuksista ja enimmäismäärästä säädetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklassa. Momentti vastaisi ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan 4, 5 ja 6 kohtaa.

11 §. *Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä.* Pykälässä säädettäisiin pääasiallisena käyttövoimana kaasua käyttävän kuorma-auton hankintatuen määrästä.

Ehdotetun 1 momentin mukaan hankintatukea voitaisiin myöntää paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten porrastetusti ajoneuvon massan mukaan. Momentin mukaan tukea voitaisiin myöntää 2 000 euroa kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 3 501 kilogrammaa. Tukea myönnettäisiin 4 000 euroa kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 6 000 kilogrammaa. Lisäksi tukea voitaisiin myöntää 6 000 euroa kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 16 000 kilogrammaa.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatukea voitaisiin myöntää 14 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Pykälän 3 momentin mukaan hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Momentti vastaisi 10 §:n 2 momentin sisältöä.

12 §. *Muuntotuen määrä.* Pykälässä säädettäisiin muuntotuen määrästä. Pykälän mukaan muuntotukea voitaisiin myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntamiseksi kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

13 §. *Täyssähköauton hankintatuen hakeminen.* Pykälä koskisi täyssähköauton hankintatuen hakemusmenettelyä. Pykälän 1 momentin mukaan täyssähköauton hankintatukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Hankintatukea koskevassa hakemuksessa olisi ilmoitettava yksilöity selvitys hankitusta täyssähköautosta. Tukea haettaisiin täyssähköauton hankinnan jälkeen.

Ehdotetun 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää hankintatuen tuen hakijalle, jos 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät.

14 §. *Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen.* Pykälässä säädettäisiin pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakemisesta. Hankintatukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Tuen hakijan tulisi toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten ennen hakemusta koskevan ajoneuvon sitovaa hankintaa. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 luvun 6 artiklan mukaan yrityksille suunnatulla tuella on oltava kannustava vaikutus, eikä tukea saa myöntää tuettavan toiminnan tai hankkeen toteutukseen liittyvien toimien jälkeen. Luonnollisen henkilön osalta mahdollisuus hakea hankintatukea jo ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa lisäisi varmuutta tuen myöntämisestä ennen varsinaisen osto- tai pitkäaikaisvuokrauspäätöksen tekemistä. Samankaltaisen menettelyn säätäminen sekä yrityksille että luonnollisille henkilöille olisi perusteltua myös menettelyn yhdenmukaistamisen kannalta. Ajoneuvon sitovalla

