

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia.

Esityksen mukaan kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevissa säännöksissä huomioitaisiin EU:n uudistettu vähämerkityksistä tukea koskeva niin kutsuttu de minimis -asetus. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yritys kohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon kolmen vuoden aikana.

Lisäksi henkilöautojen muuntotukia koskeva sääntely palautettaisiin. Samalla lain nimikettä muutettaisiin.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 1.7.2024.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	5
2 Nykytila ja sen arviointi	5
2.1 Kaasukäyttöiset paketti- ja kuorma-autot	5
2.2 Henkilöautojen muuntaminen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi	7
2.3 Euroopan unionin lainsäädäntö	10
3 Tavoitteet	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	11
4.1 Keskeiset ehdotukset	11
4.2 Pääasialliset vaikutukset	12
4.2.1 Vaikutukset kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan	12
4.2.2 Vaikutukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukeen ja konversioiden tekemiseen	13
4.2.3 Yritysvaikutukset	14
4.2.4 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin	14
4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin	16
4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan	16
4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle	17
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	17
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	17
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	17
5.2.1 Ruotsi	17
5.2.2 Saksa	18
5.2.3 Itävalta	18
6 Lausuntopalaute	18
7 Säännöskohtaiset perustelut	23
8 Voimaantulo	25
9 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	26
LAKIEHDOTUS	27
Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta	27
LIITE	32
RINNAKKAISTEKSTI	32
Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta	32

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (EU) päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 37 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotusta taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt vuonna 2022 olivat yhteensä noin 9,8 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2022 noin 96 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä, josta noin 51 prosenttia oli henkilöautojen, reilu 36 prosenttia kuorma-autojen ja noin 8 prosenttia pakettiautojen päästöjä.

Vuonna 2023 päivitetyn EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Voimassa olevista maakohtaisista taakanjakosektorin päästövähennystavoitteista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/857 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta, jäljempänä *taakanjakoasetus*. Suomen taakanjakosektorin yhteenlasketut päästöt olivat vuonna 2022 noin 22 prosenttia pienemmät kuin vuonna 2005. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet saman verran, 22 prosenttia, vuoden 2005 tasosta. Kansallisessa ilmastolaissa (423/2022) säädetään tavoitteet ja puitteet Suomen ilmastopolitiikan suunnittelulle ja sen toteutumisen seurannalle. Suomen tavoite on lain mukaan olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2035.

Erilaisten vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintaa on tuettu vuodesta 2018 lähtien. Voimassa oleva laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta (1289/2021), jäljempänä *ajoneuvojen hankintatukilaki*, tuli voimaan 1.1.2022. Laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten. Hankintatukea voidaan myöntää sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton hankintaan sekä sähkö-, vety- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Hankintatukia haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Paketti- ja kuorma-auton hankintatukea voi hakea 31.12.2024 asti.

Vuosien 2022–23 valtion talousarvioissa on budjetoitu yhteensä 12 miljoonaa euroa paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin siirtomäärärahana momentille 31.20.51. Määräraha jakaantuu puoliksi paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin niin, että kummallekin ajoneuvoluokalle on vuosina 2022–23 osoitettu kuusi miljoonaa euroa määrärahaa. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaa on tuettu vuodesta 2020, sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintaa vuodesta 2021 ja vetykäyttöisten kuorma-autojen hankintaa 31.12.2023 alkaen. Huomioiden ennen vuotta 2022 valtion talousarvioissa budjetoidut määrärahat, kuorma-autojen hankintatukiin on budjetoitu yhteensä 7 miljoonaa euroa.

Vuoden 2023 talousarviossa näistä määrärahoista on budjetoitu yhteensä 2,5 miljoonaa euroa. Päätösosan käyttösuunnitelmassa määräraha jakautuu siten, että pakettiautojen hankintatukiin olisi käytettävissä 1,5 miljoonaa euroa ja kuorma-autojen hankintatukiin 1 miljoona euroa.

Ajoneuvojen hankintatukilain mukaiseen tukiohjelmaan sovelletaan voimassa olevan lain mukaan kahta eri EU:n valtioneuvoston asetuksen (EU) N:o 651/2014 tietyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti, jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*. Lain mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnetään puolestaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetun komission asetuksen (EU) N:o 1407/2013, jäljempänä *de minimis* -asetus, nojalla.

De minimis -asetus uudistettiin 13.12.2023 komission asetuksella (EU) 2023/2831 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen, jäljempänä *uudistettu de minimis* -asetus. Uudistettu de minimis -asetus tuli voimaan 1.1.2024. Jäsenvaltioilla on kuusi kuukautta aikaa saattaa tukiohjelmansa uudistetun de minimis -asetuksen tasalle. Mikäli muutoksia ei tehdä, kansallista kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukea ei voida 1.7.2024 jälkeen myöntää tai kyseessä on EU:n valtioneuvoston näkökulmasta laitton valtiontuki. De minimis -asetuksen uudistukset eivät vaikuta sähkö- tai vetäykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, sillä kyseisiä tukia myönnetään ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla. Uudistettu de minimis -asetus mahdollistaa lisäksi kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan ja tuen yrityskohtaisen kokonaismäärän noston 300 000 euroon kolmen vuoden aikana. Jos edellä mainittuja de minimis -tuen myöntämisen ehtojen uusia lievennyksiä ei huomioida kansallisessa sääntelyssä, kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea rajoitettaisiin kansallisesti tarpeettomasti. Suomi kannatti maanteiden tavaraliikenteen rajoituksen poistoa (UJ 17/2023 vp).

Petteri Orpon hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Hallitusohjelman mukaan kotimaisen biokaasun käyttöä erityisesti raskaassa liikenteessä voidaan lisätä.

Eduskunta edellytti ajoneuvojen hankintatukilain muutoksia koskevan käsittelyn (HE 25/2023 vp) yhteydessä 14.11.2023 annetussa lausumassa (EV 20/2023 vp), että hallitus tuo eduskunnalle esityksen, jolla lainsäädäntöön palautetaan mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen konvertointia sekä henkilö- että raskaassa liikenteessä helpotetaan.

Muuntotukia myönnettiin vuodesta 2018 lähtien ja niiden hakuaika päättyi lailla 986/2022 tehdyillä muutoksilla 31.12.2022. Muuntotukea myönnettiin samasta määrärahasta kuin täyssähköautojen hankintatukia. Tähän mennessä eduskunta on tehnyt päätökset yhteensä 38 miljoonan euron rahoituksesta, sisältäen myös täyssähköautojen hankintatuet. Täyssähköautojen hankintatukiin tai muuntotukiin ei ole osoitettu lisärahoitusta vuosille 2023–2024, mutta aiemmin budjetoidusta määrärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion (30.1.2024) mukaan käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Kyseessä on vuonna 2022 myönnetty kolmivuotinen siirtomääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen kaasu- ja etanolikonversioiden tuet. Siten muuntotukia voitaisiin tukea vuoden 2022 talousarviopäätösten puitteissa.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esityksen valmistelussa on lisäksi hyödynnetty Liikenne- ja viestintäviraston laatimia taustaselvityksiä sekä viraston asiantuntijankemeyksiä.

Esitys annettiin taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä annetun lain (429/2016) 7 §:n 1 momentin mukaisesti yritystukineuvottelukunnalle teknisenä muutoksena tiedoksi.

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäättös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM001:00/2024>

Esityksen kiireellisyyden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunnalla voisi olla mahdollisuus käsitellä lakimuutokset siten, että ne saataisiin voimaan de minimis -asetuksen siirtymäsäännöksen mukaisesti viimeistään 1.7.2024. Lausuntokierros pidettiin 21.2.2024–22.3.2024.

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Kaasukäyttöiset paketti- ja kuorma-autot

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien pakettiautojen osuus oli vuoden 2023 lopulla yhteensä 1,4 prosenttia. Vuoden 2023 lopussa liikennekäytössä oli 1184 kaasukäyttöistä pakettiauttoa. Uusien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntihinnat vaihtelivat vuonna 2021 mallista riippuen noin 50 000–60 000 euron välillä. Kaasukäyttöisten pakettiautojen tarjonta on hyvin rajoittunutta, joten niiden hankintahinnan arviointia suhteessa perinteisiin polttomoottoriautoihin on vaikea tehdä.

Raskaan liikenteen siirtymä fossiilittomiin käyttövoimiin on edennyt hitaasti. Vuoden 2023 lopussa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien kuorma-autojen osuus oli 0,7 prosenttia. Vuoden 2023 lopussa liikennekäytössä oli noin 440 kaasukäyttöistä kuorma-auttoa. Vaikka kaasua käyttävien kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneissä on viime aikoina lähtenyt kasvuun, niiden osuus ajoneuvokannassa on silti edelleen hyvin pieni. Kaasukäyttöiset kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Kaasukäyttöiset kuorma-autot jakautuvat paineistettua maakaasua tai biokaasua, (jäljempänä myös *CNG/CBG*, englanniksi *compressed natural gas* tai vastaavasti *compressed biogas*) ja nesteytettyä maakaasua, (jäljempänä myös *LNG/LBG*, englanniksi *liquified natural gas* tai vastaavasti *liquefied biogas*) käyttäviin ajoneuvoihin. Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivujen laskurissa kaasukuorma-autojen hankintahinnan on arvioitu olevan 1,3-kertainen dieselkuorma-autoon nähden.

Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on voinut hakea 1.12.2020 ja kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukea 1.1.2022 lähtien. Ajoneuvojen hankintatukilain mukaan paketti- tai kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton. Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön

hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan paketti- ja kuorma-auton hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden paketti- ja kuorma-auton hankintaa varten.

Hankintatukea sellaisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan, jonka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu, ei kuitenkaan voimassa olevan lain mukaan myönnetä de minimis -asetuksen mukaisille maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yritykselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun paketti- tai kuorma-auton hankintaan. Edellä poiketen hankintatukea voidaan kuitenkin myöntää yritykselle tilanteissa, joissa tosiasiallinen tavarakuljetus on de minimis -asetuksen mukaisesti vain yksi osa palvelua. Tukea ei saa kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan paketti- tai kuorma-auton hankintatukea ei myönnetä ryhmäpoikkeusasetuksessa määritellyille vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella. Hankintatuki voidaan myöntää samaa paketti- tai kuorma-autoa varten ainoastaan kerran.

Kaasukäyttöisen pakettiauton tuen määrä on 2000 euroa. Paineistettua kaasua käyttävän kuorma-auton hankintatuki on porrastettu ajoneuvon massan mukaan. Tukea voidaan myöntää 2000, 4000 tai 6000 euroa. Tukea voidaan myöntää 14 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan. Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton tuen yritysکوhtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana.

Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.12.2024 saakka. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukea varattiin vuosien 2022-2023 aikana yhteensä 2 hakemukseen. Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on varattu samalla ajanjaksolla yhteensä 172 hakemukseen. Lisäksi tammi-maaliskuussa 2024 Liikenne- ja viestintävirastoon saapui kuusi kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukihakemusta. Hakemusmäärissä ja varatuissa määrärahoissa on huomioitu myös sellaiset hakemukset, joista ei ole tehty lopullista päätöstä. Siten on mahdollista, että osa saapuneista hakemuksista ei täytä lain edellytyksiä tuen myöntämiselle ja ne joudutaan hylkäämään.

