

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

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

Esityksessä ehdotetaan, että kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevissa säännöksissä huomioitaisiin niin kutsuttu uudistettu 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 yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa.

Lakiin ehdotetaan palautettavaksi henkilöautojen muuntotukia koskeva sääntely. Samalla lain nimikkeeseen ehdotetaan lisättäväksi viittaus ajoneuvojen vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukemiseen.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

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 | 9 |
| 3 Tavoitteet | 10 |
| 4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset | 11 |
| 4.1 Keskeiset ehdotukset..... | 11 |
| 4.2 Pääasialliset vaikutukset..... | 11 |
| 4.2.1 Vaikutukset kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan..... | 11 |
| 4.2.2 Vaikutukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukeen ja konversioiden tekemiseen..... | 12 |
| 4.2.3 Yritysvaikutukset | 13 |
| 4.2.4 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin..... | 13 |
| 4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin..... | 15 |
| 4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan..... | 15 |
| 4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle..... | 15 |
| 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot | 15 |
| 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset..... | 15 |
| 5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailta käytetyt keinot | 16 |
| 6 Lausuntopalaute..... | 16 |
| 7 Säännöskohtaiset perustelut..... | 17 |
| 8 Voimaantulo | 19 |
| 9 Suhde muihin esityksiin..... | 20 |
| 9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä..... | 20 |
| 9.2 Suhde talousarvioesitykseen | 20 |
| 10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys | 20 |
| LAKIEHDOTUS | 21 |
| Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta | 21 |
| Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta | 26 |

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.

Vuoden 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*). 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 määräaikaisestä 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 lähtien. 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. Päätösoosan 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 valtiontukilainsäädännön mukaista oikeusperustaa. Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaisia sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnetään komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*). Ajoneuvojen hankintatukilain mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-auton 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) N:o 2831/2023 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 unionin valtiontukisääntelyn näkökulmasta laitton valtiontuki. De minimis –asetuksen uudistukset eivät vaikuta sähkö- tai vetykäyttöisten 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 tavarankuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan ja tuen yritysکوhtaisten kokonaismäärän noston 300 000 euroon vuodessa. 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 rajauksen 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 oli myönnetty vuodesta 2018 lähtien ja niiden hakuaika päättyi lailla 986/2022 tehdyillä muutoksilla 31.12.2022. Muuntotukea oli myönnetty 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 siirtömääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen kaasu- ja etanolikonversioiden tuet. Siiten muuntotukia voitaisiin tukea vuoden 2022 talousarviopäätösten puitteissa.

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut, että muuntotukihakemusten asianmukainen käsittely aiheuttaisi lisätöitä yhden (1) henkilötyövuoden verran.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

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

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

Esityksestä pidettiin lausuntokierros...

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Kaasukäyttöiset paketti- ja kuorma-autot

Vuoden 2023 lopussa liikennekäytössä oli 1184 kaasukäyttöistä pakettiautoa. Uusien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntihinnat vaihtelivat vuonna 2021 mallista riippuen noin 50 000–60 000 euron välillä. Kaasukäyttöisten pakettiautojen tarjonta on hyvin rajoitettua, joten niiden hankintahinnan arviointia suhteessa perinteisiin polttomoottoriautoihin on vaikea tehdä.

Vuoden 2023 lopussa liikennekäytössä oli noin 440 kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Vaikka kaasua käyttävien kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneissä on viime aikoina lähtenyt kasvuun, niiden osuus ajoneuvokannassa on silti edelleen hyvin pieni. Kaasukäyttöiset kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Kaasukäyttöiset kuorma-autot jakautuvat paineistettua maakaasua 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.

Ajoneuvojen hankintatukea sellaisen paketti- tai kuorma-auton 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 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.