hankinnalla tarkoitettaisiin esimerkiksi sitovan tilauksen, hyväksytyn kauppasopimuksen tai käyttöoikeuden siirtosopimuksen tekemistä. Ajoneuvon sitovan pitkäaikaisvuokrauksen kohdalla sitovalla hankinnalla tarkoitettaisiin esimerkiksi oikeudellisesti sitovan leasing-sopimuksen allekirjoittamista tai leasingmaksun maksamista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin hankintatukea koskevaan hakemukseen sisällytettävistä tiedoista. Luettelo ei olisi tyhjentävä, ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää hakijaa ilmoittamaan myös muita tarpeellisia tietoja. Ehdotetun 2 momentin mukaan hakemuksessa tulisi ilmoittaa yksilöity suunnitelma tai kuvaus suunnitellusta sähkö- tai kaasukäyttöisen ajoneuvon hankinnasta. Selvitys olisi tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi arvioida, täyttäisikö ajoneuvo hankintatukia koskevien ehdotettujen 4 tai 5 pykälien edellytykset. Mikäli tuen hakijana olisi oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, hankintatukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi annettava riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta. Julkisella tuella tai avustuksella tarkoitettaisiin valtionavustuslain 4 §:n mukaista julkista tukea. Tiedon avulla voitaisiin varmistua siitä, että yksittäiselle hakijalle ei annettaisi valtiontukisääntöjen määrittelemiä rajoja ylittäviä avustuksia. Momentin mukaan hankintatukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi kerrottava tämän lain nojalla haettavan tuen määrä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää hankintatukea tuen hakijalle ehdotetuissa 4 tai 5 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän ajoneuvon hankintaa varten. Lisäksi 3 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta antaa asiassa ehdollinen päätös. Tuen myöntämisen ehtona olisi, että hankintatuen hakija toimittaisi Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Säännös olisi tarpeen siksi, että hankintatuen hakija voisi saada ennen ajoneuvon hankintaa tiedon täyttääkö suunnitelman mukaisen ajoneuvo edellä laissa määritellyt hankintatuen myöntämisen edellytykset ja, että hänelle voitaisiin tukea myöntää. Lisäksi säännös olisi tarpeen siksi, että Liikenne- ja viestintäviraston olisi ennen myönteisen päätöksen vahvistamista voitava tarkastaa, että hankittu ajoneuvo on tosiasiassa ilmoitetun suunnitelman mukainen ja täyttää hankintatuen myöntämiselle tässä laissa säädetty edellytykset, mukaan lukien tuen myöntämiseen varatun määrärahan käytettävyyden. Pykälän 3 momentin mukaan ehdollinen päätös sitoisi Liikenne- ja viestintävirastoa, jos ehdollisen päätöksen saaja hankkii päätöksen mukaisen ajoneuvon ja toimittaa ehtona olevat tiedot Liikenne- ja viestintävirastolle asetetussa määräajassa. Tarkoitus on, että määräaika asetettaisiin niin pitkäksi, että tuen hakija varmasti ehtisi tehdä sitovan hankintapäätöksen suunnitelman mukaisen tukikelpoisen ajoneuvon hankinnasta ennen määräajan umpeutumista. Määräajasta olisi tarpeen säätää, jotta hankintatukea ei haettaisi varmuuden vuoksi, vaikka hankinta ei olisikaan tosiasiassa toteutumassa. Tällöin välttyttäisiin siltä, että hankintatuille varattua määrärahaa ei turhaan varattaisi pitkiksi ajoiksi tilanteissa, joissa hankinta ei lopulta toteutuisikaan. Ehdotetun 3 momentin mukaan ehdolliseen päätökseen ei saisi hakea muutosta. Muutosta saisi hakea myöhemmin annettavaan varsinaiseen päätökseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että mikäli tuen saaja ei määräajassa toimita Liikenne- ja viestintävirastolle edellä 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ehdollisessa päätöksessä tarkoitettun

ajoneuvon sitovasta hankinnasta tai, mikäli toimitetut tiedot osoittaisivat, että hankittu ajoneuvo ei noudata tämän lain 4 tai 5 §:ssä hankintatuen myöntämisen säädettyjä edellytyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi ehdollisen päätöksen nimenomaisella päätöksellään rauenneeksi. Mikäli tuen hakija puolestaan toimittaa tiedot määräajassa ja tietojen perusteella on selvää, että tuen myöntämisen edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi ehdollisena antamansa hankintatukea koskevan päätöksen.

15 §. Hankintatuen maksaminen. Pykälässä säädettäisiin hankintatuen maksamisesta. Ehdotetun 1 momentin mukaan tuki maksettaisiin tuen hakijalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun ajoneuvo on ensirekisteröity liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tuen saajaan kohdistuvasta velvoitteesta ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi tiedon saatuaan, mikäli ajoneuvon ensirekisteröinti viivästyy, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen saaja laiminlöisi ilmoitusvelvollisuutensa, Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi päätöksellään hankintatuen myöntämistä koskevan päätöksen rauenneeksi. Säännös olisi tarpeen sen välttämiseksi, että hankintatuille varattua määrärahaa ei turhaan varattaisi pitkiksi ajoiksi tilanteissa, joissa hankinta ei lopulta toteutuisikaan.