Kaasukäyttöisten pakettiautojen kysyntää rajoittaa hyvin rajoittunut tarjonta. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen keskimääräiset kuukausikohtaiset hakemusmäärät ovat vuosina 2022 ja 2023 pysyneet pitkälti saman suuruisina poikkeuksena loka-joulukuu 2023, jolloin hakemusmäärät kasvoivat poikkeuksellisen suuriksi. Loppuvuoden 2023 suureen hakemusmäärään on voinut vaikuttaa varautuminen ajoneuvojen hankintatukilain 31.12.2023 voimaan tulleisiin muutoksiin, jotka rajoittavat kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen myöntämistä maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

	Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa

				(kuorma-autot)
Tammikuu	0	0	3	26 000
Helmikuu	0	0	4	40 000
Maaliskuu	1	1144,84	4	56 000
Huhtikuu	0	0	3	34 000
Toukokuu	0	0	6	68 000
Kesäkuu	0	0	4	56 000
Heinäkuu	0	0	9	109 443,48
Elokuu	0	0	8	104 000
Syyskuu	0	0	3	34 000
Lokakuu	0	0	12	120 000
Marraskuu	0	0	11	150 766,16
Joulukuu	1	2000	55	702 712,88
Yht.	2	3144,84	122	1 500 922,52

Taulukko 1 Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten tilanne vuodelta 2023, tiedot 9.1.2024, Liikenne- ja viestintävirasto

Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa (kuorma-autot)
2	3144,84	178	2 096 971,27

Taulukko 2 Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten kokonaistilanne vuosilta 2022-24, tiedot 27.3.2024, Liikenne- ja viestintävirasto

2.2 Henkilöautojen muuntaminen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi

Bensiinikäyttöinen auto on mahdollista muuttaa kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Etanolikonversiolaitteita myyvät useat eri tahot. Etanolikonversion ja kaasukonversion voi teettää autokorjaamolla. Henkilöauton konvertointi mahdollistaa vähäpäästöisempää autoilua myös niille, joille uuden auton hankkiminen ei ole mahdollista.

Suomessa myytävä korkeaseosetanolipolttoaine (E85) koostuu etanolista (noin 70-85 prosenttia) ja bensiinistä (noin 15-30 prosenttia). Käytettävä bensiini on pääasiassa fossiilista,

kun puolestaan etanoli on uusiutuvaa, usein eri jätevirroista tuotettua.¹ Liikenteessä käytettävä kaasu voi puolestaan olla alkuperältään joko fossiilista tai uusiutuvaa eli biometaania. Vuonna 2022 uusiutuvan metaanin osuus kaikesta tieliikenteessä käytetystä metaanista oli 98 prosenttia.

Korkeaseosetanolipolttoaineen hinta on tällä hetkellä varsin kilpailukykyinen bensiinin hintaan verrattuna. Korkeaseosetanolipolttoaineen litrahinta on tyypillisesti vaihdellut asemien välillä paljon ja ollut jonkin verran bensiinin hintaa matalampi. Litra-kohtainen hintaero bensiiniin on 2010-luvun alusta keskimäärin kaventunut. Esimerkiksi korkeaseosetanolipolttoaine maksoi 22.1.2024 arviolta 1,2–1,7 euroa/litra (sis. arvonlisävero) kun bensiinin (95E10) keskihinta oli 1,7 euroa/litra.² Suomessa on tällä hetkellä jo hieman yli 180 E85-polttoainetta tarjoavaa asemaa³ eli sen jakelu on polttoaineen jakeluun (2032 asemaa)⁴ tai pitkän matkan ajoon hyvin soveltuviin julkisiin sähköautojen latauspisteisiin verrattuna (julkisia suuriteholatauspisteitä yhteensä 845 latauskentässä⁵) rajoittunutta. Biokaasun hinta on korkeaseosetanolipolttoainetta alhaisempi, mutta seuraa raakaöljypohjaisten polttoaineiden hintaa, joskin vaihtelu on etanoliin verrattuna ollut vähäisempää. Biokaasun hinta vaihtelee alueittain ja toimijoittain välillä noin 1,4–1,9 euroa/kg, mikä vastaa bensiinillä ajaessa noin 0,9–1,2 euron litrahintaa.⁶

Etanoli- ja kaasukonversioiden kasvihuonekaasupäästövähennysvaikutukseen vaikuttaa vahvasti polttoaineen raaka-aine ja valmistusprosessi. Tässä yhteydessä etanolin päästövähennyksellä (päästökerroin) tarkoitetaan erikseen myytävän E85:n päästöjä verrattuna fossiiliseen bensiiniin. Tällä hetkellä ei ole tarkkaa tietoa siitä, mikä on Suomessa erikseen myytävän etanolin keskimääräinen päästövähennys. Suomessa erikseen myytävän etanolin on oletettu olevan jäteperäistä. Elinkaaripäästöjä tarkastellessa erikseen myytävän etanolin on oletettu saavuttavan 80 prosentin päästövähennyshyödyn fossiilisen bensiinin elinkaaripäästöihin nähden.⁷ Biometaanin käytöllä on puolestaan arvioitu saavutettavan noin 90 prosentin päästövähennyksiä bensiiniin verrattuna biometaanin raaka-aineesta riippuen.⁸ Etanolin kohdalla on kuitenkin huomioitava se, että polttoainetta kuluu sen pienemmän energiasisällön vuoksi jopa noin kolmasosa enemmän kuin bensiiniä vastaavalla matkalla. Konvertoiduissa autoissa käytetyt, erikseen jaeltavat korkeaseosbiopolttoaineet (biokaasu ja E85-polttoaine) sisältyvät suomalaiseen jakeluvetoisuuteen. Ilmastopaneelin mukaan jakelijat pienentävät muihin liikennepolttoaineisiin (bensini ja diesel) sekoitettavan biopolttoaineen

¹ Liikenne- ja viestintävirasto, Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalinen selvitys, 21.11.2022, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022.

² Polttoaine.net, käyty 23.1.2024, poikkeuksena Kokkola 1,07 euroa/l ja Lappeenranta 2 euroa/l.

³ eFlexFuels-sivustot, käyty 23.1.2024, <https://eflexfuel.com/fi/e85-stations>.

⁴ Liikennepalvelukauppiat ry:n sivusto. Suomessa on ollut vuoden 2023 helmikuussa 757 miehitettyä huoltoasemaa ja 1 275 miehittämätöntä jakelupistettä eli yhteensä 2032 asemaa. <https://www.liikennepalvelukauppiat.fi/ajankohtaista/huoltoasemat-2020-taydennysraportti/>

⁵ Sähköinen Liikenne ry, 3.11.2023, Sähköisen liikenteen tilannekatsaus Q3/2023.

⁶ Liikenne- ja viestintävirasto, polttoainekustannusvertailu, käyty 6.2.2024, <https://www.traficom.fi/fi/polttoainekustannusvertailu>.

⁷ St1:n verkkosivu, käyty 23.1.2024, <https://www.st1.fi/yksityisille/tuotteet-ja-palvelut/polttonesteet/bensiinit-ja-re85/re85>.

⁸ Gasumin verkkosivu, käyty 7.2.2024, <https://www.gasum.com/fi/gasum/tuotteet-ja-palvelut/biokaasu-ja-nesteytetty-biokaasu-lbg/biokaasun-paastot>.

määrää saman verran kuin korkeaseosbiopolttoaineiden ja biometaanin myynti kasvaa.⁹ Tämä pienentää osaltaan konversioilla aikaansaattavia päästövaikutuksia. Toisaalta jos autokantaan ei saada lisää korkeaseosetanoli- tai kaasukäyttöisiä ajoneuvoja, korkeaseosetanolin tai biokaasun käyttö liikenteessä ei kasva. AFRY:n selvitysten mukaan biokaasun kasvava käyttö liikenteessä laskee liikenteen polttoaineiden pumppuhintoja (verrattuna perusennusteeseen), koska biokaasun tuotantokustannukset ovat muiden kehittyneiden biopolttoaineiden kustannuksia alemmat. Se, että jakeluvuoroitetta täytetään nimenomaan biokaasulla eikä kalliimmilla nestemäisillä biopolttoaineilla, edellyttää, että kaasukäyttöisiä ajoneuvoja on riittävästi liikenteessä. Etanolikonversiot aiheuttavat liikenteen lähipäästöjen kasvamista kylmäkäynnistettäessä.

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). Konvertointien tekemistä helpotettiin lainsäädäntöiteitse 1.4.2023 voimaan tulleilla muutoksilla, joilla lakiin tuotiin uusi 7 a §. Uuden 7 a §:n 1 momentin mukaan sen estämättä, mitä kyseisen lain 7 §:n 1–4 momentissa säädetään, ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä mainituissa lainkohdissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Ajoneuvolain 7 a §:n 1 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintävirastolle määräysenantovaltuus asiassa. Liikenne- ja viestintävirasto antoi muutoksatsauksia koskevan määräyksen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 6.3. kohdan muuttamiseksi 5.6.2023 (TRAFICOM/534395/03.04.03.00/2022). Määräys tuli voimaan 19.6.2023 ja sen tavoitteena on toteuttaa ajoneuvolain muutoksen tavoitetta käyttövoimakonversioiden helpottamiseksi siltä osin, kun kyse on auton muuttamisesta etanolikäyttöiseksi.

Suomen teillä kulkee Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon¹⁰ mukaan noin 5300 kpl etanolikäyttöiseksi muutoksatsastettuja henkilöautoja. Suomessa on lisäksi kaasukonversioiden tukimenekin mukaan hiukan alle 700 kpl kaasukäyttöiseksi muutoksatsastettua henkilöautoa. Etanoliautoilijat ry on arvioinut, että muutoksatsastamattomia etanoliautoja olisi liikennekäytössä noin 3 000 kappaletta.¹¹ Lisäksi Suomessa on liikennekäytössä noin 4 500 tehdasvalmisteista etanoliautoa. Etanolikonvertoitujen liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen ikä on noin 22 vuotta, eli ne ovat reilusti Suomessa liikennekäytössä olevia henkilöautoja¹² vanhempia.

Suomessa tuettiin henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntamista vuosina 2018-2022. 1.1.2022 voimaan tulleen ajoneuvojen hankintatukilain 12 §:n mukaan muuntotukea voitiin myöntää 1000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi. Muuntotukia voitiin lain 6 §:n 3 momentin mukaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voitiin myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle

⁹ Suomen Ilmastopaneeli, Autokalkulaattori, käyty 1.2.2024, https://tieto.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HENKIL%C3%96AUTOT_K%C3%84YTT%C3%96OPAS%20JA%20LASKENNAN%20PERUSTEET.pdf.

¹⁰ Ajoneuvojen katsastusjärjestelmä KATSA, haettu 8.3.2024.

¹¹ Etanoliautoilijat ry, käyty 1.2.2024, <https://www.etanoliautoilijat.fi/faktoja-etanoliautoilusta/>.

¹² Henkilöautokannan keski-ikä oli 13,2 vuotta ilman museoautoja vuonna 2023. Lähde Liikenne- ja viestintävirasto, käyty 20.3.2024. <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennekaytossa-olevat-henkilautot-kayttovoimat-paastot-ja-keski-ika>.

elinkeinotoimintaa varten enintään kerran. Muuntotukea ei samaisen pykälän 4 momentin mukaan myönnetty vaikeuksissa olevalle yritykselle. Muuntotuki voitiin myöntää vain, jos muuntoon ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista. Lain 16 §:n 1 momentin mukaan muuntotukea haettiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Samaisen pykälän 2 momentin mukaan jos muuntotuen hakijana oli luonnollinen henkilö, muuntotukea koskevassa hakemuksessa oli ilmoitettava tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutostarkastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto myönsi muuntotuen hakijalle. Samaisen 16 §:n 3 momentin mukaan jos muuntotuen hakijana oli oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, tuli hakijan toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. Liikenne- ja viestintävirasto teki asiassa ehdollisen päätöksen. Liikenne- ja viestintävirasto maksoi hakijalle muuntotuen saatuaan tiedon muutostarkastuksesta.