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. Kuorma-auton hankintatuki on porrastettu ajoneuvon koon mukaan. Tukea voidaan myöntää paineistettua kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 2000, 4000 tai 6000 euroa ja nesteytettyä kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 14 000 euroa. Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Kaasukäyttöisen paketti- tai kuorma-auton tuen yrityskohtainen 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 tammikuussa 2024 Liikenne- ja viestintävirastoon saapui yksi kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukihakemus. 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 kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien 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 3 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 | 172 | 2 044 971,27 |

Taulukko 4 Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten kokonaistilanne vuosilta 2022-23, tiedot 9.1.2024, 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 tietyillä autokorjaamoilla. 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 biometaanina. Vuonna 2022 uusiutuvan metaanin osuus kaikesta tieliikenteessä käytetystä metaanista oli 98 prosenttia.

Korkeaseosetanolipolttoaineen hinta on tällä hetkellä varsin kilpailukykyinen bensiinin hintaan verrattuna. Korkeaseosetanolipolttoaine maksaa arviolta 1,2-1,7 euroa/litra (sis. arvonlisävero) kun bensiinin (95E10) keskihinta oli 22.1.2024 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

¹ Liikenne- ja viestintävirasto, Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalin selvitys, 21.11.2022, Traficom:n 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/>

verrattuna (julkisia suuriteholatauspisteitä yhteensä 845 latauskentässä⁵) rajoittunutta. Biokaasun hinta vaihtelee alueittain ja toimijoittain välillä noin 1,4–1,9 euroa/kg, mikä vastaa bensii-
nillä ajaessa noin 0,9–1,2 euron litrahintaa.⁶

Etanoli- ja kaasukonversioiden kasvihuonekaasupäästövähennysvaikutukseen vaikuttaa vah-
vasti polttoaineen raaka-aine ja valmistusprosessi. Tässä yhteydessä etanolin päästövähe-
nemällä (päästökerroin) tarkoitetaan erikseen myytävän E85:n päästöjä verrattuna fossiiliseen
bensiiiniin. Tällä hetkellä ei ole tarkkaa tietoa siitä, mikä on Suomessa erikseen myytävän eta-
nolin keskimääräinen päästövähennys. Suomessa erikseen myytävän etanolin on oletettu ole-
van jäteperäistä. Elinkaaripäästöjä tarkastellessa erikseen myytävän etanolin on oletettu saavut-
tavan 80 prosentin päästövähennysvähennyksen fossiilisen bensiiinin elinkaaripäästöihin nähden.⁷
Biometaanin käytöllä on puolestaan arvioitu saavutettavan noin 90 prosentin päästövähennys-
vähennys verrattuna biometaanin raaka-aineesta riippuen.⁸ Etanolin kohdalla on kuitenkin hu-
mioitava se, että polttoainetta kuluu sen pienemmän energiasisällön vuoksi jopa noin kolmas-
osan enemmän kuin bensiiiniä vastaavalla matkalla. Konvertoiduissa autoissa käytetyt, erikseen
jaeltavat korkeaseosbiopolttoaineet (biokaasu ja E85-polttoaine) sisältyvät suomalaisen jake-
luvelvoitteeseen. Ilmastopaneelin mukaan jakelijat pienentävät muihin liikennepolttoaineisiin
(bensiiini ja diesel) sekoitettavan biopolttoaineen määrää saman verran kuin korkeaseosbiopolt-
toaineiden ja biometaanin myynti kasvaa.⁹ Tämä pienentää osaltaan konversioilla aikaansaata-
via päästövaikutuksia. Toisaalta jos autokantaan ei saada lisää korkeaseosetanoli- tai kaasukäyt-
töisiä ajoneuvoja, korkeaseosetanolin tai biokaasun käyttö liikenteessä ei kasva. AFRY:n selvi-
tysten mukaan biokaasun kasvava käyttö liikenteessä laskee liikenteen polttoaineiden pumppu-
hintoja (verrattuna perusennusteeseen), koska biokaasun tuotantokustannukset ovat muiden ke-
hittyneiden biopolttoaineiden kustannuksia alemmat. Se, että jakeluvelvoitetta täytetään nimen-
omaan biokaasulla eikä kalliimmilla nestemäisillä biopolttoaineilla, edellyttää, että kaasukäyt-
töisiä ajoneuvoja on riittävästi liikenteessä. Etanolikonversiot aiheuttavat liikenteen lähipäästö-
jen kasvamista kylmäkäynnistettäessä.