16 §. Muuntotuen hakeminen. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että muuntotukea auton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää tuen, jos 6 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyisivät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen hakemisesta ja maksamisesta silloin, kun hakijana on luonnollinen henkilö. Hakemuksessa olisi oltava ainakin tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutostarkastuksesta. Luettelo ei olisi tyhjentävä, ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää hakijaa ilmoittamaan myös muita tarpeellisia tietoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muuntotuen hakemisesta silloin, kun hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja. Ehdotetun 3 momentin mukaan tuen hakijan tulisi toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten ennen ajoneuvon muuntamista. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 luvun 6 artiklan mukaan yrityksille suunnatulla tuella on oltava kannustava vaikutus, eikä tukea saa myöntää tuettavan toiminnan tai hankkeen toteutukseen liittyvien toimien jälkeen. Muuntotukea koskevassa hakemuksessa olisi oltava yksilöity suunnitelma tai kuvaus käytettävästä muutossarjasta, tiedot muutoksen tekijästä sekä riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta. Julkisella tuella tai avustuksella tarkoitettaisiin valtionavustuslain 4 §:n mukaista julkista tukea. Tiedon avulla voitaisiin varmistua siitä, että yksittäiselle hakijalle ei annettaisi valtiontukisääntöjen määrittelemiä rajoja ylittäviä avustuksia. Ehdotetun 3 momentin mukaan muuntotukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi kerrottava tämän lain nojalla haettavan tuen määrä. Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto tekisi asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona olisi, että tuen hakija toteuttaisi suunnitelman tai kuvauksen mukaisen ajoneuvon muuntotyön sekä toimittaisi Liikenne- ja viestintävirastolle

hyväksytyn muutoskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saisi hakea muutosta.

Pykälän 4 momentti koskisi edellisessä momentissa tarkoitettuja tuen saajia eli oikeushenkilöitä ja yksityisiä elinkeinonharjoittajia. Ehdotetun 4 momentin mukaan, jos pykälän 3 momentissa tarkoitettu tuen saaja ei määräajassa toimittaisi Liikenne- ja viestintävirastolle tarvittavia tietoja ehdollisessa päätöksessä tarkoitetun ajoneuvon muuntamisesta, tai mikäli toimitetut tiedot osoittaisivat, että muunnettu ajoneuvo ei noudata tämän lain 6 §:ssä säädettyjä muuntotuen myöntämisen edellytyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi ehdollisen päätöksen nimenomaisella päätöksellään rauenneeksi. Mikäli tuen hakija puolestaan toimittaisi tiedot määräajassa ja tietojen perusteella olisi selvää, että tuen myöntämisen edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi ehdollisena antamansa muuntotukea koskevan päätöksen.

17 §. Muuntotuen maksaminen. Pykälässä säädettäisiin muuntotuen maksamisesta. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen nojalla sen jälkeen, kun ajoneuvon muutoskatsastus on hyväksytty.

18 §. Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus. Pykälässä säädettäisiin tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta.

Pykälän 1 momentin mukaan tuen saajan olisi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea tai muuntotukea koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta. Ilmoitus olisi tehtävä välittömästi, mutta kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa olosuhteiden muutokseen johtaneesta tapahtumasta.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, että hankintatuen saajan olisi myös välittömästi ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hankitun ajoneuvon pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa tai ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan. Ehdotetun säännöksen tarkoituksena on varmistaa, että Liikenne- ja viestintävirastolla on ajantasaisesti saatavilla kaikki tukien hakemusmenettelyn, käytön, valvonnan sekä mahdollisen takaisinperinnän kannalta olennainen ja tarpeellinen tieto.

19 §. Tukia koskevat tiedot. Pykälässä säädettäisiin tukia koskevista tiedoista. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto käsittelee tukia koskevan hakemuskäsittelyn yhteydessä tallentamiaan ja ylläpitämiään tietoja noudattaen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ää. Liikenteen palveluista annetun lain 233 §:ssä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuudesta ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa. Tukia koskevilla tiedoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tuen saajaa koskevia henkilötietoja, kuten nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot, sekä tuen kohteena olevan ajoneuvon yksilöintiä ja ominaisuuksia koskevia tietoja. Henkilötunnus olisi tarpeen hakijan yksilöimistä varten. Liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n 2 momentissa säädetään lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tietojen ylläpitotehtäviin liittyvistä tiedonsaantioikeuksista. Hankintatukia ja muuntotukia koskien tiedonsaantioikeudet ovat tarpeen esimerkiksi Ahvenanmaalla rekisteröitävien vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen hankintaan kohdistuvien hankintatukien myöntämiseksi.