Vuosina 2018-22 muuntotukea haettiin yhteensä 7 625 kpl, joista noin 90 prosenttia eli 6925 kpl haettiin etanolikonversion tekemiseen ja noin 10 prosenttia eli 700 kpl kaasukonversion tekemiseen. Liikenne- ja viestintävirastolta saadun tiedon mukaan oikeushenkilöille ja yksityisille elinkeinonharjoittajille on myönnetty 2 kpl kaasukonversioiden ja 1 kpl etanolikonversioiden tekemiseen. Valtaosa muuntotuista on siis myönnetty luonnollisille henkilöille.

Täyssähköautojen hankintatukiin tai muuntotukiin ei ole osoitettu lisärahoitusta vuosille 2023–2024, mutta aiemmin budjetoidusta määrärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion (30.1.2024) mukaan käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Kyseessä on vuonna 2022 myönnetty kolmivuotinen siirtomääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen kaasu- ja etanolikonversioiden tuet. Siten muuntotukia voitaisiin tukea vuoden 2022 talousarviopäätösten puitteissa. Arvioitujen hakemusmäärien perusteella määrärahaa riittäisi arviolta noin neljän kalenterivuoden ajaksi. Määräraha on ilman uudelleenbudjetointia käytettävissä vuoden 2024 loppuun saakka. Laskelmien perusteista lisää alaluvussa 4.2.2.

2.3 Euroopan unionin lainsäädäntö

Euroopan unionin oikeuden mukaan valtiontuet yritystoiminnalle ovat lähtökohtaisesti kiellettyjä (Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus *SEUT*, 107 artiklan 1 kohta). Julkiset tuet yritystoiminnalle voivat kuitenkin olla sisämarkkinoille soveltuvia. Euroopan komissio on antanut yksityiskohtaisia sääntöjä siitä, millaiset valtiontuet ovat sallittuja ja siitä, millaisia menettelytapoja tukia myönnettäessä tulee noudattaa.

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaisia kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tukia myönnetään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetun komission asetuksen (EU) N:o 1407/2013 (nk. de minimis -asetus) nojalla. Komissio julkaisi 13.12.2023 uuden de minimis -asetuksen (EU) 2023/2831 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (nk. uudistettu de minimis -asetus). Jäsenvaltioilla on de minimis -asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaisen siirtymäsäännöksen mukaan kuusi kuukautta aikaa saattaa kansallinen tukisääntely ajan tasalle, mikäli tukea halutaan myöntää kyseisen asetuksen nojalla.

Uudistetun de minimis -asetuksen sisältöä on kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien näkökulmasta käsitelty edellä alaluvussa 1.1.

Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan (investointituki puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden jälkiasennuksiin) 2 kohdan mukaan tukea

voidaan myöntää sellaisten puhtaiden kulkuvälineiden, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety, tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan tai leasingvuokraukseen vähintään 12 kuukauden ajaksi, sekä sellaisiin kulkuvälineiden jälkiasennuksiin, joiden myötä ne voidaan luokitella puhtaiksi tai päästöttömiksi kulkuvälineiksi. Etanoli- tai kaasukonvertoituja henkilöautoja ei voida pitää ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan mukaisesti päästöttöminä. Ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 102 f kohdan a) alakohdan mukaan puhtaalla kulkuvälineellä tarkoitetaan kevyiden tieliikenteen ajoneuvojen osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY 4 artiklan 4 alakohdan a-alakohdassa määriteltyä puhdasta ajoneuvoa. Kyseisen puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämistä koskevan direktiivin 4 artiklan 4 alakohdan a-alakohdan mukaan puhtaalla ajoneuvolla tarkoitetaan M₁-, M₂- tai N₁-luokan ajoneuvoa, jonka suurimmat pakokaasupäästöt ilmaistuna grammoina hiilidioksidia kilometriä kohti (CO₂ g/km) ovat liitteessä olevassa taulukossa 2 säädettyjen raja-arvojen mukaiset ja todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvät epäpuhtauksia aiheuttavat päästöt ovat pienemmät kuin mainitussa taulukossa esitetyt prosenttiosuudet sovellettavista päästörajoista. Kyseisen taulukon mukaan etanoli- tai kaasukonvertoidut ajoneuvojen päästöt eivät alittaisi kyseisen taulukon päästörajoja. Tämä tarkoittaa sitä, ettei muuntotukia voitaisi myöntää ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla. Mikäli muuntotukia halutaan jatkossa myöntää yrityksille, tulee niiden myöntämiselle löytää toinen EU:n valtioneuvoston säädännöllinen perusta.

Muuntotukia voitaisiin myöntää uudistetun de minimis -asetuksen nojalla. Uudistetun de minimis -asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan tukitoimenpiteiden ei katsota täyttävän kaikkia perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrättyjä perusteita eikä niihin sen vuoksi sovelleta perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista ilmoitusvelvollisuutta, jos ne täyttävät tässä asetuksessa vahvistetut edellytykset. Sääntelyssä tulisi huomioida uudistetun de minimis -asetuksen mukaiset tuen myöntämisen edellytykset, joita on soveltuvin osin kuvattu edellä alaluvussa 1.1.

3 Tavoitteet

Lakiehdotuksen yleisenä tavoitteena on edistää vaihtoehtoisten käyttövoimien liikennekäyttöä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista.

Esityksen tavoitteena on muuttaa ajoneuvojen hankintatukilakia vastaamaan uudistettua EU:n valtioneuvoston säädäntöä eli de minimis -asetusta. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen 1.7.2024 jälkeen. Tavoitteena on mahdollistaa kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntäminen ilman kansallisia rajoituksia, jolloin tukea voisi saada yrityksen toimialasta ja ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippumatta.

Esityksen tavoitteena on lisäksi palauttaa lakiin mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Kaasu- ja etanolikonversioiden tukemisen tavoitteena on mahdollistaa käyttövoimasiirtymä myös sellaisille kotitalouksille ja yrityksille, jotka eivät ole hankkimassa uutta vähäpäästöistä autoa.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuki myönnettäisiin jatkossa uudistetun de minimis -asetuksen nojalla ja siten niitä koskevissa säännöksissä huomioitaisiin uudistettu de minimis -asetus. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-

auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia pykäläiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yritys kohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon kolmessa vuodessa. Voimassa olevan lain mukaan yritys kohtainen kokonaismäärä ei saa olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että lakiin palautettaisiin kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukia koskevat pykälät huomioiden muu ehdotettua sääntelyä koskeva voimassa oleva lainsäädäntö.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Vaikutukset kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan

Kaasukäyttöisten pakettiautojen ehdollisia päätöksiä maksuunpantiin vuosien 2022-23 aikana yhteensä 2 kpl. Siten esitetyillä uudistetun de minimis -asetuksen nojalla tehtävillä muutoksilla olisi käytännön vaikutusta ainoastaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin ja kyseisten ajoneuvojen markkinaan. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen potentiaalisten tuensaaajien määrä kasvaisi huomattavasti voimassa olevaan tukiohjelmaan verrattuna. Vuoden 2022 alusta (tarkastelujakso 1.1.2022–30.9.2023) jätettyjen hakemuksen perusteella potentiaalisia tuensaaajia olisi esityksen perusteella 60 prosenttia enemmän kuin voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain rajauksilla. Tarkastelun ulkopuolelle on jätetty loka-joulukuun 2023 kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen hakemusmäärät niiden poikkeuksellisen suuren määrän (yhteensä 79 kpl) takia. Poikkeuksellisen suureen hakemusmäärään on voinut vaikuttaa varautuminen ajoneuvojen hankintatukilain 31.12.2023 voimaan tullessiin muutoksiin, jotka rajoittivat kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien myöntämistä maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Esityksellä hankintatuettujen kaasukuorma-autojen määrä nousisi arvioilta noin 23 kpl kuuden kuukauden aikana. Valtaosa aiemmin tuetuista kaasukäyttöisistä kuorma-autoista on ollut nesteytetyllä metaanilla kulkevia kuorma-autoja, jotka tekevät tyypillisesti tavarakuljetuksia pitkillä matkoilla.

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan sallittu yhdelle yritykselle myönnettävä vähämerkityksellinen tuki on kolmen verovuoden aikana 200 000 euroa, kun uudistettu de minimis -asetus mahdollistaisi tuen kokonaismäärän nostamisen 300 000 euroon kolmen vuoden aikana. Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain 5 §n 4 momentin mukaan hankintatukea voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana yritykselle enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Voimassa olevan lain 11 §:ssä määritelty kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä vaihtelee 2000 ja 14 000 euron välillä. Yritykselle myönnettävien hankintatukien kalenterivuosi kohtaista kokonaismäärää tai kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien määriä ei ehdoteta muutettavaksi. Mikäli yhdelle yritykselle myönnettäisiin kolmen kalenterivuoden aikana enimmäismäärä kaasukäyttöisen kuorma-auton

hankintatukea, olisi tuen yhteismäärä 210 000 euroa.¹³ Siten yksittäistapauksissa tuen kokonaismäärän nostamisella voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaisesta 200 000 eurosta 300 000 euroon voi olla vaikutusta joillekin yrityksille myönnettävän hankintatuen kokonaismäärään kolmen vuoden aikana. Tuen kokonaismäärän noston vaikutusten arvioinnissa on kuitenkin huomioitava, että tarkastelussa huomioidaan kaikki kansallisten, alueellisten tai paikallisten viranomaisten myöntämät de minimis -tuet. Myös jäsenvaltion myöntämä EU-varoista osin tai kokonaan peräisin oleva de minimis -tukena myönnetty rahoitus huomioidaan de minimis -tuen kumulaatiossa. Näin ollen lopulliseen tuensaajakohtaiseen hankintatuen kokonaismäärään voi vaikuttaa yrityksen aiemmin mahdollisesti saamat de minimis -tuet. Esitetyllä de minimis -asetuksen mukaisella yritysakohtaisella tuen kokonaismäärän muutoksella ei kuitenkaan arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta kaasukäyttöisten kuorma-autojen kysyntään tai hankintatuen menekkiin verrattuna voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaiseen tukiohjelmaan.

4.2.2 Vaikutukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukeen ja konversioiden tekemiseen

Täyssähköautojen hankintatukiin ja ajoneuvojen muuntotukiin vuonna 2022 myönnetystä kolmivuotisesta siirtomäärärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion (30.1.2024) mukaan käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan hakemuksia tulisi jatkossa todennäköisesti vuosia 2018-22 enemmän, noin 2000 kappaletta vuodessa eli noin 1000 kappaletta puolen vuoden aikana, sillä etanolikonversioiden tekemistä helpotettiin muutostarkastuksia koskevilla, vuonna 2023 voimaan tulleilla määräysmuutoksilla. Arvioon liittyy epävarmuuksia. Mikäli esimerkiksi 90 prosenttia muuntotuista myönnettäisiin etanolikonversioiden tekemiseen ja 10 prosenttia kaasukonversioiden tekemiseen,¹⁴ menisi muuntotukiin vuosittain arviolta 0,56 miljoonaa euroa. Siten vuonna 2022 budjetoitu määräraha riittäisi arviolta noin 4 kalenterivuoden ajaksi. Määräraha on käytössä ilma uudelleenbudjetointia vuoden 2024 loppuun saakka, joten määrärahaa jäisi edellä esitetyn arvion mukaan käyttämättä.