Konversion hyväksymiseen liittyvät vaatimukset on annettu ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n no-
jalla Liikenne- ja viestintäviraston antamassa määräyksessä Auton ja sen perävaunun rakenteen
muuttamisesta (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019). Konvertointien tekemistä helpotettiin
lainsäädäntöteitse 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 va-
atimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympä-
ristöominaisuuksiin. Ajoneuvolain 7 a §:n 1 momentissa annetaan Liikenne- ja viestintäviras-
tolle määräyksenantovaltuus asiassa. Liikenne- ja viestintävirasto antoi muutokatsauksia kos-
kevan määräyksen Auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 6.3.

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/polttoneet/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>.

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%20LASKEN-NAN%20PERUSTEET.pdf.

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 viestintäviraston asiantuntija-arvion mukaan noin 5000 kpl etanolikäyttöiseksi ja hiukan alle 700 kpl kaasukäyttöiseksi muutoskatsastettuja henkilöautoja. Jos ajoneuvoja ei muutoskatsasteta, niistä ei tehdä merkintää ajoneuvorekisteriin. Etanoliautoilijat ry on arvioinut, että muutoskatsastamattomia etanoliautoja olisi liikennekäytössä noin 3 000 kappaletta.¹⁰ Lisäksi Suomessa on liikennekäytössä noin 4 500 tehdasvalmisteista etanoliautoa.

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. 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 muuttosarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutoskatsauksesta. 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 muutoskatsastuksesta.

Vuosina 2018-22 muuntotukea haettiin yhteensä 7 635 kpl, joista noin 90 prosenttia eli 6934 kpl haettiin etanolikonversion tekemiseen ja noin 10 prosenttia eli 701 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.

Muuntotukiin osoitettuja määrärahoja on käsitelty edellä alaluvussa 1.1.

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) N:o 2831/2023 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (nk. uudistettu de minimis -asetus). Jäsenvaltioilla on

¹⁰ Etanoliautoilijat ry, käyty 1.2.2024, <https://www.etanoliautoilijat.fi/faktoja-etanoliautoilusta/>.

de minimis –asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaisen siirtymäsäännöksen mukaan kuusi kuukautta aikaa saattaa kansallinen tukisääntely ajan tasalle, mikäli tukea halutaan myöntää ko. asetuksen nojalla.

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. De minimis –asetus uudistettiin 13.12.2023 komission asetuksella (EU) N:o 2831/2023 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 ko. 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 puhtaisten tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden jälkiasennuksiin) 2 kohdan mukaan tukea voidaan myöntää sellaisten puhtaisten 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 puhtaisten 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 kaasukonvertoituidut 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 sääntöperusta.

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 kuvattu edellä alaluvussa 1.1.

3 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on muuttaa ajoneuvojen hankintatukilakia vastaamaan uudistettua EU:n valtioneuvoston sääntöä eli de minimis -asetusta. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen 1.7.2024 jälkeen ja ilman kansallisia rajoituksia. Tavoitteena on mahdollistaa kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myön-

täminen ilman kansallisia rajoituksia, jolloin tukea voisi saada yrityksen toimialasta ja ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippumatta. Esityksen tavoitteena on lisäksi palauttaa lakiin mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Lakiehdotuksen yleisenä tavoitteena on edistää kaasun ja etanolin liikennekäyttöä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista.