20 §. *Valvonta ja takaisinperintä.* Pykälässä säädettäisiin tässä laissa tarkoitetun tuen valvonnasta ja takaisinperinnästä. Valvonnasta ja takaisinperinnästä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto. Tuen valvontaan ja takaisinperintään sovellettaisiin valtionavustuslain asianomaisia säännöksiä.

21 §. *Muutoksenhaku.* Pykälässä säädettäisiin tuen hakijan oikeudesta vaatia oikaisua tukea koskevaan päätökseen. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

22 §. *Tarkemmat säännökset.* Pykälässä säädettäisiin valtuutussäännöksestä, jonka nojalla valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa tarkempia säännöksiä tukia koskevasta hakumenettelystä ja tukien maksamisesta.

23 §. *Voimaantulo.* Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaista voimassaolosta. Lain olisi tarkoitus tulla voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja laki olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2024 asti. On kuitenkin huomiotava, että tukiohjelmaan sovellettavat nykyiset EU:n valtiontukisäännöt ovat voimassa vuoden 2023 loppuun. Komissio on aloittanut kesällä 2021 yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uudistuksen, joka koskee 36 artiklaa. Tarvittaessa tukiohjelman kansallista oikeusperustaa olisi muutettava valtiontukisääntöjen muutosten edellyttämällä tavalla uusien sääntöjen mukaisen siirtymäajan puitteissa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin täyssähköautojen ja kuorma-autojen hankintatukeen tai muuntotukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä maaliskuuta 2023 sekä pakettiautojen hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022. Tukikausi alkaisi 1 päivänä tammikuuta 2022 ja päättyisi 31 päivänä maaliskuuta 2023. Laki olisi kuitenkin tarpeen olla voimassa vielä seuraavan kalenterivuoden, eli 31 päivään joulukuuta 2024 saakka, jotta tukikauden lopussa haetut tuet voitaisiin käsitellä ja maksaa lain voimassaolon puitteissa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan lailla kumottaisiin laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta 971/2017. Momentin mukaan kuitenkin ennen tämän lain voimaantuloa haetun tuen käytössä ja käytön valvonnassa, palauttamisessa ja takaisinperinnässä sekä sitä koskevassa muutoksenhaussa noudatettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä sekä tukipäätöksessä asetettuja ehtoja.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2022 ja on voimassa 31.12.2024 saakka.

9 Toimeenpano ja seuranta

Liikenne- ja viestintävirasto toimisi lakiehdotuksen 2 §:n mukaan valtionavustuslaissa tarkoitettuna valtionapuviranomaisena. Ajoneuvojen hankintatukien ja muuntotuen toimeenpanoon liittyvä toimivalta olisi siten Liikenne- ja viestintävirastolla.

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraisi ehdotetun tukijärjestelmän toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintatukien sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista koskevia muuntotukien vaikutuksia sekä mahdollista jatkoa arvioitaisiin ennen vuotta 2023. Arvioinnissa olisi huomioitava erityisesti vaikutukset ajoneuvokantaan sekä tarkasteltava vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen markkinaa, hintoja sekä saatavuutta. Liikenne- ja viestintävirasto seuraisi tukijärjestelmän toteutumista tukipäätösten myönnettyjen tukien, käytössä olevan määrärahan, ajoneuvomarkkinoiden kehittymisen sekä ensirekisteröityjen vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen osalta.

10 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2022 täydentävään talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

11.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki sähkökäyttöisten henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta sekä bensiinikäyttöisen henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntamisen tuesta. Hankintatuilla ja muuntotuella pyritään edistämään liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on edistää sähkön ja kaasun käyttöä liikenteessä sekä infrastruktuurin laajentumista lisäämällä kysyntää.