Liikenne- ja viestintävirasto toteutti keväällä 2024 muuntotukia koskevan seurantatutkimuksen. Osana selvitystä toteutetaan kysely muuntotukea saaneille henkilöille tammi-helmikuun 2024 aikana. Kysely lähetettiin yhteensä 4 259 henkilölle. Kyselyyn vastasi yhteensä 1539 henkilöä. Vastausprosentti oli kaikkiaan 36, joka on huomattavan korkea. Kyselyn tulosten mukaan noin puolet vastaajista ei olisi tehnyt konversiota lainkaan ja olisi jatkanut ajamista samalla autolla, mikäli muuntotukea ei olisi ollut. Yli 40 prosenttia olisi tehnyt saman konversion ilman muuntotukeakin. Miltei 70 prosenttia kyselyyn vastanneista kertoo muuntotuen kuitenkin rohkaissleen tekemään konversion, jota ei olisi muutoin tehnyt tai teettänyt. Näin ollen kyselystä saadun palautteen pohjalta voidaan arvioida, että muuntotuki tarjosi huomattavalle osalle lopullisen sysäyksen konversion tekemiseen. Konversion motiivina toimi tuen lisäksi

¹³ Yhden yrityksen tuen enimmäismäärä on kalenterivuodessa 5 ajoneuvossa, enimmillään 14 000 euroa per ajoneuvo. Kolmen kalenterivuoden aikana tuen yhteismäärä voisi olla enimmillään siis $5 \text{ kpl} \times 14\,000 \text{ €} \times 3 \text{ vuotta} = 210\,000 \text{ €}$.

¹⁴ Etanolikonversion tuki on ollut 200 euroa ja kaasukonversion tuki 1000 euroa. Etanolikonversioihin menisi vuodessa yhteensä 360 000 euroa ($(0,9 \times 2000 \text{ kpl}) \times 200 \text{ €}$) ja kaasukonversioihin 200 000 euroa ($(0,1 \times 2000 \text{ kpl}) \times 100 \text{ €}$). Kalenterivuoden aikana muuntotukiin menisi yhteensä 0,56 miljoonaa euroa. Jäljellä oleva määräraha (30.1.2024) 2,4 miljoonaa euroa jaettuna 0,56 miljoonalla eurolla on noin 4,3.

polttoaineiden ja ajamisen kustannussäästö (86 prosenttia vastaajista) ja ympäristösytyt (reilu 80 prosenttia vastaajista).

Esitetyn muuntotuen palauttamisen ja 1.4.2023 voimaan tulleiden ajoneuvolain muutosten, joilla helpotettiin konversioiden tekemistä entisestään, yhteisvaikutuksena voidaan arvioida, että muuntoja tullaan esitettyjen lakimuutosten voimaantulon jälkeen tekemään suhteessa enemmän kuin Liikenne- ja viestintäviraston seurantatutkimuksen mukaisella tarkastelujaksolla.

4.2.3 Yritysvaikutukset

Esityksellä mahdollistettaisiin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntäminen sellaisille yrityksille, jotka tekevät pitkän matkan kuljetuksia. Voimassa olevan lain mukaiseen tukiohjelmaan verrattuna suuri osa, noin 60 prosenttia enemmän, kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen potentiaalisista hakijoista pääsisi esityksellä tuen piiriin. Muutos vaikuttaisi erityisesti tieliikenteen tavarakuljetusta tekeviin yrityksiin, joita oli rekisteröitynyt vuoden 2023 loppuun mennessä yhteensä 8798.¹⁵ Siten tukiohjelma kohtelisi yrityksiä voimassa olevaa sääntelyä tasapuolisemmalla tavalla.

Vuosina 2018-22 oikeushenkilöille ja yksityisille elinkeinonharjoittajille myönnettiin yhteensä 3 kpl muuntotukia. Siten esitetyllä muuntotukia koskevien pykälien palauttamisella ei arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta yrityksiin.

4.2.4 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin

Tukiohjelman vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin, ml. kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukien vaikutukset liikenteen päästövähennystavoitteisiin, oli ennakkollisesti arvioitu hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta (HE 215/2021 vp). Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukiohjelman vaikuttavuus riippuu vahvasti siitä, käytetäänkö ajoneuvoissa bio- vai fossiilista kaasua ja mitkä ovat tältä osin arvioinnin taustaoletukset.

Liikenne- ja viestintävirasto on lisäksi 20.12.2023 julkaissut jälkikäteisarvion vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien vaikutuksista tukien seurantaan perustuen (Traficommin tutkimuksia ja selvityksiä 22/2023). Selvityksen mukaan kaasukuorma-autojen osalta tuettujen ajoneuvojen (selvityksessä 199 kpl) koko käyttöajan aikaiset päästövähennysvaikutukset asettuvat vaihteluvälille noin 25 000 – 50 000 hiilidioksiditonnia. Laskelmissa on käytetty kaasuautoille 50 prosentin päästövähennemää, oletusta paineistettua ja nesteytettyä metaania käyttävien ajoneuvojen tasaisesta jakaumasta ja vaihteluväliä, jossa yksi tai kaksi kolmasosaa hankintatukea saaneista kaasukäyttöisistä kuorma-autoista on hankittu tuen ansiosta. Käytetty arvio uusiutuvan metaanin määrästä on varsin pieni, sillä toteutunut osuus vuonna 2022 oli lähes 98 %.

Valtioneuvoston 15.5.2023 julkaiseman Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kokonaisvaltaisen taloudellisen arvioinnin (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan

¹⁵ Haettu YTTJ-rekisteristä 31.12.2023 mennessä rekisteröityneet yritykset päätoimialakoodilla 49410 (<https://avoindata.prh.fi/ytj.html>).

julkaisusarja 2023:38, jäljempänä *HEETRA-hanke*)¹⁶ yhteydessä tehdyn arvion mukaan kaasukuorma-autojen hankintatuen vaikutukset ovat hyvin pienet, jos biokaasun osuudeksi arvioidaan 60 prosenttia. Tässä tapauksessa tuettuja kaasukuorma-autoja saataisiin liikenteeseen yhteensä 230 kappaletta, ja niiden avulla aikaansaatava kumulatiivinen päästövähennys vuosina 2023-2030 olisi 20 000 t. Tuen kustannusvaikuttavuus olisi tällöin 22 euroa per hiilidioksiditonni. Hankkeessa on arvioitu myös toimenpiteen kustannusvaikuttavuus, mikäli biokaasun osuus on 100 prosenttia vuosina 2023–2030. Tällöin kumulatiivinen päästövähennys vuosina 2023-2030 olisi 0,37 Mt, ja tuen kustannusvaikuttavuus selkeästi parempi, -246 euroa per hiilidioksiditonni, koska biokaasun hinta on mallissa selvästi fossiilista kaasua alempi. Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien järjestelmätason kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttaa kuitenkin myös jakeluvelvoite, mistä pidemmin alla.

Henkilöautojen etanoli- ja kaasukonversioiden tekemiseen vuosina 2018-2022 myönnettyjen muuntotukien vaikutuksia näiden autojen käytönalaksiin hiilidioksidipäästöihin on arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston tekemässä, muuntotukien vaikuttavuutta koskevassa seurantatutkimuksessa. Selvitys valmistuu keväällä 2024. Kun tarkastelutasona ovat muunnetut ajoneuvot, myönteinen päästövaikutus syntyy, kun ajoneuvo voi muunnoksen jälkeen hyödyntää myös vähäpäästöisempää uusiutuvaa polttoainetta, eli bioetanolia tai biokaasua. Toisaalta, jos tarkastelutasona on koko tieliikenteen polttoaineenkäyttö, ei päästövähennyksiä tapahdu, mikäli bioetanolin ja biokaasun käyttö eivät järjestelmätasolla kasva ja fossiilisten polttoaineiden käyttö vähene. Tämä johtuu siitä oletuksesta, että uusiutuvien polttoaineiden kokonaismäärä säilyisi joka tapauksessa tietyllä jakeluvelvoitteen vaatimuksen täyttävällä tasolla, eli muunnettuihin ajoneuvoihin erillistankattu uusiutuva polttoaine ei olisi lisäistä vaan ainoastaan vähentäisi uusiutuvien jakeiden osuutta muussa polttoainemyynnissä.

Päästövaikutuslaskelmissa on jätetty ulkopuolelle ne konversiot, jotka olisi kyselytutkimuksen tulosten mukaan toteutettu myös ilman muuntotukea (etanolikonversioista 45 % ja kaasukonversioista 32 %). Näiden konversioiden osalta päästövähennyksen katsotaan tapahtuneen ilman tukea, joten tätä päästövähennystä ei lasketa tuen aikaansaamaksi hyödyksi.

Päästövaikutuksissa on huomioitu kyselystä saadut arvot siitä, kuinka suuri osuus konvertoidun auton ajoista tehdään konversion jälkeen edelleen bensinillä tai dieselillä (etanolikonversioista lähes 27 % ja kaasukonversioista 14 %). Arviossa on määritelty kyselytuloksiin perustuen, että kaasukonversion tehneet tankkaavat 98-prosenttisesti biokaasua ja jäljelle jäävät 2 prosenttia fossiilista maakaasua.

Lisäksi päästövaikutusten arvioinnissa on hyödynnetty mm. seuraavia lähtötietoja ja oletuksia: Keskimääräiset käytönalaiset hiilidioksidipäästöt ovat olleet konversiotukea saaneilla etanoliautoilla noin 209 g/km ja kaasuautoilla noin 190 g/km ennen konversiota. Arvioidaan, että keskimääräinen jäljellä oleva ajokilometrien määrä on konvertoidulla etanoliautolla noin 62 000 km ja kaasuautolla noin 104 000 km. Muunnettujen ajoneuvojen keskimääräisen jäljellä olevan käyttöiän arvioitiin olevan etanoliautolle noin 4,4 vuotta ja kaasuautolle noin 7,4 vuotta.

Päästövaikutusten arvioinnin lähtökohtana oletetaan, että ajoneuvotasoa tarkastellessa hiilidioksidipäästövähennyksiä syntyy, kun muunnetulla ajoneuvolla uusiutuvaa polttoainetta käyttäessä ajetut kilometrit korvaavat fossiilisella polttoaineella ilman ajoneuvon muuntamista

¹⁶ <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-200-8>.

ajettuja kilometrejä. Laskennassa huomioidaan ainoastaan käytönaikaiset päästövaikutukset, joten uusiutuvat polttoainejakeet käsitellään päästöttöminä.

Henkilöautojen etanoli- ja kaasukonversioiden tekemiseen vuosina 2018-2022 myönnettyjen muuntotukien ansiosta arvioidaan saavutettavan yhteensä noin 37 000 hiilidioksiditonin päästövähennys, kun tarkastellaan ajoneuvotasolla muunnettujen autojen käytönaikaisia päästöjä niiden jäljellä olevina käyttövuosina. Etanolikonversioilla arvioidaan saavutettavan noin 29 000 hiilidioksiditonin päästövähennys, ja päästövähennyksen hinnaksi, huomioiden kustannuksena ainoastaan tukisummat, arvioidaan muodostuvan noin 48 euroa per hiilidioksiditonni. Kaasukonversioilla arvioidaan saavutettavan noin 8 000 hiilidioksiditonin päästövähennys, ja päästövähennyksen hinnaksi, huomioiden kustannuksena ainoastaan tukisummat, arvioidaan muodostuvan noin 88 euroa per hiilidioksiditonni.

