

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

## **ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Laissa säädettäisiin uudet edellytykset sähkökäyttöisten henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella ja bensiinikäyttöisen henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi muuntamisen tuella. Lisäksi esityksessä ehdotetaan kumottavaksi sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annettu laki.

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

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

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan .

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
1.1 Tausta .....	3
1.2 Valmistelu .....	4
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen nykytila .....	5
2.2 Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen nykytila .....	7
2.3 Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen nykytila.....	8
2.4 Henkilöautojen muuntamisen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi nykytila .....	11
2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö .....	12
2.6 Kansallinen lainsäädäntö.....	15
3 Tavoitteet .....	16
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	16
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	16
4.2 Vaikutukset valtiontaloudelle.....	18
4.3 Taloudelliset vaikutukset .....	18
4.4 Yritysvaikutukset .....	29
4.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin.....	30
4.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	35
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	36
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	36
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	37
6 Lausuntopalaute.....	39
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	40
8 Voimaantulo .....	51
9 Toimeenpano ja seuranta .....	51
10 Suhde talousarvioesitykseen .....	51
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	51
LAKIEHDOTUS .....	54
Laki .....	54
vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta .	54

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Tausta

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (EU) päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa, sillä liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotun taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen<sup>1</sup> kasvihuonekaasupäästöt vuonna 2019 olivat yhteensä noin 11,3 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2019 noin 94 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 54 prosenttia aiheutui henkilöautoista, noin 41 prosenttia paketti- ja kuorma-autoista ja loput viisi prosenttia linja-autoista, moottoripyöristä, mopoista ja muista tieliikenteen moottoriajoneuvoista. Tilastokeskuksen ennakkollisen päästöarvion mukaan vuonna 2020 kotimaan liikenteen päästöt alenivat 10,4 miljoonaan tonniin hiilidioksidiekvivalenttia lähinnä tieliikenteen suoritteen 4 prosentin laskun takia<sup>2</sup>. Vuoden 2020 tilastojen osalta on kuitenkin otettava huomioon myös koronapandemian aiheuttama poikkeustila, ja sen vaikutukset kotimaan liikenteeseen.

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

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

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

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

---

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

<sup>2</sup> Tilastokeskus, Suomen kasvihuonepäästöt 2020: [https://www.stat.fi/til/khki/2020/khki\\_2020\\_2021-05-21\\_kat\\_001\\_fi.html](https://www.stat.fi/til/khki/2020/khki_2020_2021-05-21_kat_001_fi.html). Vuoden 2020 viralliset päästötiedot julkaistaan maaliskuussa 2022.

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

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

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

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

## **1.2 Valmistelu**

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

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

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

välityksellä 7.10.2021. Tilaisuuteen osallistui XX organisaatiota tai henkilöä ministeriön edustajien lisäksi.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen nykytila

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

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

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

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

---

<sup>3</sup> Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus, [https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisterointit/ensirekisterointien\\_vuosittainen\\_kehitys](https://www.aut.fi/tilastot/ensirekisterointit/ensirekisterointien_vuosittainen_kehitys), viitattu 31.5.2021.

<sup>4</sup> Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus, [https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen\\_autojen\\_kauppa](https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa), viitattu 31.5.2021.

<sup>5</sup> Autoalan tilastokeskus/Tilastokeskus [https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen\\_autojen\\_kauppa](https://www.aut.fi/tilastot/kaytettyjen_autojen_kauppa), viitattu 31.5.2021.

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

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

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

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

#### Voimassa olevasta hankintatuesta

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

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

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

Taulukko 1 näyttää sähköautojen hankintatuen kirjaukset ja määrärahan käytön vuosille 2018–2021, kun saatavilla on ollut luvut elokuun 2021 loppuun asti. Ostettujen täyssähköautojen tuet näytetään kuukausitasolla ja vuokrattujen (leasing) tuet vuositasolla. Koko neljän vuoden määrärahasta (24 M€) oli elokuun 2021 loppuun mennessä käytetty 58,62 prosenttia, sisältäen sekä hankintatuet että muuntotuet.

	2018	2019	2020	2021
<b>Tammikuu</b>		27	247	216
<b>Helmikuu</b>		30	190	182
<b>Maaliskuu</b>	43	25	133	332
<b>Huhtikuu</b>	30	35	89	320
<b>Toukokuu</b>	22	11	97	430
<b>Kesäkuu</b>	11	19	151	296
<b>Heinäkuu</b>	10	27	147	261
<b>Elokuu</b>	11	39	154	378
<b>Syyskuu</b>	22	55	239	
<b>Lokakuu</b>	26	36	200	
<b>Marraskuu</b>	25	496	195	
<b>Joulukuu</b>	42	246	364	
<b>Yhteensä, ostetut [kpl]</b>	<b>242</b>	<b>1046</b>	<b>2206</b>	<b>2415</b>
<b>Vuokratut (leasing)</b>	43	45	146	129
<b>Yhteensä, ostetut ja vuokratut [kpl]</b>	<b>285</b>	<b>1091</b>	<b>2352</b>	<b>2544</b>
<i>Määrärahan käyttö, ostetut ja vuokratut [miljoonaa euroa]</i>	<i>0,57</i>	<i>2,18</i>	<i>4,70</i>	<i>5,09</i>

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

## 2.2 Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen nykytila

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

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

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

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

Vuonna 2020 sähkökäyttöisiä pakettiautoja ensirekisteröitiin 129 autoa. Keväällä 2020 tehdyn edellisen arvion jälkeen sähköpakettiautojen tarjonta on paitsi lähtenyt vahvaan kasvuun, myös laajentunut kattamaan ns. tonniluokan ja sitä isompia pakettiautoja. Sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröinnit ovat painottuneet pienempikokoisiin pakettiautoihin, mutta 2021 myös näiden Suomen markkinoilla tärkeiden tonniluokan ja isojen pakettiautojen myynti on lähtenyt selvään kasvuun. Kasvun odotetaan entisestään vahvistuvan mallitarjonnan monipuolistuessa. Vuoden 2021 aikana tullaan tämänhetkisellä myynnin kehityksellä ensirekisteröimään yli 300 sähkökäyttöistä pakettiautoa.