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 pykälää muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon vuodessa. Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että lakiin palautetaan kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukia koskevat pykälät huomioiden muu sääntelyä koskeva voimassa oleva lainsäädäntö.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

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

Kaasukäyttöisten pakettiautojen ehdollisia päätöksiä maksuunpantiin vuosien 2022-23 aikana yhteensä 2 kpl. Siten esityksellä olisi käytännön vaikutusta ainoastaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin ja kyseisten ajoneuvojen markkinaan. Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen potentiaalisten tuensaajien määrä kasvaisi huomattavasti voimassa olevaan tukiohjelmaan verrattuna. Vuoden 2022 alusta (tarkastelujakso 1.1.2022–30.9.2023) jätettyjen hakemuksen perusteella potentiaalisia tuensaa- jia olisi esityksen perusteella 60 prosenttia enemmän kuin voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain rajauksilla. Tarkastelun ulkopuolelle on jätetty loka-joulukuun 2023 kaasukäyttöisten kuorma-autojen hakemusmäärät niiden poikkeuksellisen suuren määrän (yhteensä 79 kpl) takia. Poikkeuksellisen suureen hakemusmäärään on voinut vaikuttaa varautuminen ajoneuvojen hankintatukilain 31.12.2023 voimaan tulleisiin 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. Alkuperäisessä esityksessä 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.¹¹ Siten yksittäistapauksissa tuen kokonaismäärän nostamisella voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaisesta 200 000 eurosta 300 000 euroon voi olla vaikutusta yritykselle 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 yritys-kohtaisella tuen kokonaismäärän muutoksella ei kuitenkaan arvioida olevan vähäistä suurempaa vaikutusta kaasukäyttöisten kuorma-autojen kysyntään tai hankintatuen menekkiin verrattuna voimassa olevan ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain mukaiseen tukiohjelmaan tai alkuperäiseen esitykseen.

4.2.2 Vaikutukset etanoli- ja kaasukonversioiden muuntotukeen ja konversioiden tekemiseen

Täyssähköautojen hankintatukiin ja ajoneuvojen muuntotukiin vuonna 2022 myönnetystä kolmi- vuotisesta 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 vuonna 2023 voimaan tulleiden muutoskatsauksia koskevilla määräysmuutoksilla. Arvioon liittyy epävarmuuksia. Mikäli esimerkiksi 90 prosenttia muuntotuista myönnettäisiin etanolikonversioiden tekemiseen ja 10 prosenttia kaasukonversioiden tekemiseen,¹² 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 arvion mukaan yli.

Liikenne- ja viestintävirasto käynnisti tammikuussa 2024 muuntotukia koskevan seurantatutkimuksen. Osana selvitystä toteutetaan kysely muuntotukea saaneille henkilöille tammi-helmikuun 2024 aikana. Kysely lähetettiin yhteensä 4 259 henkilölle. Tuloksista tehtiin alustava poiminta hallituksen esityksen valmistelua varten. 25.01.2024 mennessä kyselyyn oli vastannut 1 230 henkilöä, jolloin vastausprosentti on lähes 29 prosenttia kyselyn saaneista. Vastausprosenttia voidaan pitää erittäin edustavana. Lopullinen selvitys valmistuu kevään 2024 aikana. Alustavien 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 rohkaisseensa tekemään konversion, jota ei olisi muutoin tehnyt tai teettänyt. Näin ollen kyselystä saadun palautteen pohjalta voidaan arvioida, että muuntotuki tarjosi

¹¹ Yhden yrityksen tuen enimmäismäärä on kalenterivuodessa 5 ajoneuvossa, enimmillään 14 000 euroa per ajoneuvo. Kolmen kalenterivuoden aikana tuen yhteismäärä voisi olla enimmillään siis $5 \text{ kpl} \times 14\,000 \text{ €} \times 3 \text{ vuotta} = 210\,000 \text{ €}$.

¹² 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.

huomattavalle osalle lopullisen sysäyksen konversion tekemiseen. Konversion motiivina toimi tuen lisäksi polttoaineiden ja ajamisen kustannussäästö (noin 85 prosenttia vastaajista) ja ympäristösyöt (noin 80 prosenttia vastaajista).