Yksittäisen ajoneuvon päästövähennyksen tarkastelun rinnalla tulee huomioida järjestelmätason vaikutukset. Kokonaispäästövähennysvaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida jakeluvelvoitteen vaikutus. Voimassa olevan jakeluvelvoitelain mukaan myös erikseen jaellut biopolttoaineet kuten korkeaseosetanoli tai biokaasu lasketaan mukaan jakeluvelvoitteeseen. Mitä enemmän korkeaseosetanolia tai biokaasua tankataan sellaisenaan, sitä vähemmän jakelijan tarvitsee sekoittaa uusiutuvia polttoaineita muihin polttoaineisiin. Jakeluvelvoitetta suurempaa määrää uusiutuvia polttoaineita tuskin ohjataan jakeluun kotimaassa, sillä kansainvälisillä markkinoilla niistä voidaan saada parempi hinta. Näin ollen käytetyistä tukisummissa huolimatta järjestelmätasolla ei tapahtuisi lainkaan päästövähennyksiä, jolloin ei myöskään voida määritellä kustannustehokkuutta.

Vaikka biokaasu ja korkeaseosetanoli sisältyvät jakeluvelvoitteeseen, ei näiden polttoaineiden käyttö liikenteessä kuitenkaan kasva ilman kaasu- ja etanolikäyttöisten ajoneuvojen kasvua. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrän kasvu liikenteessä auttaa myös kaasun jakeluinfra rakentumista markkinaehtoisesti. Edellä mainittujen polttoaineiden käytöllä voidaan saavuttaa säästöjä liikenteen päästövähennysten saavuttamisessa, sillä biokaasun ja korkeaseosetanolin tuotantokustannukset ovat usein pienemmät kuin muiden jakeluvelvoitteen lisävelvoitteessa olevien polttoaineiden eli kehittyneiden nestemäisten biopolttoaineiden tai sähköpolttoaineiden tuotantokustannukset. Näin ollen biokaasun ja korkeaseosetanolin käyttö parantaa liikenteen päästövähennysten kustannustehokkuutta.

4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin

Liikenne- ja viestintäviraston tekemän, muuntotukien vaikuttavuutta koskevan seurantatutkimuksen, muuntotukea saaneille henkilöille kohdistetun kyselyn mukaan eniten muuntotukea hyödynnettiin Uudellamaalla, Pirkanmaalla, ja Pohjois-Pohjanmaalla. Hieman yli 50 prosenttia muuntotuen hyödyntäneistä kuului alle 60 000 euroa vuodessa ansaitseviin talouksiin (talouden vuosittaiset bruttotulot). Reilut 40 prosenttia vastaajista kuului talouksiin, jonka vuosiansiot olivat yli 60 000 euroa. Tulosten yhteenvetona voidaan todeta, että muuntotukea hyödynnettiin eri tuloluokissa varsin tasaisesti. Siten on oletettavaa, että esitettyjä muuntotukia hyödynnettäisiin eri tuloluokissa varsin tasaisesti. Tilastokeskuksen tulonjakotilaston mukaan vuonna 2022 Suomen asuntokuntien bruttotulojen keskiarvo oli noin 60 000 euroa.¹⁷

¹⁷ Tieto haettu Tilastokeskuksen tulonjakotilastosta 31.1.2024.

(https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__tjt/statfin_tjt_pxt_118w.px/)

4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskevat esitetyt muutokset keventäisivät hiukan Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa nykyisestä, sillä viraston ei tarvitsisi hakemusmenettelyssä selvittää, suorittaako yritys maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun ja käytetäänkö tukea maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Esitettyjen muutosten vaikutukset olisivat tältä osin vaikutuksiltaan vähäisiä.

Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että muuntotukia koskevien hakemusten käsittelyyn (arviolta 2000 kpl /kalenterivuosi, noin 1000 kpl esityksen mukaan) tulisi varata 1 henkilötyövuoden resurssitarpeet, mikä vastaa 130 000 euroa.

Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeet tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla ja tehtävien priorisoinnilla.

4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle

Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeet (1 htv) tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla ja tehtävien priorisoinnilla. Siten esityksellä ei ole vaikutuksia valtion talouteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Komissiolla on yksinomainen toimivalta EU:n valtioneuvoston päätöksen osalta. Jäsenvaltiot voivat luottaa siihen, että tukitoimenpide vapautetaan komissiolle tehtävästä ennakkolisenssistä ilmoitusvelvollisuudesta (nk. notifiointi), jos se täyttää uudistetussa de minimis -asetuksessa säädetyt yleiset ja erityiset edellytykset. Jos jäsenvaltio kuitenkin toteuttaa tukitoimenpiteen, joka ei täytä kaikkia sovellettavan uudistetun de minimis -asetuksen edellytyksiä, ilmoittamatta siitä ennakolta komissiolle, kyseisen tuen täytäntöönpano on sääntöjen vastaista. Uudistetun de minimis -asetuksen johdosta voimassaolevaa kansallista ajoneuvojen hankintatukiohjelmasta tulee siis kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen osalta muuttua siten, että se vastaa voimassaolevaa EU-valtioneuvoston päätöstä. Mikäli näin ei toimita, kyseessä on jäsenvaltion myöntämä laitton valtiontuki. Siltä osin kuin korvaavaa oikeusperustaa ei ole löydettävissä voimassa olevan EU-valtioneuvoston päätöksen puitteissa, on tällaisesta kansallisesta tukimuodosta luovuttava.

Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien myöntämistä voitaisiin jatkossakin rajoittaa maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Myös yrityskohtaisen tuen kokonaismäärä voitaisiin pitää 200 000 eurossa verovuodessa esitetyn 300 000 euron rajan sijasta. Tässä tapauksessa kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tukiohjelmaan sisältyisi jatkossa rajoituksia, jotka olisivat puhtaasti kansallisia. Tämä saattaisi alentaa Suomen kilpailukykyä. Siten esitettyjä rajausten poistoja pidetään perusteltuna.

Muuntotuki liikenteen päästövähennystoimenpiteenä voitaisiin huomioida esimerkiksi keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) valmistelun yhteydessä. Koska vuonna 2022 budjetoidut määrärahat ovat käytettävissä ilman uudelleenbudjetointia vuoden 2024

loppuun saakka, pidetään muuntotukia koskevien pykälien palauttamista lakiin tässä vaiheessa tarkoituksenmukaisena.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Ruotsi

Ruotsissa on tukiohjelma (nk. ilmastopalkkio, ruotsiksi *klimatpremie*) nollapäästöisten ja puhtaiden kuorma-autojen ja työkoneiden hankintaan. Ohjelma on voimassa vuoteen 2028 saakka. Siitä tuetaan mm. sähkö-, vety- ja kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen sekä ympäristöystävällisten työkoneiden hankintaa. Ohjelmaan on budjetoitu yhteensä 576 miljoonaa Ruotsin kruunua (noin 49,9 miljoonaa euroa, tieto 28.3.2024).

Ohjelman kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien EU:n valtiontukilainsäädännön mukainen oikeusperusta muutettiin 30.1.2024 julkaistulla asetusmuutoksella uudistetuksi de minimis -asetukseksi. Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan oli mahdollista saada tukea 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista, mikä vastaa noin 125 000 ruotsin kruunun (noin 10 845 euroa, tieto 28.3.2024) hankintatukea kaasukäyttöiselle kuorma-autolle.

Ruotsissa ei ole tukiohjelmaa henkilöautojen muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

5.2.2 Saksa

Saksa tuki paineistetulla tai nesteytetyllä kaasulla kulkevien kuorma-autojen hankintaa vuoteen 2021 asti osana energiatehokkaiden ja vähähiilisten hyötyajoneuvojen tukiohjelmaa. Tällä hetkellä Saksassa ei tueta kaasukäyttöisten paketti- tai kuorma-autojen hankintaa tai henkilöautojen muuntamista etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

5.2.3 Itävalta

Itävallassa ei tueta kaasukäyttöisten paketti- tai kuorma-autojen hankintaa tai ajoneuvojen muuntamista etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

Itävallassa on tukiohjelma (nk. ENIN, englanniksi *Emission-Free Commercial Vehicles and Infrastructure*) päästöttömien paketti- ja kuorma-autojen hankintaan. Tukikelpoisia ovat tuen myöntämisen edellytykset täyttävät sähkö- ja vetikäyttöiset ajoneuvot. Tukiohjelmaan on tehty päätökset yhteensä 445 miljoonan euron määrärahasta, sisältäen myös infrastruktuurin tuet. Tukiohjelman on tarkoitus olla voimassa vuoden 2026 loppuun saakka.

6 Lausuntopalaute

Esityksen kiireellisyyden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunnalla voisi olla mahdollisuus käsitellä lakimuutokset siten, että ne saataisiin voimaan de minimis -asetuksen siirtymäsäännöksen mukaisesti viimeistään 1.7.2024. Lausuntokierros pidettiin 21.2.2024 -22.3.2024.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 32 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, valtiovarainministeriö, valtioneuvoston kanslia, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Autoalan Keskusliitto, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuoajat- ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Energiateollisuus ry, Etanoliautoilijat ry, Gasgrid Finland Oy, Gasum Oy, Jätehuoltoyhdistys ry, Luonnonvarakeskus (Luke), Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Neste Oyj, Suomen biokierto ja biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Suomen ympäristökeskus (Syke) ja Teknologiateollisuus ry.

Esitysluonnokseen saapui 29 lausuntoa, joista kolme lausuntokierroksen päätyttyä. Lausunnon antoivat maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry (yhteislausunto), Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Luke, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto, Syke, Sähköinen Liikenne ry, Rahtarit ry, North European Oil Trade Oy (NEOT), Suomen Yrittäjät ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Taksiliitto ry, StepOne Tech Oy ja Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO).

Edellä mainituista maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö ja sisäministeriö ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa asiasta.

Lausunnonantajat kannattivat yleisesti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia osana liikenteen päästövähennyskeinoja. Esitettyjä EU:n valtioneuvoston päätöksen muutosten perusteella tehtäviä muutoksia pidettiin yleisesti tärkeinä. Lisäksi moni lausunnonantaja piti muuntotukia oikeudenmukaisen siirtymän edistämiskeinona ja kannatti niiden hakumahdollisuuden palauttamista lakiin. Autoalan Keskusliitto ja Autotuoajat ja -teollisuus ry nostivat puolestaan lausunnossaan esille näkökulmia, joiden mukaan muuntotuet eivät olisi perusteltuja. Lausunnonantajista Sykkeellä ei ollut yksiselitteistä kantaa muuntotukien tukemiseen.

Lausuntojen muutosehdotukset koskivat pääasiassa tukiohjelman hakuajan ja lain voimassaolon pidentämistä sekä tuettavien ajoneuvojen ja tukisummien kasvattamista. Usea lausunnonantaja toivoi lakiehdotusten tulevan voimaan mahdollisimman pian, jotta kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukia voitaisiin myöntää myös maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yritykselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun paketti- tai kuorma-auton hankintaan eikä tukiohjelmaan tulisi taukoa.

Useissa lausunnoissa korostettiin biokaasun roolia raskaan liikenteen päästövähennyksien saavuttamisessa. Gasum Oy:n lausunnon mukaan biokaasun tuotantopotentiaalilla voitaisiin kattaa yli viidennes maantieliikenteen energiankäytöstä. Osa lausunnonantajista toi myös esille sähkön mahdollisuudet lisätä logistiikkaketjujen energiatehokkuutta ja samalla siirtymää pois fossiilisista polttoaineista. Vedyn osalta joissain lausunnoissa todettiin tukitoimenpiteiden olevan edelleen tarpeen vedyn liikennekäytön käynnistämiseksi. Muuntotuet (etanoli ja kaasu) nähtiin useissa lausunnoissa tärkeinä toimenpiteinä mm. nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi eri tuloluokissa.