Esitystä voidaan arvioida perustuslain 6 §:n yhdenvertaisuuden, 10 §:n yksityiselämän ja henkilötietojen suojan, 18 §:n elinkeinovapauden sekä 20 §:n ympäristöperusoikeuden kannalta.

11.2 Yhdenvertaisuus

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Saman pykälän 2 momentin mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.

Perustuslain 6 §:n 1 momentin yleisellä yhdenvertaisuuslausekkeella ilmaistaan yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa koskeva pääperiaate. Siihen sisältyy mielivallan kieltö ja vaatimus samanlaisesta kohtelusta samanlaisissa tapauksissa. Lailla ei voida mielivaltaisesti asettaa ihmisiä tai ihmisryhmiä toisia edullisempaan tai epäedullisempaan asemaan. Yhdenvertaisuussäännös kohdistuu myös lainsäätäjään. Lausekkeella ei kuitenkaan edellytetä kaikkien ihmisten kaikissa suhteissa samanlaista kohtelua, elleivät asiaan vaikuttavat olosuhteet ole samanlaisia. Yhdenvertaisuusnäkökohdilla on merkitystä sekä myönnettäessä lailla etuja ja oikeuksia että asetettaessa velvollisuuksia. Toisaalta lainsäädännölle on ominaista, että siinä kohdellaan tietyn hyväksyttävän yhteiskunnallisen intressin vuoksi ihmisiä eri tavoin muun muassa tosiasiallisen tasa-arvon edistämiseksi. (HE 309/1993 vp, PeVL 64/2010 vp, PeVL 46/2006 vp). Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti todennut, ettei yleisestä yhdenvertaisuusperiaatteesta johdu tiukkoja rajoja lainsäätäjän harkinnalle pyrittäessä kulloisenkin yhteiskuntakehityksen vaatimaan sääntelyyn (muun muassa PeVL 40/2014 vp, PeVL 64/2010 vp, PeVL 28/2009 vp).

Ehdotetussa laissa ajoneuvon hankintatuen ja muuntotuen myöntämisen edellytykset ovat samat kaikille hakijoille. Tuen hakijoita kohdellaan tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti. Yhdenvertaisuuden toteutumisen kannalta voidaan tarkemmin arvioida sekä hankintatukien, että muuntotuen myöntämistä koskevaa edellytystä, jonka mukaan tukea myönnetään, jos valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä. Määrärahan mahdollinen loppuminen voisi käytännössä johtaa siihen, että tukea ei riitä kaikille hakijoille. Perustuslain yhdenvertaisuussäännös edellytyksenä on kuitenkin, 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 huomioda, että tukien hakeminen on ajoneuvon hankintaa tai muuntamista suunnittelevalla henkilöllä vapaaehtoista, eikä kenelläkään ole subjektiivista oikeutta saada laissa mainittua ajoneuvon hankinta- tai muuntotukea.

Ehdotetun lain mukaisessa hakemusmenettelyssä on pyritty varmistamaan, että hankintatuen hakijalla on ajantasainen tieto määrärahan riittävydestä ennen ajoneuvon hankintaa. Täyssähköauton hankintatukea koskevassa hakemusmenettelyssä tuen hakija voisi jo hakemusjärjestelmästä saada tiedon, että määrärahaa on jäljellä. Lisäksi tuen hakija saisi hakemuksen jättämisen jälkeen vahvistuksen hakemuksen vastaanottamisesta sekä tiedon, että määrärahaan on tehty hakemuksen mukainen varaus tuen maksamisesta. Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea koskevassa hakemusmenettelyssä hankintatuen hakija saisi puolestaan Liikenne- ja viestintävirastosta hakemuksesta ehdollisen päätöksen tuen myöntämisestä ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa. Menettelyssä hakijalle syntyisi ehdollisen päätöksen perusteella varmuus tuen myöntämisestä ennen kuin hakija taloudellisesti sitoutuisi ajoneuvon hankintaan. Hakijalla olisi siis ennen ajoneuvon hankintaa tieto, onko tuen määrärahaa vielä jäljellä ja voidaanko hänelle sen puitteissa myöntää tukea. Hallintomenettelyssä varmistettaisiin siten yksilön oikeusturva valtionavustuksen myöntämistä koskevassa edunsoovassa hallintotoimessa, eikä menettelyn näin ollen katsota rajoittavan perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta.