4.2.3 Yritysvaikutukset

Esityksellä mahdollistettaisiin kaasukäyttöisen 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, kaasukäyttöisen kuorma-autojen hankintatuen potentiaalisista hakijoista pääsisi esityksellä tuen piiriin. Muutos vaikuttaisi erityisesti tieliikenteen tavarakuljetusta tekeviin yrityksiin, joita oli rekisteröitynyt vuoden 2023 loppuun mennessä yhteensä 8798.¹³ 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 vaikutuksista kasvihuonekaasupäästöihin, ml. kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukien vaikutukset liikenteen päästövähennystavoitteisiin, oli ennakoitavasti arvioitu hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta 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 (Traficom:n tutkimuksia ja selvityksiä 22/2023). Selvityksen mukaan kaasu-kuorma-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. Valtioneuvoston 15.5.2023 julkaiseman Liikenteen päästövähennystoimenpiteiden kokonaisvaltaisen taloudellisen arvioinnin (Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2023:38, jäljempänä *HEETRA-hanke*)¹⁴ yhteydessä tehdyn arvion mukaan kaasu-kuorma-autojen hankintatuen vaikutukset ovat hyvin pienet, jos biokaasun osuudeksi arvioidaan 60 prosenttia. Tässä tapauksessa kumulatiiviset kustannusmuutokset (yrityksille ja valtioille) vuosina 2023–2030 olisivat alle miljoona euroa ja päästövähennykset 20 000 t, jolloin hiilidioksiditonnin hinta olisi 22 €, kun arvioissa on käytetty 230 kuorma-autoa (joista 120 paineistettua ja 110 nesteytettyä metaania käyttävää). 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

¹³ Haettu YTJ-rekisteristä 31.12.2023 mennessä rekisteröityneet yritykset päätoimialakoodilla 49410 (<https://avoindata.prh.fi/ytj.html>).

¹⁴ <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-200-8>.

kaasua alempi. Vuonna 2022 biokaasun osuus kaikesta liikennekaasusta Suomessa oli noin 98 prosenttia. Lisäksi kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien järjestelmätason kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttaa jakeluelvoite, mistä pidemmin alla.

Henkilöautojen muuntotukien hiilidioksidipäästövaikutuksia on arvioitu Liikenne- ja viestintäviraston tekemän, muuntotukien vaikuttavuutta koskevan seurantatutkimuksen alustavien tulosten (tammikuu 2024 tilanne) pohjalta. On syytä huomioida, että hiilidioksidipäästövaikutusten arvio on alustava laskelma, jonka tulokset tulevat tarkentumaan, kun koko tutkimusaineistoon perustuva seurantatutkimus valmistuu keväällä 2024. Laskelmissa on jätetty ulkopuolelle ne konversiot, jotka olisi kyselytutkimuksen alustavien tulosten mukaan toteutettu myös ilman muuntotukea (etanolikonversioista 45 % ja kaasukonversioista 39 %). Näiden konversioiden osalta päästövähennyksen katsotaan tapahtuneen ilman tukea, minkä takia tätä ei lasketa tuen aikaansaamaksi hyödyksi.

Päästövaikutuksissa on huomioitu kyselystä saadut arvot siitä, kuinka suuri osuus konvertoidun auton ajoista tehdään/tehtiin edelleen bensiinillä (tai dieselillä) konversion jälkeen (etanolikonversioista lähes 30 % ja kaasukonversioista 15 %). Arviossa on oletettu kaasukonversion tehneiden tankkaavan 98-prosenttisesti biokaasua ja jäljelle jäävän 2 prosenttia fossiilista maakaasua, mikä on johdettu kyselyn alustavista tuloksista.

Taustaoletukset ja nämä kyselystä tulevat rajaukset huomioiden voidaan laskea ajoneuvotasolla tapahtuvat päästövähennykset, kun tuen ansiosta konvertoiduilla autoilla ajettuja kilometrit korvaavat fossiilisella polttoaineella ilman konversiota ajettuja kilometrejä. Yksittäisen ajoneuvon päästövähennyksen tarkastelun rinnalla tulee huomioida järjestelmätason vaikutukset. Kokonaispäästövähennysvaikutuksia tarkastellessa tulee huomioida jakeluelvoitteen vaikutus. Bensiinin, dieselin ja maakaasun biopolttoaineiden sekoitteleminen nykyiset säännöt johtavat tilanteeseen, jossa erillistankatulla biopolttoaineella, eli esimerkiksi korkeaseosetanolilla tai biokaasulla, ei saada järjestelmätasolla lisäisiä päästövähennyksiä. Jos autoilija jättää tankkaamatta erikseen jaettua biopolttoainetta, niin vastaava määrä biopolttoainetta tulee joka tapauksessa lisätä jakeluun tavanomaiseen polttoaineeseen sekoitettuna. Vastaavasti, jos autoilija erillistankkaa biopolttoainetta, tätä määrää ei lisätä sekoitteena. Jakeluelvoitetta suurempaa määrää ei jää jakeluun, sillä kansainvälinen kysyntä ohjaa sen pois kotimaisesta käytöstä. Näin ollen käytetyistä tukisummista huolimatta järjestelmätasolla ei tapahtuisi lainkaan päästövähennyksiä, jolloin ei myöskään voida määritellä kustannustehokkuutta.

Jos kuitenkin halutaan tarkastella järjestelmätason sijaan yksittäisten, muuntotukea saaneiden ajoneuvojen laskennallisia päästövähennyksiä, kyselytutkimukseen pohjautuvien alustavien tulosten perusteella tuen motivoimana toteutetuilla etanolikonversioilla (3820 kpl eli 55 prosenttia tehty tuella) vältettiin vuosina 2018-2022 yhteensä noin 23 000 hiilidioksiditonnia, jolloin kustannustehokkuutta kuvaava yhden hiilidioksiditonnin suuruisen päästövähennyksen hinta olisi 60 euroa. Vastaavasti kaasukonversioilla (426 kpl eli 61 prosenttia tehty tuella) saavutettiin noin 5 100 tonnin hiilidioksidipäästövähennys, jolloin hiilidioksiditonnin suuruisen päästövähennyksen hinnaksi tulisi noin 140 euroa. Kustannusarviossa on huomioitu ainoana kustannuksena myönnetyn tuen osuus, ja tarkastelun ulkopuolelle on jätetty mm. muunnoksen tehneen kotitalouden osuus konversion kustannuksista ja hallinnolliset kustannukset sekä mahdolliset vaikutukset valtion verotuloihin.

Vaikka biokaasu ja korkeaseosetanoli on lisätty jakeluelvoitteeseen, ei biokaasun tai korkeaseosetanolin käyttö liikenteessä kasva ilman kaasun ja etanolikäyttöisten ajoneuvojen kasvua. Edellä mainittujen polttoaineiden käytöllä voidaan saavuttaa päästösäästöjä liikenteessä, sillä biokaasun ja korkeaseosetanolin tuotantokustannukset ovat usein pienemmät kuin muiden

jakeluvaihteen lisävelvoitteessa olevien polttoaineiden eli kehittyneiden nestemäisten biopolttoaineiden tai sähköpolttoaineiden tuotantokustannukset. Näin ollen biokaasun ja korkeaseosanolin käyttö parantaa liikenteen päästövähennysten kustannustehokkuutta.

4.2.5 Vaikutukset ihmisryhmiin

Liikenne- ja viestintäviraston tekemän, muuntotukien vaikuttavuutta koskevan seuranta tutkimuksen alustavien tulosten (tammikuu 2024 tilanne) mukaan eniten muuntotukea hyödynnettiin Uudellamaalla, Pirkanmaalla, ja Pohjois-Pohjanmaalla. Noin 50 prosenttia muuntotuen hyödynnäneistä kuului alle 60 000 euroa vuodessa ansaitseviin talouksiin (talouden vuosittaiset bruttotulot). Reilut 40 prosenttia vastaajista kuului talouksiin, jonka vuosiansiot olivat yli 60 000 euroa. Alustavien tulosten yhteenvedon voidaan todeta, että muuntotukea hyödynnettiin eri tulo luokissa 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.¹⁵

4.2.6 Vaikutukset viranomaisen toimintaan

Voimassa olevan ajoneuvojen hankintatukilain mukaan toimivaltainen viranomais 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 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 toimintameno on budjetoitu valtion talousarvion momentille 31.01.02.