Joissakin lausunnoista nousi esiin tarve tukea ajoneuvojen ohella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin rakentamista. Yhdessä lausunnossa tuotiin esille, että ammattimaiselle tavaraliikenteelle tulisi luoda järjestelmä, jossa biodieselin käyttämisestä koituvat

kustannuslisäykset kompensoitaisiin. Joissain lausunnoissa toivottiin esityksen perusteluiden täydentämistä erityisesti pääasiallisten vaikutusten ja valtiootalouteen liittyvien vaikutusten osalta.

Yleisesti lausuntojen perusteella esityksen perusteluita on täydennetty mm. lisäämällä vaikutukset valtiootalouteen sekä tuomalla aiempaa selkeämmin ilmi kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien ja muuntotukien vaikutuksia kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrään ja jakeluinfraan. Ehdotuksen pääasiallisiin vaikutuksiin on lisäksi tuotu Liikenne- ja viestintäviraston teettämän, muuntotukia koskevan kyselytutkimuksen tulokset. Myös esityksen tavoitteita on hiukan täsmennetty.

Valtiovarainministeriö toi lausunnossaan esille esitysluonnoksen puutteita valtiootaloudellisten vaikutusten osalta. Valtiovarainministeriö huomautti lausunnossaan, että mahdollisia henkilöresurssitarpeita arvioidessa tulisi ensisijaisesti pyrkiä priorisoimaan tehtäviä ja kuluja hallinnonalan sisällä huomioiden Suomen julkisen talouden heikon taloudellisen tilanteen ja muistutti, että resursoinnista päätetään talousarvioissa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Liikenne- ja viestintävirasto toi lausunnossaan esille henkilöresurssitarpeita liittyen tukikäsitteeseen. Valtiovarainministeriön lausunnon perusteella esityksen perusteluihin on täydennetty vaikutukset valtiootalouteen.

Valtiovarainministeriön lausunnon mukaan esitysluonnoksen tavoitteissa on enemmän kyse esityksen keskeisistä ehdotuksista kuin varsinaisista tavoitteista, ja että tukiohjelman tarpeellisuutta pitäisi perustella edelleen erityisesti jakeluvelvoitteen näkökulmasta. Useissa muissa lausunnoissa (mm. Syke, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Bioenergia ry, NEOT Oy, Etanoliautoilijat ry ja StepOne Tech Oy) nostettiin esille erilaisia näkemyksiä ehdotuksen perusteluiden täydentämiseksi mm. jakeluvelvoitteen ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien vaikuttavuuden näkökulmasta. Kilpailu- ja kuluttajavirasto korosti lausunnossaan jälkikäteisseurannan tärkeyttä.

Valtiovarainministeriön lausunnon perusteella lakiehdotuksen tavoitetta on täsmennetty. Esityksen pääasiallisia vaikutuksia on lisäksi täydennetty Liikenne- ja viestintäviraston teettämän kyselytutkimuksen tuloksilla. Lisäksi edellä mainittujen lausuntojen perusteella esityksen perusteluissa tuodaan aiempaa selkeämmin ilmi kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien ja muuntotukien vaikutuksia kaasukäyttöisten ajoneuvojen määrään ja jakeluinfraan.

Ympäristöministeriön lausunnon mukaan esitykseen sisältyvät muutokset ovat perusteltuja ja liikenteen päästökehityksen kannalta oikeansuuntaisia, joskin arvioitujen lakimuutosten päästövaikutukset jäävät kokonaisuudessaan varsin marginaaliseksi. Ympäristöministeriön lausunnon mukaan liikennesektorin merkitys osana taakanjakosektoria on merkittävä ja tehokkaita päästövähennystoimia tarvitaan tulevina vuosina kasvavassa määrin. Hankinta- ja muuntotuista on myönteisiä kokemuksia, mikä ympäristöministeriön lausunnon mukaan puoltaa niiden jatkamista. Ympäristöministeriö tuo lausunnossaan esille, että nyt esitetyt tuet ovat myös kustannustehokkuudeltaan varsin hyvällä tasolla.

Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti lakiehdotusta pääosin lakiteknisenä, pois lukien muuntotukien palauttamista koskevat esitykset. Palautetulla muuntotuella ei maakunnan hallituksen mukaan ole yhteyttä itsehallintopoliittisiin kysymyksiin eikä Ahvenanmaalle tärkeisiin elinkeinoihin. Tämän johdosta Ahvenanmaan maakunnan hallitus katsoi, että lakimuutoksilla ei ole vaikutusta Ahvenanmaahan.

Liikenne- ja viestintävirasto piti lausunnossaan ehdotettuja uudistetun de minimis -asetuksen nojalla tehtäviä muutoksia perusteltuina ja totesi, että esitetyt muutokset asettavat tuen hakijat tasavertaiseen asemaan ja helpottavat viraston hakemuskäsittelyä tältä osin. Myös Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry, Bioenergia ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Rahtarit ry, Syke, Logistiikkayritysten liitto ry, Suomen Yrittäjät ry ja SEO pitivät kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistamista EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten perusteella tärkeänä. Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry, Bioenergia ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Syke, Luke ja SEO nostivat lausunnoissaan esille kannattavansa esitystä tuen yritysکوhtaisen kokonaismäärän nostamisesta 300 000 euroon.

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry toivat yhteislausunnossaan esille, että olisi erittäin tärkeää saattaa muutokset voimaan mahdollisimman pikaisesti perustellen näkemystään mm. kaasukäyttöisten kuorma-autojen markkinoiden pysähtymisellä alkuvuodesta 2024. Myös Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry, Bioenergia ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry sekä Logistiikkayritysten Liitto ry toivoivat, että lakimuutokset tulisivat voimaan mahdollisimman pian.

Liikenne- ja viestintävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Etanoliautoilijat ry, Bioenergia ry, Gasum Oy, Rahtarit ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry ja Suomen luonnonsuojeluliitto ry kannattivat lausunnoissaan etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukien palauttamista koskevia ehdotuksia perustellen näkemyksiään mm. tukien päästövähennysyhyödyillä ja keinoina vauhdittaa liikenteen siirtymää pois fossiilisista polttoaineista oikeudenmukaisella tavalla. StepOne Tech Oy kertoi lausunnossaan yleisesti kannattavansa Etanoliautoilijat ry:n lausunnossa tekemiä esityksiä. Etanoliautoilijat ry korosti lausunnossaan muuntotuen kustannustehokkuutta.

Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry toivat lausunnossaan esille näkökulmia, kuten autokannan keski-ian kasvun pysäyttäminen, liikenneturvallisuuden parantaminen, lähipäästöjen vähentäminen, muutostöiden aiheuttamat vastuukysymykset sekä vähäiset vaikutukset pakokaasupäästöihin, joiden perusteella voidaan kritisoida muuntotukien ehdotettua palauttamista lakiin. Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ja -teollisuus ry esittivät, että konversiotuille ehdotettu täyssähköisten henkilöautojen hankintatuesta säästynyt määräraha siirrettäisiin kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin, jolloin määrärahan päästövähennysvaikutukset olisivat heidän mukaansa kiistatta todennettavissa. Ehdotusta ei ole otettu huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä budjetoidun määrärahan käyttökohteen muuttaminen uudelleenbudjetoinnilla ei ole yleisten budjettikäytäntöjen mukaista.

Usea lausunnonantaja ehdotti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuajan pidentämistä perustellen näkemyksiään tukiohjelman vaikuttavuudella ajoneuvokannan uudistumiseen, raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen alkuvaiheella, yritysten investointivarmuudella ja sillä, ettei hankintatukiin allokoitua määrärahaa saataisi poikkeuksellisen vaikean markkinatilanteen takia kulutettua loppuun. Autoalan keskusliitto ry ja Autotuojat ja -teollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry sekä Logistiikkayritysten Liitto ry esittivät lausunnoissaan, että hankintatuen hakuakaa pidennettäisiin siten, että tukea voi hakea 31.12.2027 asti. Sähköinen Liikenne ry, Suomen Yrittäjät ry, Gasum Oy ja SEO ehdottivat lausunnoissaan hankintatuen hakuajan pidentämistä nykyisestä. Bioenergia ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät, että laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaaisesta tukemisesta olisi voimassa 31.12.2028 asti. Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut (27.3.2024), että jos loppuvuoden 2024 paketti- ja kuorma-autojen hakemusmäärät pysyisivät keskimäärin samoina kuin vuonna 2023, vuosina 2022-23

budjetoiduista määrärahoista jäisi käyttämättä kuorma-autojen osalta noin yksi miljoona ja pakettiautojen osalta noin 2,2 miljoonaa euroa. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien aiemmin ennakoitua pienempään menekkiin arvioidaan vaikuttaneen muun muassa yleinen markkinatilanne ja EU:n valtiontukilainsäädännön rajaukset, ja myös 27.3.2024 tehtyyn arvioon liittyy runsaasti epävarmuuksia. Ehdotuksia hakuajojen pidentämisestä ei kuitenkaan ole otettu huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä yleisen taloustilanteen takia.

Etanoliautoilijat ry, NEOT Oy ja StepOne Tech Oy esittivät, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen tasoa nostettaisiin 200 eurosta 500 euroon. Etanoliautoilijat ry:n mukaan heidän lausunnossaan esittämä muuntotuen taso olisi myös kustannuksiin suhteutettuna perusteltu, sillä asianmukaisesti tehty etanolikonversio maksaa noin 700–900 euroa ja muutostatsastuksen kustannukset ovat noin 100 euroa. Etanoliautoilijat ry perustelee muuntotuen nostamista myös sillä, että muutoksella ei olisi hankinta- ja muuntotukiin myönnettyjen siirtomäärärahojen (Liikenne- ja viestintäviraston arvio 30.1.2024 2,4 miljoonaa euroa) runsauden takia budjettivaikutuksia.

Bioenergia ry sekä Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät lausunnoissaan, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea enintään kymmenen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa nykyisen viiden sijasta. Edellä mainitut esittivät myös lausunnoissaan kaasukuorma-autojen hankintatukien tukisummien nostamista siten, että hankintatuki olisi 8000 euroa N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia, 16 000 euroa N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 40 tonnia ja 30 000 euroa ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia.

Suomen Taksiliitto ry:n lausunnon mukaan hankintatuki on ratkaiseva kannustin kohti vähäpäästöistä taksiliikennettä, ja tuo lausunnossaan esille näkökulmia, joilla perustellaan taksiautoille suunnatun hankintatuen tarpeellisuutta.

Ehdotuksia tuen korottamisesta, tukiohjelman laajentamisesta tai tuettavien ajoneuvojen määrästä ei ole otettu esityksen jatkovalmistelussa huomioon, sillä esityksen tarkoituksena ei ole arvioida uudelleen hankintatuen tai muuntotuen myöntämisen ehtoja vaan lähtökohtaisesti muuttaa voimassa olevaa lakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtiontukilainsäädäntöä ja palauttaa lainsäädäntöön mahdollisuus muuntotukiin eduskunnan lausuman (EV 20/2023 vp) mukaisesti. Lausunnonantajien esitykseen muuntotuen nostamisesta 500 euroon etanolikonversioiden osalta todetaan, että Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2022 julkaiseman selvityksen mukaan Suomessa markkinoilla olevia muutossarjoja myydään tyypillisesti 350–900 euron hintaan.¹⁸ Lisäksi ajoneuvon muutostatsastuksesta tulisi kuluja. Esitetyn 6 §:n mukaan muuntotuen myöntämisen edellytyksenä ei ole muuttamisen tekeminen tietyllä autokorjaamolla, joten muuntotuen voisi saada lain edellytyksien täyttyessä myös sellaisiin muuntoihin, jotka henkilö on itse tehnyt, edellyttäen, että muutos täyttää tekniset vaatimukset ja läpäisee muutostatsastuksen. Mikäli tukisummaa nostettaisiin merkittävästi, tulisi Liikenne- ja viestintäviraston tuen myöntämismenettelyn yhteydessä jatkossa tarkistaa, ettei tukisumma olisi korkeampi kuin etanolikonversion tekemisen kustannukset. Tämä lisäisi viranomaisen hallinnollista taakkaa.