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

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

Suomen liikenteen pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmän (LIPASTO) tietojen mukaan pakettiautoliikenteen vuosisuorite oli vuonna 2018 noin 5 686 miljoonaa kilometriä eli noin 11 prosenttia tieliikenteen kokonaissuoritteesta. Pakettiautojen osuus tieliikenteen CO<sub>2</sub>e-päästöistä oli vuonna 2018 yhteensä 909 472 tonnia eli 8,3 prosenttia.

Tällä hetkellä sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille ei myönnetä hankintatukea.

### **2.3 Sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen nykytila**

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



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

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

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

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

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

Aikataulua sähkökäyttöisten kuorma-autojen eri kokoluokkien saatavuudesta on toistaiseksi haastavaa arvioida. Tällä hetkellä keskeisten valmistajien tuotanto koko Euroopan markkinoille

on ollut muutaman kymmenen auton eriä. Tuotantomäärät kasvavat nopeasti satoihin autoihin vuodessa, mutta tästäkään määrästä ei välttämättä riitä kovin paljoa autoja yksittäiseen maahan. Sähkökuorma-autojen määrä voi lähteä todelliseen kasvuun Suomessa siinä vaiheessa, kun Euroopan tasolla vuotuiset valmistusmäärät ovat useilla valmistajilla tuhansia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä rajoittaa ennen kaikkea korkea hankintahinta. Ollakseen kaupallisesti houkutteleva vaihtoehto loppukäyttäjille, vaihtoehtoisen käyttövoiman tulee olla elinkaarihinnaltaan kilpailukykyinen. Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Myös sopimuskohtaiset hankintahinnat voivat vaihdella suuresti. Virkamiesarvion sekä Autoalan Tiedotuskeskuksen arvion mukaan kaasukäyttöisen kaluston hinta on dieselekäyttöisiä ajoneuvoja tällä hetkellä noin 15-30 prosenttia kalliimpaa, mikä tarkoittaa kymmeniä tuhansia euroja suurempaa hankintahintaa riippuen ajoneuvon ominaisuuksista. Sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat vielä harvinaisia, joten vastaavaa hankintahinnan arviointia suhteessa dieselukkuorma-autoihin on haastava tehdä. Teknologia ja mallivalikoima ovat kuitenkin vasta kehittyneissä, joten sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintakustannusten arvioidaan olevan merkittävästi suuremmat kuin dieselukkuorma-autojen. Yleisesti tarkasteltuna leasing-sopimukset ovat suosittu hankintamuoto uuden kaluston hankintaan, sillä raskaan kaluston pääomakustannukset ovat suuria. Leasing-sopimusten hinnat ovat tapaus- ja ajoneuvoikohtaisia, joten tuen merkitystä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen leasing-sopimusten houkuttelevuuteen on haastavaa arvioida.

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

#### *Voimassa olevasta hankintatuesta*

Voimassa olevassa hankintatukilaissa säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (kaasuhankintatuki) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2022. Sähkökäyttöisille kuorma-autoille ei tällä hetkellä myönnetä hankintatukea.

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

§:ssä, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta kaasuhankintatuen avustuksen saajalle lain edellytykset täyttävän kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten.

Aikavälillä 1.12.2020-31.8.2021 hakemuksia kaasukäyttöisen kuorma-autojen hankintatuella on tullut yhteensä 89 kappaletta. Kaasukuorma-autojen hankintatuella varatusta 1 miljoonan euron määrärahasta vuosille 2020-2022 oli varattu 753 000 €, eli 75,3 prosenttia. Budjettivaraus käyttövoimittain on jakautunut siten, että CNG-käyttöisiä kuorma-autoja on 43 prosenttia, HL-ryhmän maakaasua käyttäviä 11 prosenttia ja LNG-käyttöisiä 46 prosenttia. Kaikkia budjettivaraukseen kirjattuja ajoneuvoja ei ole ensirekisteröity liikenneasioiden rekisteriin.

#### **2.4 Henkilöautojen muuntamisen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi nykytila**

Bensiinikäyttöinen auto on mahdollista muuttaa kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Etanolikonversiolaitteita myyvät useat eri tahot. Etanolikonversion ja kaasukonversion voi teettää tietyillä autokorjaamoilla. Konversion hyväksymiseen liittyvät vaatimukset on annettu ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n nojalla Liikenne- ja viestintäviraston antamassa määräyksessä Auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta (TRAFICOM/194495/03.04.03.00/2019).

Vanhan auton konvertointi on tehokas tapa helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista ja kohti ilmastoystävällisempään liikkumista, joilla ei välttämättä ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa.