4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle

[Täydentyä myöhemmin...]

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Komissiolla on yksinomainen toimivalta EU:n valtiosääntelyn osalta. Jäsenvaltiot voivat luottaa siihen, että tukitoimenpide vapautetaan komissiolle tehtävästä ennakkolisesta 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 ennakkolta 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-valtiosääntelyä. Mikäli näin ei toimita, kyseessä on jäsenvaltion

¹⁵ Tieto haettu Tilastokeskuksen tulonjakotilastosta 31.1.2024.

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

myöntämä laitton valtiontuki. Siltä osin kuin korvaavaa oikeusperustaa ei ole löydettävissä voimassa olevan EU-valtiontukisääntelyn puitteissa, on tällaisesta kansallisesta tukimuodosta luovuttava.

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

Muuntotukia koskevat pykälät voitaisiin harkita palautettavaksi lakiin myös myöhemmin, 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

Ruotsi

Ruotsissa on tukiohjelma (nk. ilmastopalkkio, ruotsiksi *klimatpremie*) nollapäästöisten ja puhaiden kuorma-autojen ja työkoneiden hankintaan. Ohjelma on voimassa vuoteen 2028 saakka. 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 11 042 euroa, tieto 30.1.2024) hankintatukea kaasukäyttöiselle kuorma-autolle.

Ruotsissa ei ole tukiohjelmaa henkilöautojen muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

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.

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 vetykäyttöiset 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

[Lisätään lausuntokierroksen jälkeen.]

7 Säännöskohtaiset perustelut

Lain nimike palautettaisiin laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta.

1 §. Soveltamisala. Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin viittaus ajoneuvon muuntamiseen.

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 uudelleenbudjetoitua 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 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*) liitteen I artiklassa 1 tarkoitetulle yritykselle (*yritys*) säädettäisiin lisäksi yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 2831/2023 (*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. 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. 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 tämän lain voimaantulon jälkeen. 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. Ehdotetun *1 momentin* mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi muunnon tekeminen tämän lain voimaantulon jälkeen. Tämä olisi tarpeen sen selkeyttämiseksi, että tuen hakemismahdollisuuden ulkopuolelle rajautuisivat ennen tämän lain voimaantuloa tehdyt ajoneuvojen muunnokset.

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 muutoskatsastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosanoli 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 kohdassa 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 määrä vastaisi 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 voimassa olevan lain mukaisen sääntelyn lisäksi 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 momentissa säädettäisiin lisäksi yrityksille myönnettävien muuntotukien enimmäismäärästä ja yrityskohtaisesta enimmäismäärästä. Ehdotetun pykälän 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 arvioitua kehitystä tämän asetuksen voimassaoloaikana. Resitaalin mukaan tämä enimmäismäärä on tarpeen sen varmistamiseksi, että kaikkien tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien toimien 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.

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 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 muihin esityksiin

9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Esitys ei ole riippuvainen muista esityksistä.

9.2 Suhde talousarvioesitykseen

[Täydentyä myöhemmin...]

10 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 huomioida, että tuen hakeminen on ajoneuvon hankintaa suunnittelevalle henkilölle vapaaehtoista, eikä kenelläkään ole subjektiivista oikeutta saada laissa mainittuja ajoneuvon 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 elinympäristöönsä koskevaan päätöksentekoon. Lakiehdotuksen tavoitteena on edistää liikenteen päästövähennysten saavuttamista kasvattamalla kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää. Lakiehdotus edistäisi ympäristöperusoikeuden toteuttamista auttamalla vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä ja ilman epäpuhtauksia.

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 sekä 12 b §:n 4 momentti ja 18 § sellaisina kuin niistä on laissa 1132/2023 ja

lisätään 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 hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta 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 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*) liitteen I artiklassa 1 tarkoitetulle 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 2831/2023 (*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 kohdassa tarkoitettuille yrityksille (*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 raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

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 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.

3 luku

Tuen määrä

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 tuen 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 muutostasuksesta. 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 muutostasuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

Jos 3 momentissa tarkoitettu tuen hakija ei ole määräajassa toimittanut tuen myöntämisen edellytyksenä olevia tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto 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 määräaikaan tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyin yhden vuoden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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 x.x.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 sekä 12 b §:n 4 momentti ja 18 § sellaisina kuin niistä on laissa 1132/2023 ja

lisätään 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 §

Soveltaisala

Soveltaisala

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 hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta 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 §

2 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Voimassa oleva laki

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 (*yri-tys*) 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:

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

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

Ehdotus

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 (*yri-tys*) säädetään lisäksi yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 2831/2023 (*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 yhdistelmä taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

Voimassa oleva laki

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 tarkoitettua 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.

5 §

Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yri-

Ehdotus

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 kohdassa tarkoitetuille yrityksille (*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 yri-

tykselle, 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 raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

tykselle, 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 raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

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

(5 §:n 3 momentin 5 kohta kumotaan)

Voimassa oleva laki

lukuun suorittava yritys, joka hankkii hake-
muksen kohteena olevan kaasukäyttöisen
kuorma-auton maanteiden tavarakuljetuksiin.

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalen-
terivuoden aikana luonnolliselle henkilölle
yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkä-
aikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävau-
nun 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 myön-
netty muuta avustusta valtion varoista.

Ehdotus

(5 §:n 4 momentti kumotaan)

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalen-
terivuoden aikana luonnolliselle henkilölle
yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkä-
aikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävau-
nun ja yritykselle enintään yhteensä viiden
kuorma-auton tai perävaunun varten. Hankin-
tatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa
tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

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

6 §

Muuntotuen myöntämisen edellytykset

*Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle
luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka
muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyt-
töiseksi tämän lain voimaantulon jälkeen.*

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

*1) muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on
suoritettu tai sitoudutaan suorittamaan ajo-
neuvolain (82/2021) 7 §:n tai 7 a §:n mukai-
sesti;*

*2) liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenan-
maan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilö-
auton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoi-
maksi kaasu tai muutoskatsastuksessa bensii-
nikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään
merkintä siitä, että myös korkeaseosetanolii
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.

3 luku

3 luku

Tuen määrä

Tuen määrä

7 §

Muuntotuen määrä

Muuntotukea voidaan myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanoli-käyttöiseksi.

12 a §

12 a §

Tukikelpoiset kustannukset

Tukikelpoiset kustannukset

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

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 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 hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon pitkäaikaisvuokrauksen nettonykyarvo siitä nettonykyarvosta, joka samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen

Tukikelpoiset kustannukset lasketaan ajoneuvo pitkäaikaisvuokrattaessa vähentämällä hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon pitkäaikaisvuokrauksen nettonykyarvo siitä nettonykyarvosta, joka samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen

Voimassa oleva laki

ajoneuvon pitkäaikaisvuokrauksella 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 tarkoitetulle 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 200 000 euroa minkään kolmen *verovuoden* aikana.

Ehdotus

ajoneuvon pitkäaikaisvuokrauksella 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 tarkoitetulle 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 tuen *taikka muuntotuen* yritysکوhtainen 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 muutokatsastuksesta. 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 muutokatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

Jos 3 momentissa tarkoitettu tuen hakija ei ole määräajassa toimittanut tuen myöntämisen edellytyksenä olevia tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto 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

18 §

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus

Voimassa oleva laki

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 määräaikaa tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

Ehdotus

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 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.