11.3 Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaisesti jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan lähtökohtaisesti EU:n tietosuoja-asetusta ja sitä täsmentävää tietosuojalakia (1050/2018). Perustuslakivaliokunta on pitänyt henkilötietojen käsittelyä koskevassa valtiosääntöisessä arviossa merkityksellisenä myös käsittelyn tarkoitusta yksilöön kohdistuvan julkisen vallan käytön mahdollistajana. (PevL 1/2018 vp) Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Lailla säätämiseen taas kohdistuu yleinen vaatimus lain täsmällisyydestä ja tarkkuudesta.

Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vastaanottaisi tukia koskevia hakemuksia ja seuraisi hakemuksia koskevien ajoneuvojen rekisteröintiä liikenneasioiden rekisterissä. Ehdotetun lain 15 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto käsitelisi tukiin liittyviä tietoja, mukaan lukien henkilötietoja, liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) säädetyllä tavalla. Esityksessä ei ehdoteta käsiteltävän yleisen tietosuoja-asetuksen 9 artiklan mukaisia erityisiä henkilötietoryhmiä tai muita arkaluontoisia tietoja. Näin ollen ehdotetun sääntelyn ei katsota olevan ongelmallinen perustuslain 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

11.4 Elinkeinovapaus

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Ehdotuksen tarkoituksena on kannustaa hankkimaan vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivia ajoneuvoja ja siten edistää vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen kysyntää ja osuutta ajoneuvokannassa. Lakiehdotuksella ei katsota olevan rajoittavaa vaikutusta hankintatukia hakevien tai ajoneuvomarkkinoilla toimivien yritysten elinkeinonvapauteen.

11.5 Ympäristöperusoikeus

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 säätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

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. Hankintatukea voidaan myöntää täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan (*täyssähköauton hankintatuki*), ja sähkö- tai 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.

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Tässä laissa tarkoitettuihin tukiin sovelletaan valtionavustuslakia (688/2001), jollei tässä laissa toisin säädetä.

Tuen myöntämisestä oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle säädetään lisäksi tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*).

2 luku

Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki

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 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 liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 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 samalle henkilöautolle 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 tai oikeushenkilölle, 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 liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samalle pakettiautolle ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille *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 tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Hankintatuki voidaan myöntää sähkökäyttöiselle kuorma-autolle tai perävaunulle, jos:

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

Hankintatuki voidaan myöntää kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samalle kuorma-autolle ainoastaan kerran.

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

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, 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 muutoskatsastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanolilä 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 tai oikeushenkilölle enintään kerran.

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

3 luku

Tuen määrä

7 §

Täyssähköauton hankintatuen määrä

Täyssähköauton hankintatukea voidaan myöntää 2 000 euroa.

8 §

Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä

Pakettiauton hankintatukea voidaan myöntää uuden sähköä käyttövoimana käyttävän pakettiauton hankintaa varten:

1) 2 000 euroa, jos kyseessä on pienikokoinen pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla; pienikokoisen pakettiauton hankintahinta saa olla enintään 50 000 euroa;

2) 4 000 euroa, jos kyseessä on keskikokoinen pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja jonka kokonaismassan ja omamassan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680 kilogrammaa; tai

3) 6 000 euroa, jos kyseessä on suurikokoinen pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa, jonka kantavuus on vähintään 680 kilogrammaa ja jonka akseliväli on yli 3,5 metriä.

Oikeushenkilölle myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat sähkökäyttöisen pakettiauton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea.