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

#### *Voimassa olevasta muuntotuesta*

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

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

Vuoden 2021 tilaston mukaan etanolikonversiotukea oli myönnetty tammikuusta elokuuhun yhteensä 444 kappaletta. Kaasukonversioille tukea on myönnetty samalla ajanjaksolla yhteensä 50 kappaletta. Laajemmin tarkasteltuna kaasukonversiotuen menekki on ollut varsin heikkoa,

sillä vuosina 2018-2019 muunnettiin yhteensä alle 250 autoa. Tämän vuoksi kaasukonversioiden vaikutus päästöihin on ollut hyvin pieni.

## 2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö

### *Euroopan unionin valtioneuvoston sääntely*

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

Nyt esitettyjen hankintatukien voidaan katsoa täyttävän valtiontuen määritelmän kriteerit silloin, kun ne kohdistuisivat yrityksille. Yrityksiä ovat EU-oikeuden mukaan kaikki taloudellista toimintaa harjoittavat yksiköt niiden oikeudellisesta tai rahoitustavasta riippumatta. Taloudelliseksi toiminnaksi luetaan kaikki toiminta, jossa tavaroita ja palveluita tarjotaan markkinoilla. Nyt esitettävien tukien osalta katsotaankin, että SEUT 107 artiklan 1 kohdan mukaiset edellytykset täyttyisivät, kun esitetty tuki kohdistuu yrityksille eli oikeushenkilöille tai yksityisille elinkeinonharjoittajille.

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

Kolmantena kriteerinä on tuen vaikutus kilpailuun sitä vääristävällä tavalla tai että uhkana on kilpailun vääristyminen. Edellytyksen tulkinta on hyvin laaja, mikä merkitsee, että tämä valtiontuen tunnusmerkki täyttyy komission tapauskäytännössä lähes automaattisesti. Komissiolla ei ole velvollisuutta näyttää, että toimenpide tosiasiallisesti vääristää kilpailua, vaan riittävää on, että kilpailun vääristyminen on mahdollista. EU-tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan tuen vähäinen määrä, yrityksen pieni koko tai vähäinen markkinaosuus eivät sulje pois kilpailun vääristymän mahdollisuutta<sup>7</sup>, etenkin jos kyseisillä markkinoilla kilpailu on kovaa. Vähäinenkin tuki vahvistaa edunsaajan asemaa kilpaileviin yrityksiin verrattuna, eikä näin ollen ole olennaista, onko kilpailun vääristymä merkityksellinen vai ei. Myös kolmannen kriteerin voidaan katsoa täyttyvän esillä olevassa ehdotuksessa, sillä tukea saavat yritykset hyötyisivät siitä verrattuna niihin yrityksiin, jotka eivät tukea saisi. Kuten edellä on todettu tuen pienellä määrällä ei ole vaikutusta arvioitaessa määritelmän täyttymistä.

Neljäntenä edellytyksenä valtiontuen määritelmässä on, että tuen tulee vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen tuki, jonka vaikutukset jäävät ainoastaan jäsenvaltioiden sisäisiksi sekä tuki, jonka vaikutukset ilmenevät yksittäisen jäsenvaltion ja unionin ulkopuolisen

---

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

valtion välillä, eivät olet SEUT 107(1) artiklassa tarkoitettuja tukia. Yleisesti ottaen kauppavaikutuskriteerin on katsottu täyttyvän helposti. Nyt esitettyjä tukia saavat yritykset saattavat toimia myös Suomen ulkopuolella EU:n sisämarkkinoilla, jolloin tuilla voidaan arvioida olevan vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Euroopan unionin tuomioistuimien on lisäksi ratkaisukäytännössään linjannut, että vaikka tuensaaja toimisi puhtaasti kansallisilla markkinoilla, tuki voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan parantamalla tarjontaa kansallisilla markkinoilla ja vaikeuttamalla näin muista jäsenvaltioista peräisin olevien yritysten sijoittumista kyseisille markkinoille.

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

Tietyillä edellytyksillä valtiontuki voidaan ottaa käyttöön myös ilman komission etukäteishyväksyntää. Jos valtiontukeen voidaan soveltaa komission antaman ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) N:o 651/2014 (jäljempänä ryhmäpoikkeusasetus) säännöksiä, tuesta ei tarvitse ilmoittaa komissiolle etukäteen. Asetuksen piiriin kuuluvista tuista on toimitettava komissiolle kuitenkin yhteenveto 20 työpäivän kuluessa tukitoimenpiteen voimaantulosta.

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

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

Yrityksille osoitettujen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintatukien sekä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muunnettavien ajoneuvojen muuntotukien voidaan katsoa täyttävän ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklassa säädetyt ympäristön suojeluun myönnettävän tuen edellytykset, sillä näiden tukien osalta tuensaaja voi parantaa toimintansa ympäristönsuojelun tasoa. Tukien tarkoituksena on helpottaa yritysten siirtymää pois fossiilisista polttoaineista, sekä helpottaa niitä vähentämään toiminnastaan aiheutuvia liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä ja muita haitallisia ympäristövaikutuksia. Ajoneuvojen terveydelle haitallisten päästöjen enimmäisrajoista säädetään EU:n tyypinhyväksyntädirektiivissä ns. Euro-

päästöluokituksilla. Voimassa oleva päästöluokitus pakettiautoille on Euro 6 –päästöluokka ja kuorma-autoille Euro VI-luokka. Näiden päästöluokitusten perusteella sähkö- ja kaasukäyttöiset ajoneuvot alittavat EU-lainsäädännössä säädetyt päästöraajat, ja ovat vaihtoehtona ympäristöystävällisempiä kuin fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot. Tästä syystä sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatuet voidaan katsoa täyttävän yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan vaatimukset ympäristönsuojelun tason parantamisesta.

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

Valtiontukisääntely ei koske tukea, jos se osoitetaan luonnollisille henkilöille tai jos se ei kohdistu yrityksille eli luonteeltaan taloudelliseen toimintaan. Näin ollen EU:n valtiontukisääntely, mukaan lukien ryhmäpoikkeusasetus, ei soveltuisi ehdotuksessa esitettävään täyssähköauton hankintatukeen, sillä täyssähköauton hankintatukea myönnettäisiin ainoastaan luonnollisille henkilöille. EU:n valtiontukisääntelyä ei myöskään sovelleta pakettiautojen hankintatukeen tai kuorma-autojen hankintatukeen tilanteissa, joissa tuen saajana on luonnollinen henkilö, ellei luonnollinen henkilö ole yksityinen elinkeinonharjoittaja.

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

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

### *Euroopan unionin tietosuojasääntely*

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

Yleisen tietosuojasetuksen 6 artiklassa säädetään oikeusperusteet henkilötietojen käsittelylle. Kyseisen artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan yhtenä oikeusperustana on tarve henkilötietojen käsittelylle rekisterinpitäjän lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi. Esitetyssä laissa Liikenne- ja viestintäviraston tehtäväksi säädettäisiin hakemusten käsittely sekä tukien maksaminen sekä muut tukiohjelmaan liittyvät viranomaistehtävät. Edellä mainittujen tehtävien suorittamiseksi Liikenne- ja viestintävirastolla on tarve käsitellä henkilötietoja. Näin ollen henkilötietojen käsittelyn oikeusperustana olisi rekisterinpitäjän lakisääteinen velvoite.

## **2.6 Kansallinen lainsäädäntö**

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

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

*Valtionavustuslaki*

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

*Laki liikenteen palveluista*

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

### **3 Tavoitteet**

Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan koko autokannan osalta tavoitteena on, että liikenteessä on vuonna 2030 noin 700 000 sähkökäyttöistä henkilöautoa ja noin 45 000 sähkökäyttöistä pakettiautoa, joista vähintään puolet on täyssähköautoja. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta tavoitteena on noin 130 000 henkilö- ja pakettiautoa vuonna 2030. Raskaassa kalustossa vastaavat tavoitteet ovat noin 4 600 sähkökäyttöistä kuorma-autoa ja noin 6 200 kaasukäyttöistä kuorma-autoa ja bussia.

Autot pysyvät liikenteessä keskimäärin noin 20 vuotta. Siksi on tärkeää huolehtia siitä, että yhä suurempi osuus uutena myydyistä ajoneuvoista on mahdollisimman vähäpäästöisiä ja enenevässä määrin muita kuin perinteisiä diesel- ja bensiiniautoja. Tämän osalta tiekartassa on lisäksi linjattu tavoitteesta, jonka mukaan nolla- ja vähäpäästöisten uusien teknologioiden osuus uusista myytävistä henkilöautoista kasvaa nykyisestä noin 20 prosentista mahdollisimman lähelle sataa prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

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

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

### **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

#### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista tukemisesta. Laissa säädettäisiin edellytykset täyssähköautojen henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta ja muuntotuesta bensiiniauton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Samalla esityksessä ehdotetaan kumottavaksi laki sähkökäyttöisten henkilöautojen



hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta (971/2017).

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

Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintaan ehdotetaan myönnettäväksi tukea pakettiauton koosta riippuen 2 000-6 000 euroa. Kaasukäyttöisen pakettiauton tueksi ehdotetaan 2 000 euroa. Tukea voisivat hakea sekä luonnolliset henkilöt että oikeushenkilöt. Esityksessä ehdotetaan hankintatukea myös sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan. Sähkökäyttöisen kuorma-auton tukea myönnettäisiin ajoneuvon koon ja yhdistelmän perusteella 8 000-50 000 euroa. Tukea voitaisiin myöntää kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan 7 500 euroa, mikäli ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana olisi paineistettu kaasu ja 15 000 euroa, mikäli pääasiallisena käyttövoima olisi nesteytetty kaasu. Myös kuorma-auton hankintatukea voisivat hakea sekä luonnolliset henkilöt että oikeushenkilöt. Yksityishenkilöille voitaisiin myöntää pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea yhteen ajoneuvon kalenterivuodessa. Oikeushenkilöille voitaisiin myöntää hankintatukea enintään viiteen ajoneuvon kalenterivuodessa. Oikeushenkilölle myönnettävään valtionavustukseen sovellettaisiin myös EU:n valtioneuvoston sääntelyä.

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

Lisäksi esityksessä ehdotetaan, että kaikkia hankintatukia ja muuntotukea haettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintävirastosta. Ehdotuksen mukaan hakija toimittaisi ennen ajoneuvon hankintaa hakemuksen Liikenne- ja viestintävirastoon, joka tekisi asiassa ehdollisen päätöksen. Tämän jälkeen tuen hakija toimittaisi määräajassa tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon hankinnasta tai muuntotuen kohdalla muutokatsastuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaisi hankinta- ja muuntotuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun ajoneuvo on ensirekisteröity tai muutokatsastus hyväksytty. Menettelyä muutettaisiin nykyisin voimassa olevan hankintatukilain menettelystä, jonka mukaan täyssähköauton hankintatuki on maksettu auton ostajalle siten, että auton jälleenmyyjä on antanut ostajalle hankintatuen suuruisen hinnanalennuksen.