¹⁸ Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalinen selvitys, tekijä VTT, julkaistu 21.11.2022, Traficomien tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022.

Etanoliautoilijat ry tuo lisäksi esille, että olisi hyödyllistä verrata muuntotukien kustannustehokkuutta myös muihin käytettävissä oleviin päästövähennyskeinoihin ja lisätä perusteluihin muiden verrokkimaiden tukitoimia. Etanoliautoilijat ry:n lausunnon mukaan oletusta siitä, että noin puolet konversioista tehtäisiin ilman muuntotukea, ei voida suoraan käyttää ennakoimaan tulevaa. Etanoliautoilijat ry:n lausunnon perusteella esityksen jatkovalmistelussa esityksen pääasiallisia vaikutuksia on täydennetty lisäämällä huomio siitä, että kevään 2023 ajoneuvolain muutosten ja esitettyjen tukien yhteisvaikutuksilla ajoneuvojen muuntoja arvioidaan tekevän Liikenne- ja viestintäviraston seurantatutkimuksen tarkastelujaksoa enemmän. Ehdotuksia muiden liikenteen ilmastotoimien tai verrokkimaiden lisäämisestä hallituksen esityksen perusteluihin ei otettu esityksen jatkovalmistelussa huomioon. Eri toimenpiteiden vaikutuksia taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi arvioidaan keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelman (KAISU) valmistelun yhteydessä.

Rahtarit ry totesi lausunnossaan, että täyssähköisten kuorma-autojen määrän kasvaminen edellyttää kalustohankintojen lisäksi latausjärjestelmäinvestointeja ja toi esille näkökulmia biodieselin päästövähennyspotentiaaliin liittyen. Myös Sähköinen Liikenne ry tuo lausunnossaan esille latausinfrauksen merkittävyyden. Gasum Oy:n lausunnon mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen ja asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttävät laaja-alaista keinovalikoimaa. Sähköinen Liikenne ry toi lausunnossaan esille sähköistymisen olevan lähivuosien tehokkain keino lisätä raskaamman liikenteen ja logistiikkaketjujen energiatehokkuutta ja samalla siirtymää pois fossiilisista polttoaineista.

7 Säännöskohtaiset perustelut

Nimike. Lain nimike palautettaisiin laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaaisesta tukemisesta.

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus ajoneuvon muuntamiseen sekä lakiteknisenä muutoksena lisättäisiin termi ”hankinta” sulkeisiin.

Pykälän 2 momentin 3 kohtaan lisättäisiin säännös siitä, että tätä lakia sovellettaisiin myös muuntotukiin. Ehdotetun säännöksen mukaan tätä lakia sovellettaisiin ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen, jota haetaan viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2024 (*muuntotuki*). Muutos olisi tarpeen, jotta laki soveltuisi myös muuntotukiin, mikäli ajoneuvojen muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi olisi määrärahaa käytettävissä. Muuntotukien hakuajan päättäminen esityksen mukaisessa aikataulussa olisi tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa loppuvuonna 2024 jätetyistä hakemuksista myöntävän päätöksen vuoden 2024 puolella, mikäli muut lain edellytykset muuntotuen myöntämiselle täyttyisivät. Muuntotukiin käytettävissä oleva vuonna 2022 budjetoitu kolmen vuoden siirtomääräraha on käytettävissä ilman uudelleenbudjetointia vuoden 2024 loppuun saakka.

2 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön. Pykälän 2 momentin viittaus de minimis -asetukseen ehdotetaan päivitettäväksi vastaamaan uudistettua de minimis -asetusta. Komissio julkaisi uudistetun de minimis -asetuksen 13.12.2023 ja se tuli voimaan 1.1.2024. Jatkossa pykälän 2 momentin mukaan tuen myöntämisestä tiettyjen tukimuotojen toteutamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014, jäljempänä *yleinen ryhmäpoikkeusasetus*, liitteen I artiklassa 1 tarkoitetulle yritykselle (*yritys*) säädettäisiin mainitussa asetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa 2023/2831, jäljempänä *de minimis -asetus*. Muilta osin pykälä pysyisi ennallaan.

Lain 2 luvun otsikkoon ehdotetaan lisättäväksi viittaus muuntotukeen.

4 §. Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälä vastaisi uudistettua de minimis -asetusta siitä, että ajoneuvojen hankintatukea voidaan jatkossa myöntää toimialasta riippumatta myös maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Pykälän 4 ja 5 momentin sisällöt kumottaisiin ja pykälän 6 momentti siirrettäisiin 4 momentiksi. Esitetyn pykälän 4 momentin viittaus yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohtaan korjattaisiin viittaukseksi 2 artiklan 18 alakohtaan. Muilta osin pykälä pysyisi ennallaan.

5 §. Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että pykälä vastaisi uudistettua de minimis -asetusta siitä, että ajoneuvojen hankintatukea voidaan jatkossa myöntää toimialasta riippumatta myös maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Pykälän 3 momentin 5 kohta ja 4 momentin sisältö kumottaisiin. Samalla pykälän 3 momentin 4 kohdan perässä oleva sana ”ja” siirtyisi samaisen momentin 3 kohdan perään. Pykälän 5 momentti siirtyisi 4 momentiksi ja 6 momentti vastaavasti 5 momentiksi. Esitetyn pykälän uuden 3 momentin 1 kohdasta poistettaisiin tarpeettomana toistona sana ”raskaan”. Muilta osin pykälä pysyisi ennallaan.

6 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset. Pykälässä säädettäisiin muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Pykälän 1 momentin mukaan muuntotuki voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Lain 2 §:n 2 momentin mukaan yrityksellä tarkoitetaan komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) liitteen I artiklassa 1 tarkoitettua yritystä. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I artiklan 1 mukainen yrityksen määritelmä on laaja. Yrityksiksi katsotaan niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Yrityksiksi katsotaan erityisesti yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin muunnon suorittamisesta. Ehdotetussa 1 kohdassa huomioitaisiin voimassa olevan ajoneuvolain säännökset. Sen mukaan muunto tulisi tehdä tai sitoutua tekemään ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n tai 7 a §:n mukaisesti. Viittaus mainittuihin ajoneuvolain pykäliin kattaisi myös niiden nojalla annetut Liikenne- ja viestintäviraston määräykset. Momentin 2 kohdan mukaan muuntotuki voitaisiin myöntää, jos liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu tai muutostaksastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu auton käyttövoimaksi. Momentin 3 kohdan mukaan muuntotuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 3 momentin mukaan muuntotuki voitaisiin maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Samaisen momentin mukaan muuntotuki voitaisiin myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle tai yritykselle enintään kerran.

Pykälän 4 momentin mukaan muuntotukea ei myönnettäisi vaikeuksissa olevalle yritykselle. Lain 4 §:n 6 momentissa viitataan vaikeuksissa olevan yrityksen osalta yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettuun yritykseen. Ehdotetun 6 §:n 4 momentin mukaan muuntotuki voitaisiin lisäksi myöntää vain, jos muuntoon ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

7 §. Muuntotuen määrä. Pykälässä säädettäisiin muuntotuen määrästä. Ajoneuvon muuntoon myönnettävän muuntotuen määrät vastaisivat ennen lain 1132/2023 voimaantuloa säädettyjä muuntotuen määriä. Ehdotetun 7 §:n mukaan muuntotukea voitaisiin myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

12 a §. Tukikelpoiset kustannukset. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännökset muuntotukien tukikelpoisista kustannuksista. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että tässä laissa tukikelpoisilla kustannuksilla tarkoitettaisiin ajoneuvon muunnosta etanoli- tai kaasukäyttöiseksi aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia taikka yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia. Muilta osin pykälä pysyisi ennallaan.

12 b §. Yritykselle myönnettävän tuen määrä. Pykälän 4 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siinä säädettäisiin lisäksi yrityksille myönnettävien muuntotukien enimmäismäärästä ja yrityskohtaisesta kokonaismäärästä. Pykälän ehdotetun 4 momentin mukaan yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen taikka muuntotuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuen enimmäismäärästä säättäminen olisi kansallisesti tarpeen, sillä voimassa olevan valtionavustuslain (688/2001) 6 §:n 1 momentin perusteella valtionavustus ei saa kattaa valtionavustuksen kohteena olevasta toiminnasta tai hankkeesta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttä määrää, jollei valtionavustuksen myöntämisen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömistä ja perustelluista syistä muuta johdu. Lisäksi pykälän 4 momenttia ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että se vastaisi uudistetun de minimis -asetuksen mukaista yrityskohtaisen tuen kokonaismäärää ja kokonaismäärän laskentajaksoa. Sääntely laajennettaisiin koskemaan myös muuntotukia. Yrityskohtaisen tuen kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon nykyisestä 200 000 eurosta. Lisäksi tuen laskennassa käytetty ajanjakso muutettaisiin verovuodesta vuodeksi. Ehdotukset perustuisivat uudistetun de minimis -asetuksen 3 artiklan 2 kohtaan, jonka mukaan jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa olla yli 300 000:tä euroa minkään kolmen vuoden jakson aikana. Uudistetun de minimis -asetuksen resitaalin (3) mukaan de minimis -asetuksen soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella on aiheellista korottaa jäsenvaltiossa yhdelle yritykselle kolmen vuoden aikana myönnettävän vähämerkityksisen tuen enimmäismäärä 300 000 euroon. Edellä mainitun resitaalin mukaan enimmäismäärä kuvastaa de minimis -asetuksen voimaantulon jälkeen tapahtunutta inflaatiokehitystä ja inflaation arvioitua kehitystä tämän asetuksen voimassaoloaikana. Resitaalin mukaan enimmäismäärä on tarpeen sen varmistamiseksi, että kaikkien tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien toimenpiteiden osalta voidaan katsoa, ettei niillä ole vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja etteivät ne vääristä tai uhkaa vääristää kilpailua. Uudistetun de minimis -asetuksen resitaalin (11) mukaan tätä asetusta sovellettaessa huomioon otettavaa kolmen vuoden ajanjaksoa olisi arvioitava jatkuvasti. Kyseisen resitaalin mukaan jokaisen uuden vähämerkityksisen tuen myöntämisen yhteydessä on otettava huomioon kolmen viimeksi kuluneen vuoden aikana myönnetyn vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä. Muilta osin pykälä pysyisi ennallaan.

16 §. Muuntotuen hakeminen. Pykälässä säädettäisiin muuntotuen hakemisesta. Pykälä vastaisi sisällöltään pitkälti ennen lain 1132/2023 voimaan tuloa voimassa ollutta sääntelyä. Verrattuna aiempaan sääntelyyn, pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että viittaus oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä yritys. Lisäksi pykälän 3 momenttiin lisättäisiin sana ”erikseen” sen selkeyttämiseksi, että ehdolliseen päätökseen ei saisi erikseen hakea muutosta.

17 §. Muuntotuen maksaminen. Pykälässä säädettäisiin muuntotuen maksamisesta. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella. Pykälä vastaisi sisällöltään ennen lain 1132/2023 voimaan tuloa voimassa ollutta sääntelyä.

18 §. Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus. Muuntotukia koskeva viittaus ehdotetaan lisättäväksi pykälään. Pykälä vastaisi sisällöltään ennen lain 1132/2023 voimaan tuloa voimassa ollutta sääntelyä.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan mahdollisimman pian, kuitenkin viimeistään 1.7.2024.

Ehdotetaan, että tämän lain 6 §:ää sovelletaan muuntamiseen, joka on tapahtunut tämän lain voimaantulon jälkeen. Ehdotettu olisi tarpeen sen selkeyttämiseksi, että tuen hakemismahdollisuuden ulkopuolelle rajautuisivat ennen tämän lain voimaantuloa tehdyt ajoneuvojen muunnot.

Ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Lisäksi ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa myönnettyihin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin ja muuntotukiin sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Ehdotetuilla siirtymäsäännöksillä selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisten säännösmuutosten voimaantuloa tehdyt hakemukset käsiteltäisiin loppuun aiemmin voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

9 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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

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 yleisenä tavoitteena on edistää vaihtoehtoisten käyttövoimien liikennekäyttöä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Lakiehdotus edistäisi ympäristöperusoikeuden toteuttamista auttamalla vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

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

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) nimike, 1 §, 2 §:n 2 momentti, 2 luvun otsikko, 4 ja 5 §, 12 a §:n 1 momentti, 12 b §:n 4 momentti ja 18 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1132/2023, sekä *lisätään* lakiin siitä lailla 1132/2023 kumotun 6, 7, 16 ja 17 §:n tilalle uusi 6, 7, 16 ja 17 § seuraavasti:

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

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta (*hankinta*) varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten.

Tätä lakia sovelletaan:

1) sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (*pakettiauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

2) sähkökäyttöisen kuorma-auton, sähkökäyttöisen perävaunun ja kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (*kuorma-auton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

3) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (*muuntotuki*), jota haetaan viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2024.

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Tuen myöntämisestä tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014, jäljempänä *yleinen ryhmäpoikkeusasetus*, liitteen I artiklassa 1 tarkoitetulle yritykselle (*yritys*) säädetään mainitussa asetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) 2023/2831, jäljempänä *de minimis* -asetus.

2 luku

Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan pakettiauton hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettulle yritykselle (*vaikeuksissa oleva yritys*). 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 yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton.

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

1) hankittavan kuorma-auton tai perävaunun ainoa käyttövoima on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

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

1) hankittavan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

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

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

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

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

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

Muuntotuki voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle tai yritykselle enintään kerran.

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

7 §

Muuntotuen määrä

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

12 a §

Tukikelpoiset kustannukset

Tässä laissa *tukikelpoisilla kustannuksilla* tarkoitetaan ajoneuvon muunnosta etanoli- tai kaasukäyttöiseksi aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia taikka yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.

12 b §

Yritykselle myönnettävän tuen määrä

Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen taikka muuntotuen enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintatuen taikka muuntotuen yrityskohtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 300 000 euroa minkään kolmen vuoden aikana.

16 §

Muuntotuen hakeminen

Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.

Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, muuntotukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutostuotoksesta. Jos 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle.

Jos muuntotuen hakijana on yritys, tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. Muuntotukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava 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. Jos 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on toteutettava suunnitelman tai kuvauksen mukainen muunto ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyn muutostuotoksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa erikseen 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 hylkää hakemuksen. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa muuntotuen myöntämisen.

17 §

Muuntotuen maksaminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

18 §

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, 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 hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tämän lain 6 §:ää sovelletaan muuntamiseen, joka on tapahtunut tämän lain voimaantulon jälkeen.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa myönnettyihin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin ja muuntotukiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Helsingissä 8.5.2024

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Laki

vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) nimike, 1 §, 2 §:n 2 momentti, 2 luvun otsikko, 4 ja 5 §, 12 a §:n 1 momentti, 12 b §:n 4 momentti ja 18 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 1132/2023, sekä lisätään lakiin siitä lailla 1132/2023 kumotun 6, 7, 16 ja 17 §:n tilalle uusi 6, 7, 16 ja 17 § seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta

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

1 §

1 §

Soveltamisala

Soveltamisala

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

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta (*hankinta*) varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten.

Tätä lakia sovelletaan:

Tätä lakia sovelletaan:

1) sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (*pakettiauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

1) sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (*pakettiauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

2) sähkökäyttöisen kuorma-auton, sähkökäyttöisen perävaunun ja kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (*kuorma-auton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

2) sähkökäyttöisen kuorma-auton, sähkökäyttöisen perävaunun ja kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (*kuorma-auton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

3) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (*muuntotuki*), jota haetaan viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2024.

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

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

Tuen myöntämisestä tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*) liitteen I artiklassa 1 tarkoitettulle yritykselle (*yritys*) säädetään lisäksi yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1407/2013 (*de minimis* -asetus).

Tässä laissa tarkoitettua tukea ei voida maksaa, jos Euroopan komissio on tehnyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua päätöksen tuen takaisinperimisestä ja sen nojalla tuen hakijalle on annettu eräiden valtion tukea koskevien Euroopan unionin säännösten soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:ssä tarkoitettu takaisinperinnän täytäntöönpanoa koskeva päätös, jota tuen hakija ei ole noudattanut.

2 luku

Ajoneuvon hankintatuki

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

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

Tuen myöntämisestä tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014, *jäljempänä yleinen ryhmäpoikkeusasetus*, liitteen I artiklassa 1 tarkoitettulle yritykselle (*yritys*) säädetään mainitussa asetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) 2023/2831, *jäljempänä de minimis* -asetus.

Tässä laissa tarkoitettua tukea ei voida maksaa, jos Euroopan komissio on tehnyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua päätöksen tuen takaisinperimisestä ja sen nojalla tuen hakijalle on annettu eräiden valtion tukea koskevien Euroopan unionin säännösten soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:ssä tarkoitettu takaisinperinnän täytäntöönpanoa koskeva päätös, jota tuen hakija ei ole noudattanut.

2 luku

Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki

4 §

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety tai niiden

1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan pakettiauton hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

Hankintatukea sellaisen pakettiauton hankintaan, jonka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu, ei kuitenkaan myönnetä de minimis -asetuksen mukaisille maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yritykselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun pakettiauton hankintaan.

Edellä 4 momentissa säädetystä poiketen hankintatukea voidaan kuitenkin myöntää yritykselle tilanteissa, joissa tosiasiallinen tavarakuljetus on de minimis -asetuksen mukaisesti vain yksi osa palvelua. Tukea ei saa kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille yrityksille (*vaikeuksissa oleva yritys*). Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

yhdistelmä taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan pakettiauton hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

(4 §:n 4 momentti kumotaan)

(4 §:n 5 momentti kumotaan)

Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 alakohdassa tarkoitettulle yritykselle (*vaikeuksissa oleva yritys*). 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 yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasuvetykäyttöisen kuorma-auton.

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

1) hankittavan kuorma-auton tai perävaunun ainoa käyttövoima on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

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

1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen

Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasuvetykäyttöisen kuorma-auton.

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

1) hankittavan kuorma-auton tai perävaunun ainoa käyttövoima on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

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

1) hankittavan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä

Voimassa oleva laki

tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen;

4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä; ja

5) *kyseessä ei ole de minimis -asetuksen mukainen maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittava yritys, joka hankkii hakemuksen kohteena olevan kaasukäyttöisen kuorma-auton maanteiden tavarakuljetuksiin.*

Edellä 3 momentin 5 kohdassa säädetyistä poiketen hankintatukea voidaan kuitenkin myöntää yritykselle tilanteissa, joissa tavarakuljetus on de minimis -asetuksen mukaisesti vain yksi osa palvelua. Tukea ei saa kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

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

(uusi §)

Ehdotus

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

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

(5 §:n 3 momentin 5 kohta kumotaan)

(5 §:n 4 momentti kumotaan)

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

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

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

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

2) *liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi*

käyttövoimaksi kaasua tai muutoskatsastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanoli soveltuu auton käyttövoimaksi; ja

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

Muuntotuki voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle tai yritykselle enintään kerran.

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

7 §

Muuntotuen määrä

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

12 a §

Tukikelpoiset kustannukset

12 a §

Tukikelpoiset kustannukset

Tässä laissa tukikelpoisilla kustannuksilla tarkoitetaan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.

Tukikelpoiset kustannukset lasketaan ajoneuvo ostettaessa vähentämällä hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon hankkimisesta aiheutuvat investointikustannukset niistä investointikustannuksista, jotka olisivat aiheutuneet samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon hankkimisesta ilman tukea.

Tässä laissa tukikelpoisilla kustannuksilla tarkoitetaan ajoneuvon muunnosta etanoli- tai kaasukäyttöiseksi aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia taikka yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia ylimääräisiä kustannuksia.

Tukikelpoiset kustannukset lasketaan ajoneuvo ostettaessa vähentämällä hakemuksen

kohteena olevan ajoneuvon hankkimisesta aiheutuvat investointikustannukset niistä investointikustannuksista, jotka olisivat aiheutuneet samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon hankkimisesta ilman tukea.

Tukikelpoiset kustannukset lasketaan ajoneuvo pitkäaikaisvuokrattaessa vähentämällä

Tukikelpoiset kustannukset lasketaan ajoneuvo pitkäaikaisvuokrattaessa vähentämällä hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon pitkäaikaisvuokituksen nettonykyarvo siitä nettonykyarvosta, joka samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon pitkäaikaisvuokituksella olisi ollut ilman tukea. Pitkäaikaisvuokrattaessa tukikelpoisia kustannuksia laskettaessa ei oteta huomioon ajoneuvon käyttökustannuksia.

12 b §

Yritykselle myönnettävän tuen määrä

Yritykselle, jonka palveluksessa on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I mukaisesti määritettynä vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yritykselle, jonka palveluksessa on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I mukaisesti määritettynä vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Muulle kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettulle yritykselle myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton tuen yritysکوhtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 200

hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon pitkäaikaisvuokituksen nettonykyarvo siitä nettonykyarvosta, joka samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon pitkäaikaisvuokituksella olisi ollut ilman tukea. Pitkäaikaisvuokrattaessa tukikelpoisia kustannuksia laskettaessa ei oteta huomioon ajoneuvon käyttökustannuksia.

12 b §

Yritykselle myönnettävän tuen määrä

Yritykselle, jonka palveluksessa on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I mukaisesti määritettynä vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yritykselle, jonka palveluksessa on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteen I mukaisesti määritettynä vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Muulle kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettulle yritykselle myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen *taikka muuntotuen* enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintatuen *taikka muuntotuen* yritysکوhtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 300 000 euroa minkään kolmen vuoden aikana.

000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana.

16 §

Muuntotuen hakeminen

(uusi §)

Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.

Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, muuntotukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutuskatsastuksesta. Jos 6 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle.

Jos muuntotuen hakijana on yritys, tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. Muuntotukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava 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. Jos 6 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on toteutettava suunnitelman tai kuvauksen mukainen muunto ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyn muutuskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa erikseen hakea muutosta.

Jos 3 momentissa tarkoitettu tuen hakija ei ole määräjassa toimittanut tuen myöntämisen edellytyksenä olevia tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto hylkää hakemuksen. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa muuntotuen myöntämisen.

17 §

Muuntotuen maksaminen

(uusi §)

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

18 §

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus

18 §

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea 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 määräaikaan tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, 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 määräaikaan tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Tämän lain 6 §:ää sovelletaan muuntamiseen, joka on tapahtunut tämän lain voimaantulon jälkeen.

Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

Tämän lain voimaan tullessa myönnettyihin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin ja muuntotukiin sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.