9 §

Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä

Pakettiauton hankintatukea voidaan myöntää 2 000 euroa uuden pääasiassa kaasua käyttövoimana käyttävän pakettiauton hankintaa varten, jos kyseessä on pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla ja jonka kantavuus on vähintään 680 kilogrammaa.

Oikeushenkilölle myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaasukäyttöisen pakettiauton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea.

10 §

Sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää sähköä käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten:

- 1) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;
- 2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa;
- 3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa;
- 4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa;
- 5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa, tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa;
- 6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa; tai
- 7) 10 000 euroa, jos kyseessä on perävaunu, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa on sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti on vähintään 20 kilowattituntia, ja joka pystyy tuottamaan vaunun akselille vähintään 50 kilowatin tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan.

Oikeushenkilölle myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat sähkökäyttöisen kuorma-auton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea.

11 §

Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten:

- 1) 2 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;
- 2) 4 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa; tai
- 3) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa.

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää 14 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten.

Oikeushenkilölle myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaasukäyttöisen kuorma-auton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea.

12 §

Muuntotuen määrä

Muuntotukea voidaan myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

4 luku

Tuen hakeminen ja maksaminen

13 §

Täyssähköauton hankintatuen hakeminen

Täyssähköauton hankintatukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ajoneuvon hankinnan jälkeen. Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity selvitys hankitusta täyssähköautosta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hankintatukea tuen hakijalle, jos 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät.

14 §

Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen

Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa.

Hankintatukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity suunnitelma tai kuvaus ajoneuvon hankinnasta. Jos tuen hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, hankintatukea koskevassa hakemuksessa on lisäksi annettava riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta sekä ilmoitettava tämän lain mukaan haettavan tuen määrä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hankintatukea tuen hakijalle, jos 4 tai 5 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät. Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona on, että tuen hakija toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

Jos hankintatuen hakija ei ole määräajassa toimittanut 3 momentissa tarkoitettuja tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto toteaa päätöksellään hankintatuen myöntämisen rauenneeksi. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto päättää hankintatuen myöntämisen vahvistamisesta.

15 §

Hankintatuen maksaminen

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.

Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen saaja ei ilmoita

ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto toteaa päätöksellään hankintatuen myöntämistä koskevan päätöksen rauenneeksi.

16 §

Muuntotuen hakeminen

Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle, jos 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät.

Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, hakemuksessa on oltava tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutuskatsastuksesta.

Jos muuntotuen hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. Hakemuksessa on oltava suunnitelma tai kuvaus käytettävästä muutossarjasta, tiedot muutoksen tekijästä, riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta sekä tämän lain mukaan haettavan tuen määrä. Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona on, että tuen hakija toteuttaa suunnitelman tai kuvauksen mukaisen muunnon ja toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyn muutuskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

Jos 3 momentissa tarkoitettu tuen hakija ei ole määräajassa toimittanut tuen myöntämisen edellytyksenä olevia tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto toteaa päätöksellään muuntotuen myöntämisen rauenneeksi. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto päättää muuntotuen myöntämisen vahvistamisesta.

17 §

Muuntotuen maksaminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun ajoneuvon muutuskatsastus on hyväksytty.

5 luku

Erinäiset säännökset

18 §

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus

Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea tai muuntotukea koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa tapahtumasta.

Lisäksi tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi, jos hankitun ajoneuvon pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa tai ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

19 §

Tukia koskevat tiedot

Tukia koskevia tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa noudattaen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ää.

20 §

Valvonta ja takaisinperintä

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tässä laissa tarkoitetun tuen valvonnasta ja takaisinperinnästä. Laissa säädettyjen tukien valvonnasta ja takaisinperinnästä säädetään valtionavustuslaissa (688/2001).

21 §

Muutoksenhaku

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

22 §

Tarkemmat säännökset

Valtioneuvoston asetuksella voidaan antaa tarkempia säännöksiä tuen hakemisesta ja maksamisesta.

6 luku

Voimaantulo

23 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 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 laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (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.

HE 215/2021 vp

Helsingissä 11.11.2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka