

Emmi Simonen  
VIY / Verkkosasto**Asiakirjatyyppe**  
5.10.2023  
VN/15660/2023

Julkinen

**Lausuntokooste luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta****Liikenne- ja viestintäviraston lausunto**

Liikenne- ja viestintävirasto (jäljempänä Traficom) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Esityksessä ehdotetaan lakia muutettavaksi vastaamaan EU:n valtioneuvoston päätöksen muutoksia. Jatkossa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin de minimis-asetuksen nojalla. Lakiin esitetään lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi.

Traficom toteaa, että ehdotetut muutokset perustuvat EU:n valtioneuvoston päätöksen muutoksiin, jotka edellyttävät kansallisen lainsäädännön muuttamista. Traficom pitää ehdotettuja muutoksia perusteltuina.

Traficom pitää kannatettavana, että lakiehdotuksella edistetään raskaan liikenteen fossiilittomaan käyttövoimaan siirtymistä, ja että vetykäyttöisten ajoneuvojen hankinnan tukeminen on jatkossa mahdollista.

Ehdotetut muutokset edistävät nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaa.

**Ahvenanmaan maakunnan hallituksen lausunto**Begäran om utlåtande

Kommunikationsministeriet har 13.7.2023 begärt utlåtande om förslag till lag om ändring av lagen om stöd för anskaffning av fordon och för konvertering av fordon (1289/2021).

Behörighetsfördelning

I denna del hänvisas till det sakkunnigyttrande (ÅLR 2021/9703) som gavs gällande propositionen (RP 215/2021).

Ändringarnas innehåll och bakgrund

Ändringarna i lagen görs för att motsvara ändringar i EU-lagstiftningen om statsstöd. Anskaffningsstöd för välgasdrivna paket- och lastbilar föreslås. Bestämmelserna om anskaffningsstöd för renodlade elbilar och konverteringsstöd för personbilar ska slopas.

Lagen hänger samman med rikets tilläggsbudget 2023.

Villkoren för att erhålla stöd framgår i 4-5 §§ och innebär bl a att man förbinder sig att genomföra den första registreringen av fordonet i Finland och sedan i sökandens namn håller fordonet registrerat antingen i Fordonsmyndigheten på Ålands fordonsregister eller i trafik- och transportregistret i riket.

Stöd måste sökas senast 31.12.2024.

Ställningstagande

Ändringarna som syftar till att motsvara ändringar i EU-lagstiftningen är att betrakta som ändringar av helt och hållet lagteknisk karaktär.

Landskapsregeringen samtycker således, med hänvisning till vad som anfördes i det tidigare sakkunnigyttrandet (ÅLR 2021/9703), även denna gång till regeringspropositionens lagförslag att inkludera ägare till fordon som kommer att registreras vid anskaffning eller är registrerade vid konvertering i det fordonsregister som förs vid Fordonsmyndigheten på Åland som berättigade att söka om stöden angivna i regeringspropositionen.

## **Työ- ja elinkeinoministeriön lausunto**

### EU:n valtiontukisäännöt

TEM arvioi alustavasti, että esityksen mukainen tukitoimenpide on EU:n valtiontukisääntöjen mukainen, mutta nostaa esille, että tukitoimenpiteestä tulee pyytää yritystukineuvottelukunnan lausunto lain 429/2016 mukaisesti.

TEM ottaa tarkemmin kantaa tukitoimenpiteen EU:n valtiontukisääntöjen mukaisuuteen yritystukineuvottelukunnan lausunnossaan.

### Muuntotuki

TEM kiinnittää huomiota siihen, että laista poistettaisiin kirjaukset tuesta, jota on voinut hakea bensiniikäyttöisten ajoneuvojen muuntamisesta kaasutai etanolikäyttöiseksi. Niin sanottuja muuntotukia on myönnetty vuodesta 2018 lähtien, mutta niiden hakuaika päättyi 31.12.2022. Hakuaikaa ei ole päätetty jatkaa, eikä muuntotuille ole osoitettu uutta määrärahaa. Suomen ajoneuvokantaan suhteutettuna kyseisten konversioiden ja siten myös muuntotukien merkitys on ollut melko vähäinen. Muuntotuet ovat kuitenkin kannustaneet muuntamaan etenkin vanhoja ajoneuvoja vähäpäästöisiksi ja ovat siten olleet tärkeä keino uusien sähköautojen hankkimisen ohella liikenteen päästöjen vähentämisessä. Sähköautojen hankintahinnat ovat edelleen korkeita ja siten konversioita edistämällä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevia ajoneuvoja on voitu saada liikenteeseen erityisesti sellaisissa tilanteissa, joissa sähköauton hankinta ei ole ollut ajankohtaista. Näistä syistä TEM katsoo, ettei muuntotuista tulisi luopua.

## **Sosiaali- ja terveysministeriön lausunto**

Sosiaali- ja terveysministeriöllä ei ole asiasta lausuttavaa

## **Sisäministeriön lausunto**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt sisäministeriön lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Sisäministeriö ilmoittaa, ettei sillä ole asiassa lausuttavaa oman toimialansa osalta.

## **Puolustusministeriön lausunto**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 13.7.2023 päivätyllä lausuntopyynnöllä puolustusministeriöltä lausuntoa luonnoksesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta (1289/2021) muuttamisesta. Puolustusministeriöllä ei ole huomautettavaa esitysluonnoksesta.

## **Suomen ympäristökeskus SYKE:n lausunto**

Suomen ympäristökeskus kiittää lausuntopyyntösi koskien luonnosta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Suomen ympäristökeskus ei lausu asiassa.

### **Maa- ja metsätalousministeriön lausunto**

Maa- ja metsätalousministeriöllä ei ole lausuttavaa asiaan.

### **Opetus- ja kulttuuriministeriön lausunto**

Opetus- ja kulttuuriministeriöllä ei ole lausuttavaa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

### **Valtiovarainministeriön lausunto**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikon esityksestä. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi otsikon lakia vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Esityksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla. Esityksen mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa de minimis -asetuksen nojalla.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa, joten uuden tuen aloittamisella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta.

Lisäksi täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä ehdotetaan kumottavaksi, sillä niiden haku aika on päättynyt 31. päivänä joulukuuta 2022.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 toiseen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

### Valtiovarainministeriön lausunto

Pääministeri Marinin hallitus osoitti paketti- ja kuorma-autoille yhteensä 12 milj. euron määrärahan hankintatukiin vuosina 2022 ja 2023. Kolmivuotinen siirtomääräraha on käytettävissä vuosien 2024 ja 2025 loppuun saakka, tai kunnes määräraha on sidottu myönteisin tukipäätöksin.

Määrärahapäätöksistä johtuen vuonna 2022 nyt muutettavana olevaa hankintatukilakia muutettiin siten, että tukien haku aikoja pidennettiin paketti- ja kuorma-autojen osalta vuoden 2024 loppuun (986/2022). Liikenne- ja viestintäviraston tilastojen mukaan määrärahoista oli sidottu 33-35% per 3.7.2023. Siten lakimuutos on perusteltu, vaikkei hankintatukiin olekaan tarkoitus osoittaa lisärahoitusta jatkovuosille.

Esityksessä on tarkoitus kumota viitaukset henkilöautojen muunto- ja hankintatukiin, mitä valtiovarainministeriö kannattaa. Henkilöautojen hankintatukien vaikuttavuus on ollut varsin heikko ja lisäksi täyssähköautoihin kohdistuu merkittäviä veroetuja. Työsuhde-etuuksien muutokset astuivat voimaan vuoden 2021 alusta, jolloin täyssähköautojen vapaan autoedun ja käyttöedun verotusarvoa alennettiin määräaikaisesti koskien vuosia 2021—2025. Lisäksi samalle ajanjaksolle sähköautojen latausetu vapautettiin verosta. Vuoden 2022 talousarvion mukaisesti sähköautojen verokohtelu muuttui siten, että täyssähköautojen autovero poistettiin ja ajoneuvoveron perusveroa korotettiin. Muutos koskee 1.10.2021 ja sen jälkeen ensirekisteröityjä täyssähköautoja ja sen arvioidaan vähentävän CO<sub>2</sub>-päästöjä 0,01-0,03 Mt vuonna 2030.

Lisäksi EU:n raja-arvoasetuksen mukaan autonvalmistajien on laskettava vuonna 2030 hiilidioksidipäästöjä 55 % vuoden 2021 tasosta ja vuonna 2035 päästöjen tulee olla nolla. Raja-arvoasetuksessa vaatimukset kiristyvät myös pakettiautojen osalta, kun tavoitteena on nollapäästöt niin ikään vuonna 2035. Kuorma-autojen osalta komission asetusehdotuksen mukaan raja-arvoja kiristettäisiin siten, että EU:n tasolla vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 %, vuodesta 2035 lähtien 65 % ja vuodesta 2040 lähtien 90 % verrattuna vuoteen 2019. Raja-arvojen kiristäminen johtaa edullisempiin kuluttajahintoihin ja vähentää liikenteen päästöjä, mitkä samalla vähentävät tukitoimenpiteiden tarvetta päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Yleisesti ottaen valtiovarainministeriö katsoo, että hankintatukiin liittyy riski siitä, että ajoneuvot, joille on myönnetty hankintatukea, eivät lopulta jää Suomen autokantaan, vaan siirtyvät muihin maihin, eivätkä siten edistä Suomen taakanjakosektorin päästöjä. Mitä suurempi hankintatuki on, sitä suuremmaksi riski muodostuu, koska kannustin rekisteröidä auto ensiksi Suomeen kasvaa.

Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan yrityksille suunnatut hankintatuet ovat taloudellisesti heikosti perusteltuja. Ensinnäkin, toisin kuin kotitalouksien tapauksessa, hankintatukia ei voida perustella yhtä hyvin yritysten lyhytnäköisyydellä, sillä yritysten voidaan lähtökohtaisesti olettaa huomioivan kotitalouksia paremmin päätöstensä taloudellisia vaikutuksia. Toiseksi, siinä missä henkilöautojen hankintatuilla voidaan korjata arvonlisäverotuksesta kotitalouksille syntyviä negatiivisia investointikannusteita sähköautoihin, ei vastaavaa perustetta ole yrityskäytössä oleville paketti- ja kuorma-autoille, koska yrityskäytössä autojen hankintahintaan sisältyvät arvonlisäverot ovat arvonlisäverotuksessa vähennyskelpoista välituotekäyttöä.

Hallituksen esityksen luonnoksessa sähkö- ja vetikäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärät eroavat siten, että pienillä yrityksillä tuen enimmäismäärä olisi 60 %, keskisuurilla yrityksillä 50 % ja suurilla yrityksillä 30 %. Vaikka ryhmäpoikkeusasetus esitysluonnoksen mukaan mahdollistaa tällaisen porrastuksen, esitysluonnoksessa ei perustella, miksi kansallisessa lainsäädännössä tuen enimmäismäärän tulisi määräytyä yrityksen koon perusteella, eikä tuen enimmäismäärä vastaisi kaikilla yrityksillä suurten yritysten enimmäismäärää eli 30 %. Valtiovarainministeriö katsoo, että yritysten yhdenmukaisesta kohtelusta poikkeamiselle pitäisi olla painavat perusteet. Ilman perusteita tukisumma tai tuen enimmäismäärä olisi markkinavääristymien välttämiseksi perustellumpaa asettaa siten, ettei yrityksen koko vaikuta saatavan tuen määrään.

Valtiovarainministeriö haluaa myös korostaa, että kaasukäyttöiset paketti-, kuorma- ja linja-autot saavat tällä hetkellä huomattavaa verotukea kaasun liikennepolttoaineiden energiaveromallia kevyemmän verotuksen muodossa. Toisin kuin kaasukäyttöisiltä henkilöautoilta, verotukea ei korjata käyttövoimaveron avulla. Yksittäisellä kaasukäyttöisellä autolla verotuen suuruus voi olla ajokilometreistä ja polttoaineen kulutuksesta riippuen karkeasti jopa 7 000 - 20 000 euroa vuodessa.

Esitysluonnoksessa ei arvioida kaasukäyttöisten autojen hankintatukien tai niiden muutosten vaikutuksia taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöihin. Valtiovarainministeriö haluaa muistuttaa, että koska kaasu on liitetty liikenteen uusiutuvien polttoaineiden jakeluvaiheeseen, kaasukäyttöisten autojen määrän kasvu ei vähennä taakanjakosektorin päästöjä tai laske polttoaineiden hintoja. Huolimatta siitä, että liikenteessä käytettävän biokaasun kulutuksen nousu laskee tarvittavan HVO-polttoaineiden määrää, se ei kuitenkaan laske bensiinin ja dieselin hintaa, koska biokaasun kulutuksen nousu ei muuta polttoaineiden jakelijoiden rajakustannusta. Sen sijaan kaasukäyttöisten autojen hankintatuet todennäköisesti lisäävät maa- ja biokaasun kokonaiskysyntää ja siten lisäävät todennäköisesti Suomen riippuvuutta maakaasusta. Tämä johtuu siitä, että biokaasun kysynnän noustessa liikenteessä biokaasun tarjonta muille sektoreille vähenee ja koska biokaasun kokonaistarjonta ei todennäköisesti kasva yhteen biokaasun kysynnän nousun seurauksena,

muut kaasua käyttävät sektorit ovat riippuvaisempia maakaasusta. Valtiovarainministeriö katsookin, että kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukien sijaan biokaasun tarjontaa olisi syytä edistää keinoin, jotka eivät lisää kaasun kokonaiskysyntää, mutta vähentävät taakanjakosektorin päästöjä kustannustehokkaasti. Tällainen keino olisi biokaasun jakeluveloitteen ulottaminen kaikkeen taakanjakosektorilla käytettävään biokaasuun.

Hallituksen esityksen luonnoksessa kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille hankintatukea myönnettäisiin de minimis-tukena siten, että hankintatukea eivät voisi saada tieliikenteen tavaraliikenteen tavarakuljetuksen toimialan yritykset, mikä johtuu siitä, että näille ei voida myöntää de minimis-tukea autojen hankintaan. Valtiovarainministeriö pitää mahdollisena ongelmana rajanvetoa yritysten välillä, sillä yrityksillä voi olla eri toimialaluokkaan kuuluvia palveluja, joista osa voi olla ns. yhdistettyä palvelua ja osa tieliikenteen tavarankuljetusta. Tämä voi johtaa epäselvyyksiin tuen myöntämiskriteereissä sekä johtaa entisestään hallinnollisten kustannusten nousuun.

Valtiovarainministeriö katsoo, että paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien sijaan taakanjakosektorin ja liikenteen päästöjä olisi jatkossa perustellumpaa vähentää liikenne- ja lämmityspolttoaineiden veroja korottamalla. Esimerkiksi paketti- ja kuorma-autojen päästöohjausta voitaisiin lisätä kustannustehokkaammin pienentämällä dieselin ja kaasun energiaverotukia.

Hallituksen esityksessä ei todeta uusia viranomaisvaikutuksia, mitä valtiovarainministeriö pitää hyvänä. Hankintatukiin liittyvät hallinnolliset kustannukset ovat olleet aiemmin varsin mittavat erityisesti verrattuna verohallinnossa tehtäviin toimenpiteisiin ja niiden hallinnollisiin kustannuksiin. On tärkeää, että ministeriöissä ja virastoissa tunnustetaan tarve priorisoida tehtäviä julkisen hallinnon tehostamiseksi sekä työvoiman saannin turvaamiseksi yksityiselle sektorille.

## Yritystukineuvottelukunnan lausunto

Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuki

### 1. Lausuntopyyntö ja tuen kuvaus

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 9.8.2023 päivättyllä lausuntopyyntöllä yritystukineuvottelukunnalta lausuntoa siitä, täyttääkö *Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuki* Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen kriteerit ja siitä, mitä valtiontukisääntöjen mukaista menettelyä tukitoimenpiteen osalta tulisi noudattaa (lausuntopyyntö liitteenä).

### *Tuen tavoitteet ja sisältö*

Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (jäljempänä *hankinta- ja muuntotukilaki*, 1289/2021) tuli voimaan 1.1.2022. Voimassa olevan lain mukaan hankintatukea voi saada sähkö- ja kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintaan.

Nyt lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia, jotta sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukea voitaisiin myöntää myös jatkossa. Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukikategoria. Ajoneuvon hankintatuen tarkoituksena on kannustaa hankkimaan sähköllä, kaasulla tai vedyllä toimivia paketti- ja kuorma-autoja, jotka hankintahinnaltaan ovat vielä fossiililla polttoaineilla toimivia ajoneuvoja kalliimpia ja siten edistää Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin päästövähennysveloitteen saavuttamisessa.

Vuosien 2022–23 valtion talousarvioissa on budjetoitu yhteensä 12 miljoonaa euroa sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin siirtomäärärahana. Määräraha jakaantuu puoliksi paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin niin, että kummallekin ajoneuvoluokalle on vuosina 2022–23 osoitettu kuusi miljoonaa euroa määrärahaa. Vuoden 2023 talousarviossa näistä määrärahoista on budjetoitu yhteensä 2,5 miljoonaa euroa. Päätososan käyttösuunnitelmassa määräraha jakautuu siten, että sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin olisi käytettävissä 1,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin 1 miljoonaa euroa.

Ennakoarviointi

### 2.1 EU:n lainsäädännön mukaisten valtiontuen edellytysten täyttyminen

Tukitoimenpiteen arvioidaan täyttävän Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107 artiklan 1 kohdan mukaiset valtiontuen kriteerit. Tuki myönnetään valtion varoista taloudelliseen toimintaan. On mahdollista, että tuelle osoitettu määräraha loppuisi kesken kauden, eli osa hakijoista voi olla saamatta tukea. Tukitoimenpide on näin ollen valikoiva. Lausuntopyynnön mukaan tukitoimenpiteellä voi olla vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailuun.

### 2.2 Valtiontukea koskeva menettelytapa

Lausuntopyynnön mukaan tukitoimenpiteeseen soveltuu yleinen ryhmäpoikkeusasetus (*komission asetus (EU) No 651/2014 muutoksineen*, jäljempänä RPA). Asetukseen kesällä 2023 tehdyt muutokset edellyttävät muutoksia voimassa olevaan ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilakiin, sillä tuet nollapäästöisten ja puhtaiden ajoneuvojen hankintatuille pitää jatkossa asetuksen muutosten johdosta myöntää uuden 36 b artiklan (Investointituki puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden jälkiasennuksiin) nojalla nykyisen 36 artiklan sijaan.

RPA:n 36 b artiklan 1 kohdan mukaan investointituki, jota myönnetään tie-, raide-, sisävesi- tai meriliikenteen puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden, ilma-aluksia lukuun ottamatta, jälkiasennuksiin, jotta ne voidaan luokitella puhtaiksi tai päästöttömiksi kulkuvälineiksi, on perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sisämarkkinoille soveltuva, ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että se täyttää 36 b artiklassa ja RPA:n I luvussa säädetyt edellytykset.

Sähkö- ja vetykäyttöiset paketti- ja kuorma-autot ovat 36 b artiklan mukaisia nollapäästöisiä ja puhtaita ajoneuvoja, joten niihin voidaan soveltaa kyseisen artiklan säännöksiä. RPA:n mukaista tukea voidaan myöntää sellaisten puhtaiden kulkuvälineiden, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety hankintaan. Näin ollen kansalliseen hankinta- ja muuntotukiohjelmaan kuuluvat kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tuet eivät jatkossa enää kuulu RPA:n soveltamisalaan.

Sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien osalta ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan pääsääntönä on, että ajoneuvojen hankintatuet myönnetään tarjouskilpailumenettelyssä. Kuitenkin artiklan 6 kohdan mukaan tarjouskilpailumenettelystä voidaan poiketa, jos tuki myönnetään perustuen tukiohjelmaan. Ajoneuvojen hankintatukijärjestelmä perustuu siitä annettuun säädökseen, jonka perusteella valtionapuviranomainen myöntää tukia, joten ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen hankintatukia ehdotetaan jatkossakin myönnettävän hakemuksesta tarjouskilpailumenettelyn sijaan.

36 b artiklan 6 kohdan mukaan tuen tuki-intensiteetti saa olla enintään 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuki-intensiteettiä voidaan korottaa 10 prosenttiyksikköä päästöttömien kulkuvälineiden osalta ja 20 prosenttiyksikköä keski suurten yritysten osalta tai 30 prosenttiyksikköä pienten yritysten osalta.

Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukiin on tarkoitus soveltaa de minimis –asetusta (*komission asetus (EU) No 1407/2013*), sillä de minimis -asetus ei sisällä rajoituksia tuettavan ajoneuvojen käyttövoiman osalta. De minimis –asetuksen 3 artiklan 2 kohdan perusteella vähämerkityksistä tukea ei kuitenkaan saa myöntää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

De minimis -asetuksen voimassaolo päättyy 31.12.2023. Lausuntopyynnön mukaista lakia on tarkoitus tarkistaa, kun de minimis –asetuksen muutokset ovat julkaistu. Liikenne- ja viestintäministeriön on tarkoitus antaa muutosten johdosta eduskunnalle täydentävä hallituksen esitys tai, mikäli aikataulusyistä tämä ei ole mahdollista, uusi hallituksen esitys.

## 2. Yritystukineuvottelukunnan lausunto

*Yritystukineuvottelukunta puoltaa ennakoarvioinnissa esitettyä ja toteaa, että vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuki täyttää EU:n lainsäädännön mukaiset valtiontuen edellytykset.*

*Valtiontukea koskevana menettelytapana kyseessä olevan tukiohjelman tapauksessa voidaan soveltaa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklaa. Yritystukineuvottelukunta toteaa, että ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen edellyttää, että myönnettävä tuki täyttää asetuksen I ja II luvun yleiset edellytykset sekä 36 b artiklan mukaiset erityiset edellytykset. Yritystukineuvottelukunta suosittelee, että asetuksen I luvun edellytyksissä mainittu ns. Degendorf–ehto olisi mainittu tukiohjelmaa koskevassa hallituksen esityksessä tai tukiohjelmaa koskevassa kirjallisessa ohjeistuksessa. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta menettelytapana voidaan soveltaa ns. de minimis –asetusta.*

Esittelijä: erityisasiantuntija Elisa Fagerström

## Helen Oy:n lausunto

Helen kiittää mahdollisuudesta kommentoida lakiluonnosta ja toteaa lausunnossaan seuraavaa:

Vedyn liikennekäyttö tarjoaa Suomen olosuhteissa merkittäviä päästövähennysmahdollisuuksia erityisesti raskaassa liikenteessä. Vetyajoneuvojen tankkausaika on lyhyt ja kantama on pitkä. Suomen uusiutuvan energian tuotantopotentiaalin ansiosta uusiutuvan vedyn hinta tulee olemaan liikennekäytössä varsin kilpailukykyinen.

Vetyliikenteen markkinoiden kehittyminen vaatii kuitenkin alkuvaiheessa tukea etenkin tankkausinfraan rakentamiseen, että vetyajoneuvojen hankintaan. Koko vetyliikenteen arvoketjun yhdenaikainen tukeminen lisää yksittäisten tukien vaikuttavuutta ja mahdollistaa toiminnan myöhemmän markkinaehtoisuuden. Vetyliikenteeseen panostaminen alkuvaiheessa tukee myös kotimaisten toimijoiden jalansijaa markkinalla. Muussa tapauksessa investointeja saattavat myöhemmin olla toteuttamassa yksinomaan ulkomaalaiset yhtiöt.

Yllä olevista syistä Helen pitää tervetulleena hallituksen esitystä ajoneuvojen hankintatukien laajentamisesta vetykäyttöisiin paketti- ja kuorma-autoihin. Lakimuutosten voimaantulo vuoden 2024

alussa on erittäin tärkeää, jotta Suomessa olisi vetyajoneuvoja ensimmäisten vetytankkausasemien toiminnan käynnistyessä kesällä 2024.

## **Autotuoajat ja –teollisuus ry:n ja Autoalan Keskusliitto ry:n lausunto**

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on suuri tarve

Vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella on vallitsevassa markkinatilanteessa suuri tarve, sillä paketti- ja kuorma-autokannassa kaasu- ja sähköautojen määrä kasvaa hitaasti ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Hankintatuesta saatujen kokemusten perusteella hankintatuet ovat vauhdittaneet selvästi sähkö- ja kaasuautojen kysyntää paketti- ja kuorma-automarkkinassa.

Hallituksen esityksen taustalla ovat EU:n valtioneuvoston säätelyyn muutokset. Valtioneuvoston säätelyä koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta on uudistettu ja uusi asetus tulee saattaa jäsenmaissa voimaan kuuden kuukauden sisällä EU-asetuksen voimaantulosta. Nykyinen hankintatukilaki on voimassa 31.12.2024 asti, joten nyt valmisteilla oleva muutos muuttaisi hankintatukilakia käytännössä 1.1.2024 alkaen.

Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista kaasukäyttöisten autojen hankinnan tukemista, sillä asetukseen lisätty uusi ajoneuvojen tukea koskeva artikla rajaa tuen vain sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety. Kaasukuorma-autojen tuki on tämän takia ohjattu lakiesityksessä de minimis -asetuksen perusteella vain sellaisille ajoneuvoille, joita käytetään muuhun kuin suoranaisesti maanteiden tavarakuljetuksiin. Kaasukuorma-autot olisivat tukikelpoisia tästä johtuen jatkossa vain, jos ne ovat esimerkiksi jätekuljetuksiin ja -keräilyyn käytettäviä autoja tai posti-, muutto- ja kuriiripalvelun ajoneuvoja, sillä nykyinen de minimis -asetus ei salli tukea ajoneuvohankintoihin muutamia erityistapauksia lukuun ottamatta. De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uusimassa siten, että jatkossa sen kautta voitaisiin jatkossa ohjata väljemmin myös ajoneuvoille suunnattuja tukia. On olennaisen tärkeää, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille, joten hankintatukilain muotoilua tulisi tältä osin vielä tarkastella uudelleen, kun uusi de minimis -asetus on loppuvuoden aikana hyväksytty. Kaasukuorma-autojen hankintatuella on vahva poliittinen tuki, ja myös uudessa hallitusohjelmassa biokaasu ja synteettinen metaani on nostettu esiin kuorma-autoliikenteen polttoainevaihtoehtona, joten kaasukuorma-autojen tuen jatkamiselle on vahvat perusteet. Ilman kaasukuorma-autojen määrän merkittävää kasvua biometaanin kysyntää ei liikennesektorilla ole mahdollista nostaa jakeluvaihtoehtolainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Esitämme lausunnossamme muutamia muutoksia lakiluonnokseen. Muutokset koskevat lain voimassaoloaikaa, hankintatuen hakuprosessia, tuen maksimimäärää, tuella hankittavien autojen enimmäismäärän nostamista sekä tuen laajentamista M2-luokan pienoislinja-autoihin.

Muutosesityksemme paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskeviin lain kohtiin on esitetty tarkemmin alla:

### 1) Tuen enimmäismäärä

Ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen. Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jatkossakin tuen myöntämisen ilman tarjouskilpailumenettelyä,



kun tuki myönnetään tukiohjelman perusteella. Tukiohjelmien perusteella jaettavaan tuen tuki-intensiteetti on kuitenkin rajattu tarjouskilpailumenettelyä alemmas.

Aiemmin EU:n valtiotukisääntelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. Tuemme ministeriön esitystä siitä, että tuki-intensiteetti nostettaisiin valtiotukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskiuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä. Tuki-intensiteetin nosto on perusteltua, sillä erityisesti leasingpakettiautoilla 40 prosentin raja on usein leikannut sähköautojen tukisummaa.

Tuen enimmäismäärät riippuvat lisäksi ajoneuvon koosta ja hankintatukilaissa määritellyistä maksimimääristä. Esitämme, että sähkökuorma-autojen hankintatuen euromääräisiä tukisummaa nostettaisiin inflaatiokehityksen takia 20 prosentilla. Tukisummat ovat tuntuvia, mutta koska hintaero dieselkalustoon nähden on vielä suuri, tukisummat jäisivät edelleen maltillisiksi valtiontukisääntelyn sallimaan tuki-intensiteettiin nähden.

Jatkossa kaasukuorma-autojen hankintatuet eivät enää perustuisi ryhmäpoikkeusasetukseen, vaan niitä säänneltäisiin de minimis -asetuksen kautta. De minimis -asetus ei aseta rajaa tuki-intensiteetille, vaan tuen enimmäismäärä on sidottu yrityksen vuosittain saaman tuen määrään. Esitämme, että kaasukuorma-autojen tukisummaa nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon, jotta kaasukuorma-autojen kysyntää voitaisiin lisätä.

Tukien maltillinen nosto ei vaikuttaisi merkittävästi budjettitarpeeseen, mutta lisäisi sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää.

## 2) Vetykäyttöisen ajoneuvojen määrittely

Hallituksen esityksessä tuki on esitetty laajennettavan myös vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille, mikä laajentaisi valikoimassa olevia vähäpäästöisiä teknologiavaihtoehtoja. Muutos on erittäin tärkeä täydennys, joka tekee hankintatuesta aiempaa teknologianeutraalimman ja tukee vedyn tieliikennekäyttöä. Ensimmäiset vedyn julkiset jakeluasemat saadaan näillä näkymin käyttöön ensi vuonna, ja on erittäin tärkeää, että vielä toistaiseksi kalliit vetykäyttöiset ajoneuvot sisältyvät olemassa oleviin hankintatukiin.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevaa pykälää on ehdotettu muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää, jos hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety taikka pääasiallinen käyttövoimana on kaasu. Lisäyksellä edellytettäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen ajoneuvon ainoana käyttövoimana olisi vety. Tässä yhteydessä on huomattava, että vetykäyttöisen ajoneuvojen toisena käyttövoimana on tyypillisesti sähkö ja vetykäyttöisissä autoissa on tyypillisesti myös ajovoima-akku. Lain muotoilussa olisi varmistettava, että myös vety- ja sähkökäyttöiset ajoneuvot olisivat tukikelpoisia. Esitämme, että muotoilu tarkistettaisiin muotoon ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö ja/tai vety taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu”.

## 2) Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärän nostaminen

Nykyinen hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuuret tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin, rajaa olisi perusteltua nostaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen ajoneuvon hankintaan kalenterivuoden aikana.

### 3) Hakuprosessin yksinkertaistaminen

Lain mukaisesti pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea on haettava Traficomista ennen ajoneuvon hankintaa, sillä valtiontukea koskevat säädökset edellyttävät, että autoa ei ole hankittu ennen tuen hakemista. Lain perustelujen mukaisesti tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta.

Nykyisessä hakuprosessissa Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut autosta ehdollisen päätöksen. Nykyinen prosessi hidastaa ja monimutkaistaa tarpeettomasti paketti- ja kuorma-autokauppaa, sillä ehdollisen päätöksen saamiseen voi kulua useita viikkoja ja tieto päätöksestä ei kaikissa tapauksissa kulje sujuvasti tuen hakijalle. Esitämme, että prosessia muutettaisiin siten, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskeva tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia. Vastaavaa menettelyä sovelletaan esimerkiksi työpaikkojen latausinfrauksessa, jossa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty.

### 4) Tuen laajentaminen pienoislinja-autoihin

Esitämme lisäksi, että paketti- ja kuorma-autoja koskeva tuki laajennettaisiin M2-luokan linja-autojen hankintaan. Tukisummat voisivat olla samat kuin kevyiden kuorma-autojen luokassa. Sähköautojen kysyntä on kasvussa myös pienoislinja-autokannassa, mutta autojen hankintahinta ja varikkojen latausinfraan vaatimat investoinnit jarruttavat hankintoja. Julkisten hankintojen kiristyvät päästövaatimukset edellyttävät myös taksi- ja pienoislinja-autokannan sähköistymistä. Liikennepalveluyrittäjien mahdollisuudet investoida uuteen kalliimpaan teknologiaan ovat kuitenkin rajalliset, sillä koronapandemian jäljiltä markkina on pienentynyt selvästi ja taksi- ja linja-autoalan kannattavuus on vallitsevassa markkinatilanteessa poikkeuksellisen heikko.

### 5) Hankintatuen voimassaolo

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. Esitämme, että lain voimassaoloa jatkettaisiin lakimuutoksen yhteydessä vuoden 2028 loppuun asti. Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta vielä selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit useimmiten tuleville vuosille. Pitkäaikainen hankintatuki ja näkymät vuosien 2025–2028 investointijaksolle avaisivat yrityksissä uusia mahdollisuuksia tehdä kalustohankintoja autokiertoon ja investointimahdollisuuksiin sovittaen. Vaikka hankintatuen budjetista päätettäisiin jatkossakin vuosittain, pitkäaikainen tuki parantaisi merkittävästi investointivarmuutta, sillä lainsäädännön taitepisteissä lakimuutoksen valmisteluun ja käsittelyaikatauluun liittyy aina epävarmuuksia.

Myös henkilöautojen hankintatuen jatkamiseen on suuri tarve

Vaikka täyssähköautojen osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä on viime vuosina ollut kasvussa, hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä hintaero keskimääräisen uuden bensiiniauton ja täyssähköauton välillä on edelleen noin 20 000 euroa. Autokannan sähköistyminen on kuluvan vuoden aikana hidastunut, sillä viime vuonna sähköautojen kysyntä kasvoi nopeasti bensiinin ja dieselin hinnan poikkeuksellisen kasvun takia. Sähkön hinnan nousu on vähentänyt selvästi täyssähköautojen kysyntää viime elokuusta alkaen ja sähköautojen osuuden ensirekisteröinneistä ennakoidaan kääntyvän tänä vuonna laskuun.

Jotta autokannan sähköistymistä voitaisiin nopeuttaa, esitämme myös täyssähköisten henkilöautojen hankintatuen jatkamista ja hankintatuen avaamista myös vetykäyttöisille henkilöautoille. Kesäkuussa julkaistun hankintatuen vaikutusten arviointia koskevan tutkimuksen (perusteella hankintatuki on ollut

tärkeä kannuste autokannan sähköistymiselle ja se on osaltaan edistänyt autokannan uusiutumista. Vaikka tukisumma oli aiemmassa tuessa verrattain pieni, 2 000 euroa, kyselystä saadun palautteen perustella hankintatuen arvioidaan antaneen lopullisen sysäyksen täyssähköauton hankintapäätökselle kotitalouksissa. Hankintatuen päästövähennyskustannukseksi arvioitiin noin 136 euroa hiilidioksiditonnia kohti, mikä alittaa selvästi esimerkiksi uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitteen päästövähennyskustannukset. Koska henkilöautojen hankintatuen hakuprosessit ja rajaukset ovat erilaisia kuin pääosin yritysten hankkimille paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen, täyssähköisten ja vetykäyttöisten henkilöautojen hankintatuella olisi perusteltua laatia erillinen lainsäädäntö.

## Suomen Kaasuyhdistys ry:n lausunto

Suomen Kaasuyhdistys kiittää lausuntopyynnöstä. Ohessa Suomen Kaasuyhdistyksen lausunto, jonka johtavana sisältönä tiivistettynä on se, että vedyn käytön edistäminen on hyvin suositeltavaa, mutta ei sovi myöskään unohtaa/rajoittaa biokaasun, LNG:n ja synteettisen metaanin käytön edellytyksiä. Juuri nyt ei kannattaisi tehdä liiallisia rajoituksia ja valintoja ajoneuvoteknologioiden välillä. Energiamarkkinat ja -järjestelmät ovat suuressa muutoksessa, ja siten regulaatioissa kannattaisi jättää liikkumavaraa myös ajoneuvopuolelle.

EU-ohjauksen kautta tukia pyritään kohdistamaan enimmäkseen sähköön ja vetyyn. Lausunnon kohteena olevan luonnoksen rajausta on jyrkkä, koska se kohdistuu alueelle, joka nimenomaan kasvattaisi nestemäisen uusiutuvan metaanin kysyntää. Ison volyymin raskas liikenne jäisi tukien ulkopuolelle, joka tarkoittaisi todennäköisesti sitä, ettei kaasun volyymit kasvaisi paljon raskaassa liikenteessä.

Kansallisesta näkökulmasta vaarannetaan raskaan liikenteen päästötavoitteet, koska teknologiat, joilla asioita yritetään ratkaista eivät ole valmiita isoon skaalaan ja sähkörekat eivät sovellu Suomen pitkille etäisyyksille. Vetyrekkoja ei vielä ole saatavilla ja vedyn jakeluinfra kehitys on vasta alkamassa. Ylimenokautena kohti vetytaloutta, luonnoksen linjaukset hidastavat edellä mainittujen vaihtoehtojen kasvua ja nykyinen luonnos ei millään tavalla haasta dieselin valta-asemaa raskaan liikenteen polttoaineena.

Rajaaminen kohdistuisi juuri sille osa-alueelle, jonka sähköistäminen on toistaiseksi ylivoimaista eikä vety ole vaihtoehto vielä hetkiin saatavuuden vuoksi niin kalustossa kuin jakelussa, toki vedyn tukeminen itsessään on erinomaisen hyvä ja kannatettava asia. Biokaasun tuotanto on hallitusohjelmassa merkittävässä roolissa, luonnoksen mukainen toimintamalli ei tue riittävästi biokaasun tuotannon kannattavan kysynnän kasvua.

Nesteytetty biokaasu ja uusiutuvasta sähköstä tuotettu synteettinen metaani ovat päästövertailussa parhaimpia. Sähkörekojen elinkaaripäästöt jätetään usein huomioimatta ja kokonaiskuva vääristyy.

## KORJAUSPYYNNÖT

Kaasukäyttöisen raskaan liikenteen tukemista ei pidä rajata, vaan ennemminkin luoda kannustavia tavoitteita kaikkien uusiutuvien kaasujen käyttöönotolle, tuen ehtona esimerkiksi tietyn uusiutuvan osuuden käyttö.

Suomi on poikkeuksellinen maantieteellisesti monella mittarilla raskaan liikenteen suhteen pitkien kuljetusetäisyyksien osalta. Tämä poikkeus pitää ehdottomasti huomioida kansallisen edun näkökulmasta, joka on merkittävä perustelu miksi kannattaa suosia kustannustehokasta ja elinkaaripäästöjen kannalta erinomaista vaihtoehtoa. Elinkaaripäästöt tulisi ottaa huomioon raskaan liikenteen ohjauskeinoja mietittäessä. Suomi voi tässä toimia kansallisesta näkökulmasta, mutta myös

EU:n suuntaan tätä viestiä tulisi vahvasti edistää, akkusektorin haasteiden tullessa esille henkilöautopuolella.

### **Palvelualojen työnantajat Palta ry:n lausunto**

Palvelualojen työnantajat Palta ry on tutustunut luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

Hallituksen esitys, minkä taustalla on EU:n valtioneuvoston päätöksen muutokset, on perusteellinen ja hyvin laadittu. Nyt valmisteilla oleva muutos muuttaisi hankintatukilakia 1.1.2024 alkaen. Nykyinen hankintatukilaki on voimassa 31.12.2024 asti, joten nyt tehtävät muutokset olisivat voimassa vain vuoden 2024.

Vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella on Paltan näkemyksen mukaan liikenne- ja logistiikka-alalla edelleen suuri tarve. Paketti- ja kuorma-autokannassa kaasu- ja sähköautojen määrä kasvaa hitaasti ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen hankintahinta on yhä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Hankintatuesta jo saatujen hyvien kokemusten perusteella hankintatuet ovat vauhdittaneet selvästi sähkö- ja kaasuautojen kysyntää paketti- ja kuorma-automarkkinassa ja niillä on ollut tärkeä rooli liikenteen ja logistiikan vihreän siirtymän edistämisessä.

Liikenteen ja logistiikan päästöjä tulee vähentää merkittävästi ja nopeasti, jotta Suomen vuodelle 2030 asetetut liikenteen päästövähennystavoitteet on mahdollista saavuttaa. Palta esittää, että lain voimassaoloa jatkettaisiin jo tässä vaiheessa vuoden 2028 loppuun asti, sillä tarve paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on suuri ja pitempiaikainen puhtaamman ajoneuvokaluston hankintatuki loisi yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön liikenteen ja logistiikan vihreän siirtymän tärkeälle ajanjaksolle.

### **P2X Solutions Oy:n lausunto**

P2X Solutions Oy ("P2X") kiittää mahdollisuudesta lausua hyvin valmistellusta luonnoksesta hallituksen esitykseksi.

P2X on parhaillaan rakentamassa Suomen ensimmäistä teollisen mittakaavan vihreän vedyn tuotantolaitosta Harjavaltaan. Laitoksen on määrä valmistua vuonna 2024 ja se tulee tuottamaan vihreää vetyä myös liikenteeseen. Lisäksi P2X suunnittelee vetytankkausaseman rakentamista Järvenpään. Järvenpään asema mahdollistaa eri ajoneuvotyyppien tankkauksen henkilöautoista raskaisiin ajoneuvoihin. Vihreä vety on kotimainen uusiutuva ja päästötön polttoaine, jonka liikennekäytöllä tuetaan ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista.

P2X pitää erittäin kannatettavana ehdotettua ajoneuvotukien ulottamista myös vetykäyttöisiin ajoneuvoihin. Ajoneuvotuilla voidaan edistää vedyn liikennekäyttöä merkittävästi. Jatkossa on tärkeää arvioida säännöllisesti, että ajoneuvotukien suuruus on riittävä ottaen huomioon erityisesti raskaan vetykaluston hinnat. Referenssiä tukien suuruuteen voi katsoa Euroopasta, missä ymmärryksemme mukaan tuet ovat olleet yli 50 %:ia vetyajoneuvon kustannuksista.

Nyt tukiohjelma on rajattu koskemaan paketti- ja kuorma-autoja. Koska kyseessä on uusi markkina tulisi tuen ulottamista myös linja-autoihin, raskaisiin työkoneisiin ja henkilöautoihin tarkastella jatkossa markkinan kehityessä.

P2X:n mielestä on kannatettavaa, että tukia myönnetään hakemuksesta tarjouskilpailun sijaan. Myöntöprosessin tulee olla yrityksille mahdollisimman nopea ja selkeä. Markkinan käynnistymisen kannalta on oleellista, että tukiohjelma saadaan nopeasti voimaan. Olisi myös hyvä, mikäli lain

voimassaolon kestoja voitaisiin pidentää nyt ehdotetusta vuoden 2028 loppuun jo tämän lakimuutoksen yhteydessä.

### North European Oil Trade Oy:n lausunto

North European Oil Trade Oy (NEOT) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto luonnokseen ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

NEOT on merkittävä Itämeren alueella toimiva itsenäinen polttoainehankintayhtiö, jonka omistavat St1 ja SOK. NEOT toimittaa polttoainetta St1-, ABC- ja Shell-ketjujen asemille, lämmitysöljy- sekä ilmailun ja merenkulun käyttöön Suomeen, Ruotsiin ja Norjaan vuosittain noin seitsemän miljardia litraa. NEOT:n markkinaosuus liikenteeseen jaelluista polttoaineista on Suomessa yli 40 %. NEOT toimii valmisteverorajapinnassa ja on näin ollen jakeluelvoitelain alainen toimija.

Tällä hetkellä E85-polttoainetta myydään kuluttajille yhteensä 180:llä ABC-, St1 ja Shell-asemalla. NEOT on Suomen ainoa E85-polttoaineen maahantuoja ja jakelija.

Lakiluonnoksessa esitetään, että kaasu- ja etanoliautojen muuntotuki lakkautetaan osana EU:n valtioneuvoston säädännön muutoksiin liittyvää hankinta- ja muuntotukilain päivitystä.

#### MUUNTOTUKI ON LISÄNNYT BIOETANOLIN KYSYNTÄÄ

Muuntotuen kautta on muunnettu lähes 7 000 bensiiniajoneuvoa käyttämään E85-bioetanolia. Muuntotuki on mahdollistanut E85-bioetanolin kysynnän vakaan kasvamisen, sillä uusia flexifuel-autoja ei myyty vuosien 2016–2021 välillä lainkaan. Korkeaseosbioetanolin säilyttäminen polttoainepaletissa on antanut enemmän mahdollisuuksia täyttää jakeluelvoitetta kustannustehokkaasti. Perinteisiin 95E10 ja 98E5 polttoainelaatuihin ei voi kuitenkaan lisätä bioetanolia kuin polttoainestandardin määrittämän 10 prosentin maksimiarvon mukaisesti.

Muuntotuen lakkauttaminen saattaisi romahduttaa bensiiniautojen etanolikonversioiden suosion, joka samalla vähentäisi E85-polttoaineen kysyntää. Jos E85-polttoaineen bioetanolilla ei voi enää täyttää jakeluelvoitetta, niin se korvataan jollain muulla biokomponentilla. Etanoli on kuitenkin yksi biopolttoainemarkkinan edullisimmista tuotteista, koska sillä on laaja raaka-ainepohja. Teknisesti korvaava biokomponentti olisi luultavasti uusiutuva diesel (HVO), joka on etanolia kalliimpaa.

Kun otetaan huomioon E85-polttoaineen hyödyt jakeluelvoitteen täyttämässä ja muuntotuen selkeä positiivinen vaikutus liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa, niin NEOT ei kannata etanolikonversioiden muuntotuen lakkauttamista. Muuntotuki on ollut yhteiskunnallisesti kustannustehokas ja kotimaista työllisyyttä luova työkalu ajoneuvokannan päästöjen vähentämiseen.

### Suomen Taksiliitto ry:n lausunto

Hankintatuen jatkuminen ja laajentaminen takseihin

Hallitusohjelman mukaan Suomi on sitoutunut ilmastolain tavoitteisiin ja tavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan aktiivisia toimia erityisesti ammattiliikenteen osalta. Suomen Taksiliitto on jo aiemmin kiinnittänyt vakavaa huomiota siihen, että ammattimainen taksiliikenne on ollut hankintatuen osalta täysin eriarvoisessa asemassa muuhun ammattiliikenteeseen ja jopa yksityisiin autonostajiin verrattuna.

Ympäristötavoitteiden lisäksi taksialaan on kohdistunut monia muitakin haasteita viime vuosien aikana. Sääntelyn purkaminen markkinaehtoiseksi, julkisten hankintojen kiristyvät päästövaatimukset ja koronapandemia ovat vaikuttaneet taksimarkkinoihin ja yritysten investointimahdollisuuksiin voimakkaasti. Taksiryttäjän työväline, taksiauto, on yrityksen toiminnan kannalta välttämätön

investointikohde, mutta myös taksiliikenteen päästövähennyksiä tarkasteltaessa avainasemassa. Esityksessä täyssähköauton hankintatukia ehdotetaan kumottavaksi, mutta ehdotamme, että tuki laajennetaan koskemaan taksirytyksiä, jotka hankkivat vähäpäästöisen ajoneuvon ja rekisteröivät sen luvanvaraiseen taksiliikenteeseen.

## Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

### Esitys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (1289/2021).

Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtioneuvostolainsäädännön muutoksia. Ehdotuksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa de minimis -asetuksen nojalla.

Lisäksi lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuet vedyn liikennekäytön edistämiseksi. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa, joten uuden tuen aloittamisella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta

Ehdotuksen tavoitteena on muuttaa hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtioneuvostolainsäädäntöä ja mahdollistaa sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakeminen mahdollisimman pitkälti voimassa olevan lain mukaisia säädöksiä noudattaen. Valtioneuvostolainsäädäntöä koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta on uudistettu ja uusi asetus tulee saattaa jäsenmaissa voimaan kuuden kuukauden sisällä EU-asetuksen voimaantulosta.

### Yleistä

SKAL katsoo, että vuoden 2022 alussa alkaneille sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella ja vuoden 2020 alussa alkaneelle kaasukuorma-autojen hankintatuella on edelleen suuri tarve, sillä kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintahinta on vielä selvästi dieselkalustoa kalliimpi. Hankintatuesta saatujen kokemusten perusteella hankintatuet ovat lisänneet sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintoja.

### Lain soveltamisala ja EU-säädösten muutokset

Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus ei mahdollista kaasukäyttöisten autojen hankinnan tukemista, sillä asetukseen lisätty uusi ajoneuvojen tukea koskeva artikla rajaa tuen vain sellaisille ajoneuvoille, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety. Tämän takia kaasukuorma-autojen tuki ohjattaisiin ehdotuksen mukaan de minimis -asetuksen perusteella vain sellaisille ajoneuvoille, joita käytetään muuhun kuin suoranaisesti maanteiden tavarakuljetuksiin. Kaasukuorma-autot olisivat ehdotuksen mukaan tukikelpoisia vain, jos ne ovat esimerkiksi jätekuljetuksiin ja -keräilyyn käytettäviä autoja tai posti-, muutto- ja kuriiripalvelun ajoneuvoja, sillä nykyinen de minimis -asetus ei salli tukea ajoneuvohankintoihin muutamia erityistapauksia lukuun ottamatta.

De minimis -asetusta ollaan parhaillaan uusimassa siten, että jatkossa siihen sisältyvät maanteiden tavaraliikenteen ja ajoneuvojen hankintaan liittyvät rajoitukset poistuisivat ja sen kautta voitaisiin

jatkossa ohjata vapaammin myös ajoneuvoille suunnattuja tukia. SKAL pitää välttämättömänä, että tukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille. SKAL edellyttää, että nyt ehdotetun hankintatukilain muuttamisen valmistelu uuden de minimis -asetuksen mukaiseksi tulee aloittaa välittömästi, jotta kaasukuorma-autoja koskevien tukien hakeminen ei keskeydy miltään osin.

#### Termit

SKAL pitää perusteluissa erityisesti vetyajoneuvojen kohdalla käytetyn ”rekka” -sanon käyttöä ongelmallisena. Selvyyden vuoksi on syytä käyttää raskaista tavarankuljettamiseen tarkoitettuja ajoneuvoista asianmukaisempaa ”kuorma-auto” -termiä johdonmukaisesti kaikissa luonnoksen osioissa.

Toistaiseksi voimassa olevassa de minimis -asetuksen resitaalissa (5) puhutaan ”yhdistetyistä palveluista”, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua. Ehdotuksen perusteluissa on joissain kohdissa käytetty termiä ”yhdistetyt kuljetukset”, jolla on oma sisältönsä EU-lainsäädännössä ja sen käyttö on omiaan aiheuttamaan sekaannusta.

SKAL toivoo, että termien käyttöön kiinnitetään huomiota lopullisessa hallituksen esityksen valmistelussa.

#### Hankintatuen enimmäismäärä

SKAL katsoo, että ehdotuksen mukaisesti ajoneuvojen hankintaan kohdentuvaa tukea on perusteltua jakaa tukiohjelman muodossa, sillä tarjouskilpailumenettely soveltuu huonosti ajoneuvohankintojen toteuttamiseen. Uudistettu ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jatkossakin tuen myöntämisen ilman tarjouskilpailumenettelyä, kun tuki myönnetään tukiohjelman perusteella.

Aiemmin EU:n valtiotukisääntelyssä tuen määrä oli yleisesti rajattu 40 prosenttiin vähäpäästöisen ja perinteisen teknologian välisestä hintaerosta. SKAL kannattaa ehdotusta siinä, että hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin valtiotukisääntelyn sallimissa rajoissa sähkö- ja vetykäyttöisillä autoilla 50 prosenttiin keskisuurilla ja 60 prosenttiin pienillä yrityksillä. Tuen enimmäismäärän nosto on perusteltua, sillä erityisesti leasingpakettiautoilla 40 prosentin raja on usein leikannut sähköautojen tukisummaa.

Tuen enimmäismäärät riippuvat lisäksi ajoneuvon koosta ja hankintatukilaisissa määritellyistä maksimimääristä. SKAL esittää autoalan tavoin, että sähkökuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin inflaatiokehityksen takia 20 prosentilla, koska hintaero dieselkaluston nähden on vielä suuri.

Jatkossa kaasukuorma-autojen hankintatuet eivät siis enää perustuisi ryhmäpoikkeusasetukseen, vaan niitä säänneltäisiin de minimis -asetuksen kautta. De minimis -asetus ei aseta rajaa tukintensiteetille, vaan tuen rajat on sidottu yrityksen vuosittain saaman tuen kokonaismäärään. SKAL esittää yhdessä autoalan kanssa, että kaasukuorma-autojen tukisummaa nostettaisiin paineistettua kaasua käyttävillä vähintään 16 tonnin kuorma-autoilla 8 000 euroon ja nesteytettyä kaasua käyttävillä kuorma-autoilla 18 000 euroon, jotta kaasuautojen kysyntää voitaisiin nopeuttaa.

Tukien maltillinen nosto ei vaikuttaisi merkittävästi budjettitarpeeseen, mutta lisäisi sähkö- ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää.

#### Vetykäyttöisten ajoneuvojen määrittely

Ehdotuksen mukaan tuki on esitetty laajennettavan myös vetykäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille, mikä laajentaisi valikoimassa olevia vähäpäästöisiä teknologiavaihtoehtoja. Muutos on tärkeä

täydennys, joka tekee hankintatuesta aiempaa teknologianeutraalimman ja tukee vedyn tieliikennekäyttöä. Ensimmäiset vedyn julkiset jakeluasemat saadaan näillä näkymin käyttöön ensi vuonna, ja on erittäin tärkeää, että vielä toistaiseksi kalliit vetykäyttöiset ajoneuvot sisältyvät olemassa oleviin hankintatukiin.

Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevaa pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää, jos hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety taikka pääasiallinen käyttövoima on kaasu. Ehdotetussa lisäyksessä edellyttäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen ajoneuvon ainoana käyttövoimana olisi vety. Tässä yhteydessä on huomattava, että vetykäyttöisten ajoneuvojen toisena käyttövoimana on tyypillisesti sähkö ja myös ajovoima-akku. Esityksen lopullisessa muotoilussa on varmistettava, että myös vety- ja sähkökäyttöiset ajoneuvot ovat tukikelpoisia. SKAL esittää, että ehdotusta muutetaan muotoon ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana ovat sähkö ja/tai vety taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu”.

#### Hankintatuella hankittavien autojen maksimimäärä

Nykyisin voimassaoleva hankintatukilaki rajaa paketti- ja kuorma-autojen tukimäärän maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Koska sähkö- ja kaasukuorma-autoja hankkivat pääosin keskisuuret tai sitä suuremmat yritykset, ja koska yhden tai useamman sähkö- tai kaasuauton hankkineilla yrityksillä on matalampi kynnys sähkö- tai kaasuautoinvestointeihin, rajaa olisi perusteltua nostaa siten, että yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan.

#### Hakuprosessin yksinkertaistaminen

Nykyisin voimassaolevan lain mukaisesti pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea on haettava Traficomista ennen ajoneuvon hankintaa, sillä valtiontukea koskevat säädökset edellyttävät, että autoa ei ole hankittu ennen tuen hakemista. Lain perustelujen mukaisesti tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta.

Nykyisessä hakuprosessissa Liikenne- ja viestintävirasto edellyttää, että autoa ei saa tilata ennen kuin hakija on vastaanottanut autosta ehdollisen päätöksen. Nykyinen prosessi hidastaa ja monimutkaistaa tarpeettomasti paketti- ja kuorma-autojen hankintaa, sillä ehdollisen päätöksen saamiseen voi kulua useita viikkoja ja tieto päätöksestä ei kaikissa tapauksissa kulje sujuvasti tuen hakijalle.

SKAL esittää, että prosessia muutettaisiin siten, että hakija voi tehdä paketti- ja kuorma-autoa koskevan tilaus- ja kauppasopimuksen tai vuokrasopimuksen heti jätettyään tukihakemuksen. Tämä sujuvoittaisi merkittävästi auton hankintaprosessia. Vastaavaa menettelyä sovelletaan esimerkiksi työpaikkojen latausinfrauksessa, jossa hankinnan voi käynnistää heti kun hakemus on jätetty. Muutos olisi myös hallitusohjelman norminpurkutavoitteen mukainen.

#### Hankintatuen voimassaolo

Hankintatukia koskeva laki on voimassa vuoden 2024 loppuun asti. SKAL esittää, että lain voimassaoloaikaa jatkettaisiin jo tässä vaiheessa vuoden 2028 loppuun asti. Pitkäaikainen hankintatuki luo yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Koska vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävät ajoneuvot ovat tuesta huolimatta vielä selvästi dieselkäyttöisiä autoja kalliimpia, yritykset jakavat investoinnit useimmiten tuleville vuosille. Pitkäaikainen hankintatuki ja näkymät vuosien 2025–2028 investointijaksolle avaisivat yrityksissä uusia mahdollisuuksia tehdä kalustohankintoja investointimahdollisuuksiinsa sovittaen.



## Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n lausunto

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, SBB, kiittää mahdollisuudesta toimittaa lausunnon luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

Pidämme hankintatukea tärkeänä ohjauskeinona vaihtoehtoisten käyttövoimien lisäämiseksi raskaaseen liikenteeseen Suomessa. Myös perustelumuistiossa tuodaan hyvin esille se, että raskaiden kaasuaajoneuvojen hankintatuella on tarvetta.

### Kaasuajoneuvot

Päivitetty ryhmäpoikkeusasetus edellyttää muutoksia kaasukäyttöisten ajoneuvojen hankintatukeen. Lakiluonnoksessa esitetään, että kaasukäyttöisille ajoneuvoille myönnettäisiin jatkossa de minimis-asetukseen perustuvaa hankintatukea. Kannatamme tätä ehdotusta.