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

## 4.2 Vaikutukset valtiontaloudelle

Vuoden 2022 täydentävässä talousarvioesityksessä ehdotetaan yhteensä kuuden miljoonan euron määrärahan budjetointia siirtomäärärahana momentille XX.XX.XX. Tästä määrärahasta 2.5 miljoonaa euroa rahoitettaisiin EU:n elvymisvälineestä. Momentille ehdotetaan sen lisäksi siirrettävän nvkvisin voimassa olevan hankintatukilain perusteella myönnettävien siirtomäärärahan vuosilta 2020-2021 käyttämättä jäävä määräraha, joka tämän hetkisen arvion mukaan olisi noin 7 miljoonaa euroa. Lisäksi ehdotetaan momentille XX.XX.XX (Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenot) XX euron määrärahalisäystä tuen hallinnolliseen toimeenpanoon.

Vuonna 2023 alkaen tukiohjelmaa rahoitettaisiin EU:n elvymisvälineestä vastaavasti 2.5 miljoonalla eurolla. Tukiohjelmaan allokoitavasta kansallisesta määrärahasta vuodesta 2023 eteenpäin päätettäisiin julkisen talouden suunnitelman yhteydessä keväällä 2022.

## 4.3 Taloudelliset vaikutukset

### *Täyssähköautojen hankintatuki*

#### Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

Sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea ehdotetaan jatkettavaksi vuosille 2022-2025. Vaikka sähkökäyttöisten henkilöautojen markkinat ovat muuttuneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimia sähköautokannan kasvun vahvistamiseksi tulitaisiin tarvitsemaan siihen saakka, kunnes hintaparieteetti polttomoottoriautojen kanssa saavutetaan. Uusien sähköautojen hinnan ennustetaan laskevan niin, että vuonna 2026 keskikokoinen sähköauto- ja polttomoottoriauto maksavat saman verran.<sup>8</sup> Tämän jälkeen uuden sähkökäyttöisen henkilöauton voisi saada jopa halvemmalla kuin polttomoottoriauton. Täyssähköhenkilöautojen yleistymisen kokonaistaloudellisista vaikutuksista on arvioitu kirjallisuuden pohjalta. Kokonaistaloudellisuudella on merkitystä täyssähköautojen markkinavetoiselle yleistymiselle ja siten myös julkisen tuen tarpeelle ja sen mitoitukselle.

Täyssähköautojen kokonaistaloudellisia vaikutuksia arvioitaessa on otettu huomioon auton hankinnan ja käyttämisen elinkaarikustannukset (engl. *TCO, total cost of ownership*). Elinkaarikustannusten vertailuissa on otettu huomioon muun muassa hankintahinnat, verot, rahoituskustannukset, jälleenmyyntiarvojen kehitys, pitoajat, romutusiät sekä käyttökustannukset kuten käyttövoimat ja huollot. Täyssähköauton elinkaarikustannusten on arvioitu olevan jo nykyisin polttomoottoriautoa edullisempia suurilla liikennesuoritteilla. VTT:n laskelman mukaan<sup>9</sup> nykyisin 30 000 km vuosisuoritteella täyssähköauton elinkaarikustannukset ovat nykyisellä hankintatuella samalla tasolla tai jopa edullisemmat kuin polttomoottoriautolla. Täyssähköhenkilöautojen elinkaarikustannusten on tulevana vuosina arvioitu alenevan merkittävästi. Keskeisintä on se, miten sähköautojen tuotantokustannukset ja

---

<sup>8</sup> Eri kokoisten henkilöautojen hintaparieteetin arvioidaan saavutettavan eri vuosina 2020-luvun puolen välin jälkeen. Ks. esim. BloombergNEF (2021) [Hitting the EV Inflection Point. Electric vehicle price parity and phasing out combustion vehicle sales in Europe.](#)

<sup>9</sup> Traficom (2019) [VTT:n laskelma autoilun kustannuksista.](#)

myyntihinnat muuttuvat, miten käytettyjen sähköautojen jälleenmyyntiarvot kehittyvät ja mikä on käyttövoimaan liittyvien käyttökustannusten ero.

Polttomoottori- ja sähköautojen hintaero johtuu suurimmalta osin akkujen, moottorin ja voimasiirtojärjestelmän hintaeroista. Akkujen osuus täyssähköauton hinnasta on keskimäärin kolmannes, joten akkuteknologian kehityksellä on suurin merkitys sähköauton hinnalle. Uusien akkujen hinnat ovat laskeneet reaalisesti noin 89 prosenttia vuosina 2010-2020.<sup>10</sup> Akkujen tuotantokustannukset alenevat vuosina 2018-2025 eri arvioiden mukaan 30-50 prosenttia.<sup>11</sup>

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

#### Tuen vaikutukset täyssähköautojen kysyntään

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

Liikenne- ja viestintävirasto on tehnyt hallituksen esityksen valmistelua varten taustaselvityksen<sup>13</sup>, jossa on laskettu täyssähköautojen kysynnän kasvua ja hankintatuen menekkää vuodelle 2022. Tarkastelu on tehty vuotta 2022 koskien, sillä hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on ollut tiedossa ainoastaan vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotetusta määräraha. Tukiohjelmassa täyssähköautojen hankintatukea myönnettäisiin 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten ja edellytyksenä olisi, että sähköauton kokonaishinta on enintään 50 000 euroa. Arvio perustuu oletukselle, että hankintatuella ja muuntotuella osoitettu määräraha vuodelle 2022 olisi

---

<sup>10</sup> Transport & Environment (2021):

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021\\_02\\_Battery\\_raw\\_materials\\_report\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_02_Battery_raw_materials_report_final.pdf).

<sup>11</sup> Autoalan tiedotuskeskus (2021):

[https://www.aut.fi/files/2356/Kayttovoimatiekartta\\_raportti\\_1502\\_2021.pdf](https://www.aut.fi/files/2356/Kayttovoimatiekartta_raportti_1502_2021.pdf).

<sup>12</sup> Valtioneuvoston viestintäosasto, Valtiovarainministeriö. Tiedote 512/2021, 9.9.2021.

<https://valtioneuvosto.fi/-/10616/hallituksen-talousarvioesitys-rakentaa-tulevaisuuden-kestavaa-kasvua>

<sup>13</sup> Liikenne- ja viestintävirasto: Taustamuistio täyssähköautojen hankintatuesta vuodelle 2022. 28.9.2021.

mahdollisesti yhteensä noin 9,5 miljoonaa euroa, josta enintään 1 miljoonaa euroa varattaisiin muuntotukeen ja loput hankintatukeen. Tukivuodelle 2022 ennakoitu yhteensä noin 9,5 miljoonan euron määräraha koostuisi kahdesta erästä, joista ensimmäinen olisi vuoden 2022 talousarvioesitykseen ehdotettu 2,5 miljoonaa euroa ja toinen erä olisi edellisvuosien hankintatukimäärärahoista säästynyt karkeasti arvioiden noin 7,0 miljoonan euron siirtomääräraha<sup>14</sup>, joka olisi käytettävissä sekä täyssähköautojen hankintatukeen että kaasu- ja etanoliautojen muuntotukeen. Tähän täyssähköautojen hankintatuen budjettiarvioon (8,5 - 9,5 miljoonaa euroa) viitataan vaikutusarviossa termillä "budjettirajoite".

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

Sähköautojen kysyntää arvioidaan taulukossa 2 kolmen eri skenaarion avulla:

- "Perus"-skenaario: Uusien henkilöautojen myynti käyttövoimittain, VTT:n fossiilittoman liikenteen tiekarttaa varten tuottama perusennuste<sup>15</sup>. Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 4 867 kappaletta. Tämä skenaario on linjassa ja vertailukelpoinen aiempien hankintatukimuistioiden kanssa.
- "Päivitetty"- skenaario: Uusien henkilöautojen myynti käyttövoimittain, VTT:n päivitetty perusennuste<sup>16</sup>: Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 11 500 kpl.
- "Tilasto"-skenaario: Traficomien ensirekisteröintitilastojen perusteella johdettu asiantuntija-arvio: Sähköautojen uusmyynti vuonna 2022: 12 000 kappaletta. (Vuonna 2020 sähköautoja ensirekisteröitiin 4 245 kappaletta ja vuonna 2021 tammi-elokuussa 5 688 kappaletta.)

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

---

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

<sup>15</sup> ALIISA 2019 (WEM).xlsx (26.3.2021)

<sup>16</sup> Päivitetty\_perusennuste\_LIITE\_20210920060815.xlsx (20.9.2021)

	Perus, 2 000 €	Perus, ei tukea	Päivitetty, 2 000 €	Päivitetty, ei tukea	Tilasto, 2 000 €	Tilasto, ei tukea
<b>Sähköautojen kokonaiskysyntä [kpl]</b>	4 867	4 648	11 500	10 982	12 000	11 460
<b>Hankintatuen kysyntä ilman budjettirajoitetta [kpl]</b> <b>(hankintatuen kriteerit täyttävien autojen kysyntä)</b>	2 680	(2 460)	6 332	(5 814)	6 607	(6 067)
<b>Myönnettävät hankintatuet budjettirajoite huomioiden [kpl]</b>	2 680	-	vähintään 4 250, enintään 4 750	-	vähintään 4 250, enintään 4 750	-

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

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

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

On siis erityisesti huomioitava, että täyssähkökäyttöisten henkilöautojen vaikutusarvioihin vaikuttaa määrärahan rajallisuus. Koska täyssähköautojen markkinat ovat vuosien 2020-2021 kehittyneet ja ajoneuvojen menekki on kasvanut paljon, on mahdollista, että hankintatuen vuotuinen määräraha ei riitä kaikille tukeen oikeutetuille tulevina vuosina. Tukibudjetin rajallisuus voi näin ollen myös vaikuttaa automarkkinoihin, mikäli ajoneuvon ostajat lykkäisivät

hankintaa tuleville vuosille, ja siten osaltaan jopa hetkellisesti hidastaa täyssähköhenkilöautojen myynnin ennakoitua kasvua.

#### Sähköautojen 50 000 euron enimmäishintaa koskeva vaatimus ja sen vaikutukset

Täyssähköautovalikoima on laajentunut merkittävästi erityisesti vuosina 2020-2021, ja malleja on nykyisin saatavilla kaikissa hinta- ja painoluokissa. Kokonaiskustannuksiltaan 50 000 euron yläpuolelle jäävät kaikista kalleimmat täyssähköautot ja osa suuremman kantavuuden omaavista perheautomalleista. Toisaalta arvioiden mukaan täyssähköautojen verollinen keskihinta on noin 54 500 euroa ja nyt voimassa oleva hankintatuen ajoneuvon kokonaishintaa koskeva 50 000 euron raja on vaikuttanut siihen, että ensirekisteröityjen täyssähköhenkilöautojen osuus 50 001 – 55 000 euron hintaluokassa on huomattavasti vähäisempi kuin 45 001 – 50 000 euron hintaluokassa.

Hankintatuen 50 000 euron hintarajan poiston vaikutuksien arvioidaan kohdistuvan todennäköisesti hyvätuloisille kotitalouksille. Kuten edellä on todettu, täyssähköautojen kysyntä edullisempien mallien osalta kasvaa nopeasti ja tuen oletetaan jo 50 000 euron määrärahan kanssa loppuvan kesken kalenterivuoden. Nämä seikat huomioon ottaen 50 000 euron enimmäishinnan poistamiselle ei katsota olevan syytä.

#### *Pakettiautojen hankintatuki*

#### Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

Sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukea ehdotetaan vuosille 2022-2025. Vaikka sähkökäyttöisten pakettiautojen markkinat ovat muuttuneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimet olisivat peruteltuja, kunnes hintapariteetti polttomoottoriautojen kanssa saavutetaan. Sekä kevyiden että raskaampien pakettiautojen ennustetaan olevan samanhintaisia vastaavan polttomoottoriauton kanssa vuoden 2025 jälkeen.<sup>17</sup>

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

Tällä hetkellä sähkökäyttöisen pakettiauton hankintahinta on noin 20-40 prosenttia vastaavaa dieselautoa korkeampi<sup>18</sup>, mikä lisää elinkaarikustannuksia pääomakustannusten osalta. Sähköpakettiauto voi kuitenkin elinkaarikustannuksilla mitattuna olla jo nyt

---

<sup>17</sup> BloombergNEF (2021)

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021\\_05\\_05\\_Electric\\_vehicle\\_price\\_parity\\_and\\_adoption\\_in\\_Europe\\_Final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2021_05_05_Electric_vehicle_price_parity_and_adoption_in_Europe_Final.pdf).

<sup>18</sup>Autoalan tiedotuskeskus (2021) [Autoalan käyttövoimatiekartta 2021](#).

polttomoottoriautoa edullisempi vaihtoehto.<sup>19</sup> Sähkökäyttöisellä pakettiautolla erityisesti käyttövoimakustannukset, huoltosopimukset ja ajoneuvovero ovat polttomoottoriautoa edullisemmat.

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

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

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

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

#### Tuen vaikutukset sähköpakettiautojen ja kaasupakettiautojen kysyntään

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

Taulukossa 3 ajoneuvojen myyntimäärät on arvioitu nykyisen verotuksen, polttoaineiden hintatason sekä kaasu- ja sähköpakettiautojen saatavuuden kehityksen mukaan. Määräarvioissa on pyritty ottamaan huomioon toteutuneiden ensirekisteröintien vähäinen määrä, mutta voimakas kasvunopeus sekä kokemukset sähköautojen hankintatuen menekistä, joka alun varsin maltillisen kasvun jälkeen on kasvanut voimakkaasti vuosina 2020-2021. Toteutuvat

---

<sup>19</sup> Kauppalehti (2021) [Automaahantuoja: Sähköpakettiauto voi tulla yrittäjälle dieseliä halvemmaksi](#). Laskelmissa täyssähköpakettiautoa verrataan Citroënin ja Peugeotin vastaaviin polttomoottorimalleihin kolmen käyttövuoden jaksolla ja 72 000 kilometrin ajosuoritteella.

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

myyntimäärät voivat tällä hetkellä nopeasti kasvavasta ja edelleen vähäiseen mallitarjontaan perustuvasta markkinatilanteesta johtuen vaihdella kuitenkin merkittävästi arvioidusta. Kaasupakettiautojen osalta hankintatuki on samalla tasolla kuin pienten sähköpakettiautojen. Arviossa oletetaan kysynnän pysyvän pienenä, mutta kehittyvän positiivisesti mallitarjonnan mahdollisesti kasvaessa ensimmäisen vuoden luvuista.

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



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

Tuen saavien pakettiautojen porrastus perustuu eri kokoluokkiin kuuluvien pakettiautojen hankintahintojen eroihin. Rajat on valittu niin, että ne kuvaavat kolmea tyypillistä kokoluokkaa pakettiautojen käytön perusteella. Rajojen määrittelyt valittiin siten, että tiedot löytyvät rekisterimerkinnöistä helposti valmiiksi ja autolle tavanomaista suurempaan kokoluokkaan rekisteröiminen olisi lähes mahdotonta. Suurikokoisen pakettiauton hankintahinta on noin kaksinkertainen pienikokoiseen pakettiautoon verrattuna. Myös päästöt ovat vuositasolla tarkasteltuna korkeammat, sillä suurilla pakettiautoilla on tyypillisesti suurempi suorite ja kulutus. Hintaero suuremman kokoluokan sähköpakettiautoon on niin suuri, että esitetystä tukimallissa suurempi tuki tuskin ohjaisi merkittävästi epätarkoituksenmukaisiin ajoneuvovalintoihin. Pienten pakettiautojen hankintahinnan enimmäismääräksi on asetettu 50 000 euroa, ja se vastaa sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen ehtoa.