De minimis-asetusta päivitetään parhaillaan. On odotettavissa, että päivitetty asetusta tulee voimaan vuonna 2024. Päivitetty asetusta paitsi nostaa de minimis-tukitaso 300 000 euroon, että tuo joustavuutta ajoneuvojen ja kuljetusyritysten tukemiseen. Nykyinen de minimis-asetusta on suppea erityisesti kuljetusyritysten osalta, mikä johtaa siihen, että nyt lausunnolla oleva lakiluonnos luo rajoituksia hankintatuen myöntämiseen suurelle joukolle potentiaalisia hakijoita (soveltamisalan ulkopuolelle jää maanteiden tavarakuljetusten alalla toimivat yritykset). Olisi tärkeää, että hankintatukea voitaisiin jatkossakin myöntää kaikille kaasukuorma-autoille ja tukitasot olisivat riittävän korkeita. Esitämme täten, että hankintatukilakia tarkasteltaisiin raskaiden kaasuaajoneuvojen osalta pikaisesti uudelleen heti, kun uusi de minimis -asetusta on hyväksytty. Mikäli de minimis-pohjainen hankintatuki ei jostain syystä toimi tarkoituksenmukaisesti, niin silloin tulisi tukiohjelman notifiointi tehdä pikaisesti.

### 1 § Soveltamisala

Esitämme, että laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta olisi voimassa 31.12.2028 asti. Tämä vähentäisi hallinnollista taakkaa ja lisäksi pitkäaikainen hankintatuki loisi yrityksille ennakoitavan ja luotettavan investointiympäristön. Pitkän aikavälin ohjauskeino olisi toivottava, jotta voitaisiin välttää ajoneuvojen markkinahäiriöt ja luoda selkeä ohjausvaikutus ”muna-kana-ongelman”-ratkaisemiseksi. Toimet kaasuautojen lisäämiseksi ovat erittäin tärkeitä, koska se on tärkeä signaali ja työntövoima uuden kotimaisen biometaanin tuotantokapasiteetin kasvattamiseksi.

### 4 § Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset; 5§ Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Nykyisellään hankintatukea voi saada maksimissaan viiteen kaasu- tai sähköautoon vuodessa yhtä yritystä kohti. Esitämme, että hankintatukea muutettaisiin siten, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea maksimissaan kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa. Tällä muutoksella poistettaisiin rajoituksia, jotka osaltaan ovat vähentäneet hankintatukien käyttöä. Raskaiden sähkö- ja kaasukuorma-autojen lukumäärät ovat kasvaneet hitaasti ja hankintatukiin varattu määräraha on vielä jäljellä.

### 11 § Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä

Esitämme, että kaasukuorma-autojen hankintatukien tukisummaa nostetaan seuraavasti:

- Hankintatuki 8 000€ N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia
- Hankintatuki 16 000€ N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 40 tonnia
- Hankintatuki 30 000€ ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia

De minimis -asetus mahdollistaa korkeammat hankintatukitasot kuin ryhmäpoikkeusasetus. Tukien nosto lisäisi kaasukäyttöisten ajoneuvojen kysyntää merkittävästi. Huomattava osa potentiaalisista hankintatuen hakijoista on pieniä ja keskisuuria yrityksiä, joilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia kantaa vaihtoehtoisin käyttövoimiin liittyvää taloudellista riskiä.

#### 4.7 Vaikutukset kasvihuonepäästöihin

Esitämme, että vaikutusten joukkoon lisätään kaasujoneuvojen ilmasto- ja ympäristövaikutukset.

#### Kaasumuuntotuen jatkaminen

Esitämme, että henkilöautojen kaasumuunnoksiin olisi saatavissa myös jatkossa tukea. On tärkeä mahdollistaa myös toimet nykyisen autokannan päästöjen vähentämiseksi. Määräraharahatarve on suhteellisen pieni, noin 200 000 euroa vuosittain.

#### Ulkoministeriön lausunto

Ulkoministeriöllä ei ole lausuttavaa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

#### Lidl Suomi Ky:n lausunto

Kokemuksemme mukaan vetykuorma-autojen hankintahinta liikkuu tällä hetkellä 300 000€ sijaan n. 500 000-700 000€. Toivoisimme tuen olevan tarpeeksi suuri jotta se kannustaa ensimmäisten vetyautojen käyttöönottoon.

Ensimmäiset vedyn tankkausasemat ovat tämänhetkisten tietojen mukaan käyttöönotettavissa n. 08/24. Autojen tilausaika alustavien tietojen mukaan n.10-12kk. Jotta autoja saataisiin hankittua tankkausaseman käyttöönottoa varten, tulisi autojen tilaus tapahtua tämän syksyn aikana. Tukien voimaantumisajankohdassa sekä tukien käsittelyssä tulisi huomioida tankkaus infran aikataulu sekä tilattavien autojen toimitusaika.

Lähitulevaisuuden päästövähennysten varmistamiseksi raskaanliikenteen kaasujoneuvojen tukia tulisi jatkaa kuten ennenkin.

#### Logistiikkayritysten Liitto ry:n lausunto

Logistiikkayritysten Liitto ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto otsikon aiheesta.

Yhdymme Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausuntoon.

Kaasu- ja sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuella on edelleen tarvetta, koska kyseiset ajoneuvot ovat huomattavasti kalliimpia kuin vastaavat dieselkäyttöiset ajoneuvot. Hankintatuet ovat lisänneet näiden ajoneuvojen hankintoja. On hyvä, että vetykäyttöiset ajoneuvot tulevat myös hankintatuen piiriin.

On tärkeää varmistaa, että tuet jatkuvat ilman katkoa ja näkymä tuelle olisi vuoden 2028 loppuun saakka. Näin yritykset voivat suunnitella kaluston hankintaa pitkäjänteisesti ja toteuttaa käyttövoimasiirtymää päästöjen vähentämiseksi. Hakuprosessia on myös syytä yksinkertaistaa SKALin lausunnon mukaisesti.

## Etanoliautoilijat ry:n lausunto

Etanoliautoilijat ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

Luonnoksessa esitetään, että jo realistisesti käytettävissä oleville käyttövoimamuutoksille ei jatkossa enää myönnettäisi muuntotukia. Tämä olisi merkittävä isku Suomen päästövähennystavoitteille sekä hallitusohjelman kirjauksille käyttövoimamuutosten helpottamisesta.

Henkilöautojen käyttövoimamurros ei ole tapahtumassa nopeasti tai itsestään ilman aktiivisia politiikkatoimia. Vaikka täyssähköautojen osuus kasvaakin, edelleen uusista käyttöön otetuista ajoneuvoista valtaosa, 82,21 prosenttia, on polttomoottoriautoja (2022, Autoalan tiedotuskeskus). Jokainen näistä nyt ostetuista polttomoottoriautoista on käytössä keskimäärin yli 22 vuotta (2022, Autoalan tiedotuskeskus). Traficomien tuoreimman arvion mukaan Suomessa on nykyisillä toimilla käytössä vielä vuonna 2045 yli miljoona bensiinikäyttöistä ajoneuvoa. Siksi bensiiniautojen käyttövoimamuutosten tukeminen on edelleen erittäin ajankohtainen ja keskeinen keino liikenteen päästövähennysten saavuttamiseen.

Muuntotuki etanolikonversioille on yksinkertainen ja erittäin kustannustehokas tukitoimi, jolla kannustetaan jo käytössä olevan bensiiniauton muuntamiseen bioetanolikäyttöiseksi. Suomen olosuhteisiin, joissa autokanta on vanhaa ja uusiutuu hitaasti, etanolikonversiot ovat erittäin tehokas keino vähentää liikenteen päästöjä nostamatta autoilun kustannuksia.

Kyse on myös puhtaan siirtymän sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta. Etanolikonversiot antavat mahdollisuuden vähentää oman autoilunsa päästöjä myös heille, joilla ei ole varaa ostaa uutta sähköautoa. Etanolikonversio on yksittäiselle autoilijalle kaikkein edullisin tapa siirtyä vähäpäästöiseen autoiluun.

Etanolikonversioiden tukeminen on myös valtiontaloudelle edullisin tapa saada aikaan päästövähennyksiä liikenteessä. Esimerkiksi 500 euron muuntotuella päästövähennystonnin hinnaksi tulisi vain 25,87 euroa. Vertailun vuoksi jakeluvaihteen nykyisen, HVO-painotteisen täyttämisen kustannus yhteiskunnalle on noin 400 euroa per päästövähennystonni. Sähköautojen nykyisellä verotuella suhteessa bensiiniautoon päästövähennystonni tarkoittaa 668,55 euroa pienempiä verotuloja. Keväällä julkaistun selvityksen mukaan sähköautojen hankintatuella päästövähennystonnin hinnaksi tuli jopa 11 000 euroa. Laskelmat perustuvat puolueettomiin lukuihin, joiden lähteinä on Tilastokeskus, Autoalan tiedotuskeskus, Fingrid ja Motiva.

Etanolikonversioiden edistämällä olisi mahdollista helpottaa myös jakeluvaihteesta johtuvaa nousupainetta muiden polttoaineiden pumppuhinnoissa. Mitä enemmän liikenteessä olisi korkeaseosetanolia käyttäviä autoja, sitä vähemmän dieseliin pitäisi sekoittaa kallista ja niukkuudesta kärsivää HVO- uusiutuvaa dieseliä. Etanoli on edullinen biopolttoaine, mutta sen käytön lisääminen edellyttää bensiiniautojen käyttövoimamuutoksia. Myös tämä säästöpotentiaali olisi hyvä arvioida osana valmistelua.

Muuntotuki on yksi tehokas keino edistää henkilöautojen käyttövoimamuutoksia ja siten saavuttaa päästövähennyksiä myös liikenteessä nostamatta kuitenkaan autoilun kustannuksia. Muitakin toimia, kuten hallitusohjelmassa mainittuja biopolttoaineiden verotusta ja verotuksen

käyttövoimaporrastuksia, tarvitaan, mutta muuntotuki olisi näistä tukitoimista helpoin ja nopein palauttaa käyttöön, koska sen hakemiselle ja myöntämiselle on olemassa valmiit prosessit.

Olisi erittäin lyhytnäköistä poistaa tämä tukimuoto laista kokonaan juuri nyt, kun vasta kesäkuussa etanolikonversiot mahdollistettiin kaikkiin bensiiniautoihin. Vanhassa sääntelyssä etanolikonversiot olivat käytännössä mahdollisia vain yli 15 vuotta vanhoille autoille, mikä rajasi valtaosan käyttöautoista potentiaalin ulkopuolelle. Vaikka Suomessa etanoli on jäänyt vielä pieneen rooliin tarpeettoman jäykän sääntelyn vuoksi, sillä on kuitenkin merkittävä potentiaali päästövähennyksissä – esimerkiksi Ranskassa konvertoituja autoja on liikenteessä jo yli 200 000. Ranskassa sääntely on mahdollistanut käyttövoimamuutokset jo pidempään, käyttövoimamuutoksia on tuettu sekä E85-polttoaineen hinta on saatu poliittisin toimin edullisemmaksi. Tämä olisi täysin mahdollista saavuttaa myös Suomessa, jos poliittista tahtoa löytyy.

Etanoli on keinona mukana niin Liikenne- ja viestintäministeriön maaliskuussa julkaisemassa ohjelmassa uusien jakeluinfran kehittämiseksi vuoteen 2035 kuin myös valtioneuvoston periaatepäätöksessä Fossiilittoman liikenteen tiekartaksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattiin, että muuntotukien myöntämistä tulisi jatkaa myös vuosina 2022-2030, ja hallitusohjelmassa että konversioita edelleen helpotettaisiin. Luonnos hallituksen esitykseksi olisi tässä tapauksessa ristiriidassa hallitusohjelman tavoitteiden kanssa, koska muuntotukien poistuminen heikentäisi merkittävästi kannusteita käyttövoimamuutoksiin.

Oleellinen kirjaus hallitusohjelmassa on myös se, että hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Etanolikonversiot ja niiden edistäminen muuntotuella ovat juuri tällaisia, arjen kustannuksia lisäämättömiä päästövähennystoimia. Muuntotuen avulla mahdollistetaan jokaiselle autoilijalle siirtyminen vähäpäästöiseen liikkumiseen, ja vielä siten, että oman autoilun kustannukset jopa laskevat.

Etanoliautoilijat ry toivoo, että hallituksen esityksen jatkovalmistelussa otettaisiin huomioon myös mahdollisuus palauttaa käyttöön muuntotuet, joita luonnoksessa nyt esitetään poistettaviksi.

### **Valtioneuvoston kanslian lausunto**

Valtioneuvoston kanslialla ei ole lausuttavaa esitysluonnoksesta laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta.

### **Sähköinen liikenne ry:n lausunto**

Sähköinen liikenne ry kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta, joka koskee vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankintatukia.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Lisäksi täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä ehdotetaan kumottavaksi, sillä niiden haku aika on päättynyt 31. päivänä joulukuuta 2022. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

Kuluttajien ja yritysten käyttövoimavalinnat ratkaisevat tieliikenteen päästöttömyyskehityksen

Sähkö on ainoa käyttövoima, joka samanaikaisesti vähentää liikenteen päästöjä ja energian kulutusta.

Panostamalla kokonaisvaltaisesti sekä kevyen että raskaan tieliikenteen sähköistymiseen Suomella on mahdollisuus puolittaa liikenteen päästöt vuonna 2030. Kattavan latausinfrastruktuurin lisäksi

sähköajoneuvojen hankintatuella vaikutetaan ratkaisevasti henkilö-, paketti- ja kuorma-autojen käyttövoimavalintoihin.

Logistisen kilpailukyvyyn kannalta Suomessa tarvitaan pysyvä muutos raskaamman liikenteen energiatehokkuuteen. Paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen korottaminen ja jatkaminen nykyisestä on perusteltu toimenpide logistiikan ja ammattiliikenteen käyttövoimamurroksen edistämiseen. Ennakoitava tukijärjestelmä on tärkeää yritysten päätöksenteolle. Yksittäisten ajoneuvohankintojen lisäksi on tärkeää kannustaa toimijoita siirtämään kerralla merkittävä määrä kuljetuksia sähköisiksi.

Viime vuosien suotuisan henkilöautoliikenteen sähköistymiskehityksen jatkuminen kohti päästöttömyyttä edellyttää nykyisessä haastavassa markkinatilanteessa vahvempia kannustimia henkilöautokannan uusiutumiseen ja täyssähköautojen osuuden kasvuun. Markkinahintakehitystä myötäilevä hankintatuki täyssähköisille henkilöautoille on edelleen perusteltu ja tarpeellinen toimenpide.

### **Suomen Osuuskauppojen keskuskunta SOK**

SOK kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain muuttamisesta. Yhdymme Etanoliautoilijat ry:n lausuntoon.

Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen haastaa suomalaisia kuluttajia hinnallaan ja siksi keinovalikoiman on oltava laaja ja monipuolinen. Etanolikonversiot ovat edullinen keino vähentää autoilun päästöjä ja siksi sen maltillinen tukeminen on viisasta.

Tukimuodon poistaminen laista olisi ristiriitaista siitä näkökulmasta, että vasta muutama kuukausi sitten etanolikonversioiden sääntely muuttui siten, että se on mahdollista kaikkiin bensiniautoihin. Tämä uusi sääntely lisää potentiaalia päästövähennyksissä, jota kannattaa nyt vauhdittaa, ei hidastaa.

### **StepOne Tech Oy:n lausunto**

StepOne Tech Oy kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi laiksi ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain (1289/2021) muuttamisesta.

StepOne Tech on globaali teknologiajohtaja bioetanolin käyttöä liikenteessä mahdollistavissa teknologioissa. Teknologiaa on myyty yli 30 maahan ja sen käyttäjiä on yli 55 000. Teknologian avulla autoilijat ovat vähentäneet fossiilisten polttoaineiden käyttöönsä jo yli 150 miljoonalla litralla. Etanolikonversioiden avulla on onnistuttu merkittävästi lisäämään uusiutuvan polttoaineen osuutta esimerkiksi Ranskassa ja etanolikonversioista onkin tullut Ranskassa yksi tärkeimmistä keinoista liikenteen päästövähennyksiin.

Suomen regulaatio etanolikonversioiden suhteen muuttui juuri kesäkuussa siten, että se mahdollistaa muutoksen tekemisen myös autoihin, jotka ovat alle 14 vuotta vanhoja. Regulaation saaminen moderniksi ja uusiutuvan polttoaineen käytön sallivaksi on ollut yli 10 vuoden jatkuva työ. Olisi hyvin ristiriitaista ja lyhytnäköistä luopua muuntotuesta juuri nyt, kun uusi regulaatio ensimmäistä kertaa mahdollistaa konversioiden tekemisen myös uudempiin autoihin, jotka ovat autoilijoiden päivittäisessä käytössä.

Jos muuntotuki nyt lopetetaan, on tällä tuhoisa vaikutus autoilijoiden motivaatioon siirtyä fossiilisista polttoaineista uusiutuviin. Ranskassa on jo nähty, kuinka voimakas vaikutus valtion subventiolla on konversioiden yleistymiseen. Ranska onkin maksanut konversion jopa kokonaan kymmenille tuhansille autoilijoille ratkaisun kustannustehokkuuden vuoksi.

Muuntotuen lakkauttaminen olisi samalla iso isku tasa-arvoista ja kustannustehokasta tieliikenteen uudistumista kohtaan. Etanolikonversio on koko markkinan kustannustehokkain tapa laskea autoilun päästöjä niin valtion kuin kuluttajankin näkökulmasta, kun kaikki autoilun kustannukset, kuten uuden auton arvonalenema ja pääomakulut lasketaan mukaan yhtälöön. Monelle autoilijalle muuntotuki on välttämätön edellytys etanolikonversion teettämiselle omaan autoon. Ilman muuntotukea moni autoilija jää ilman todellista mahdollisuutta luopua fossiilisista polttoaineista.

Päätös luopua muuntotuista olisi sekä Fossiilittoman liikenteen tiekartan että hallitusohjelman kirjausten vastainen.

StepOne Tech painottaa myös Etanoliautoilijat ry:n lausunnon esitettyjä perusteluita muuntotuen säilyttämisen puolesta, erityisesti laskelmia eri liikenteen päästövähennystoimien kustannuksista.

Etanolikonversioita kehittävä toimiala on Suomessa maailman kärkeä ja teknologiaa viedään ympäri maailman myös kaikkein suurimmille nykyisille ja tuleville autoilumarkkinoille, kuten Yhdysvaltoihin ja Intiaan. Samaan aikaan Suomen tulisi näyttää esimerkkiä, että se itse uskaltaa käyttää kotimaisia teknologioita omiin kunnianhimoisiin päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi.

Näillä perustein StepOne Tech esittää, että hallituksen esityksen jatkovalmistelussa päätettäisiin säilyttää ja palauttaa käyttöön etanolikonversioiden muuntotuet.

Määräaika

Ratkaisija  
Titteli

Esittelijä  
Titteli

Liitteet

Liitteet

Jakelu

Etunimi Sukunimi  
Organisaatio

Tiedoksi

Etunimi Sukunimi  
Organisaatio