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

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

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

*Kuorma-autojen hankintatuki*

Tuen kokonaistaloudelliset vaikutukset

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

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

#### Tuen vaikutukset sähkökuorma-autojen kysyntään

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

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

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

Liikenne- ja viestintäviraston arviossa<sup>21</sup> tarkastellut hankintatuen porrastukset perustuvat tyyppillisiin ajoneuvojen kokoluokkiin ja ovat seuraavat:

- 3,5-5,9 t; tukisumma 8 000 euroa;
- 6-15,9 t ja akun nettokapasiteetti 100 kWh; tukisumma 12 000 euroa;

---

<sup>21</sup> Traficomien muistio

- 16-25,9 t ja akun nettokapasiteetti 150 kWh; tukisumma 18 000 euroa;
- 26 t ja yli ja akun nettokapasiteetti 200 kWh; tukisumma 25 000 euroa;
- 18 t ja yli ja 40 t yhdistelmä massa tai 40 t ajoneuvon massa ja akun nettokapasiteetti 300 kWh; tukisumma 40 000 euroa;
- 26 t ja yli ja 60 t yhdistelmä massa ja akun nettokapasiteetti 400 kWh; tukisumma 50 000 euroa ja
- PHEV perävaunu 18 t + 100 kW 2 min + 30 kWh; 10 000 euroa.

Tukikaudeksi on suunniteltu vuodet 2022-2025. Markkina tulee todennäköisesti muuttumaan merkittävästi jo tukikauden aikana. Erityisesti tuen jatkon osalta tukien suuruutta tulisikin arvioida määräajoin tukikauden aikana.

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

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

Liikenne- ja viestintävirasto on taulukon 4 mukaisesti tarkastellut tuen mahdollista kysyntää tukikaudelle. Taulukossa 5 esitetään vastaavasti arvio tuen kokonaiskustannuksista arvioituun kysyntään suhteutettuna.

<b>Luokka</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>yht.</b>
<b>3,5-5,9</b>	5	20	50	80	155
<b>6-15,9</b>	5	15	30	60	110

<b>16-25,9</b>	10	25	50	100	185
<b>26-</b>	5	10	30	60	105
<b>40- yhd.</b>	5	10	25	50	90
<b>60- yhd.</b>	0	5	15	30	50
<b>PHEV aks</b>	5	10	20	50	85

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

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

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

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

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

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

#### Tuen vaikutukset kaasuautojen kysyntään

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen markkina on kehittynyt nopeammin kuin yllä kuvattu sähkökäyttöisten kuorma-autojen markkina. Kaasukuorma-autojen hankintaan on lisäksi myönnetty hankintatukea 1.12.2020 alkaen. Käytännössä kaikki paineistettua tai nesteytettyä kaasua käyttävien yli 16-tonnisten kuorma-autojen käyttöönotot ovat tapahtuneet kolmen viime vuoden aikana. Suhteellinen kasvu on ollut ripeää, mikä selittyy ajoneuvojen alhaisella lukumäärällä. Hankintatuella on todennäköisesti ollut positiivinen vaikutus hankinnan houkuttelevuuteen, mutta vaikutusta ei tarkasti pysty arvioimaan.

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

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

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

*Taulukko 6. Kaasukuorma-autojen kysynnän kasvu ja tukikustannukset*

#### **4.4 Yritysvaikutukset**

Esitetyt hankintatuet lisääisivät uusien vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien henkilöautojen, pakettiautojen ja kuorma-autojen kysyntää. Tällä olisi myönteisiä vaikutuksia vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviä ajoneuvoja valmistaville, maahantuoville ja jälleenmyyntiä harjoittaville yrityksille. Toisaalta esitetyt hankintatuet todennäköisesti vähentävät samassa

suhteessa diesel- ja bensiinikäyttöisten ajoneuvojen sekä ladattavien hybridien suosiota, jolloin kokonaisvaikutukset ajoneuvomarkkinalla toimiviin yrityksiin jäisi rajalliseksi.

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

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

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

#### **4.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin**

##### *Täyssähköautojen hankintatuki*

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

Päästövaikutusten laskennan lähtökohta on nykytasoisena säilyvän hankintatuen (2 000 euroa) jatkuminen ilman budjettirajoitetta, sillä se on myös skenaarioina käytettyjen perusennusteiden

("perus" ja "päivitetty") sekä ensirekisteröintitilastoista johdetun skenaarion ("tilasto") lähtöoletus. Näin ollen nykytasaisen ja ilman budjettirajoitusta tarkasteltavan hankintatuen päästövaikutus olisi kussakin kolmessa skenaariossa päästömielessä "nolla". Mikäli tukea ei olisi, päästöt kasvaisivat taulukossa arvioidulla tavalla edellä mainittuun nolatilanteeseen verrattuna. Samoin päästöt kasvaisivat, jos budjettirajoite, eli nykytasaisen tuen riittävyys muodostuisi hidasteeksi.

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

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

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

Esimerkki taulukon tulkinnasta: Skenaariossa "tilasto" päästövaikutus on määritelmän mukaisesti nykytasoisella tuella nolla. Ilman hankintatukea, jolloin sähköautoja hankittaisiin 540 kpl vähemmän, päästöt olisivat nykytasaisen tuen tilanteeseen verrattuna 15 865 tonnia korkeammat. Kun otetaan huomioon budjettirajoite, päästöt olisivat nykytasoisella tuella, budjettirajoittamattomaan tilanteeseen verrattuna, 4 460 - 5 660 tonnia korkeammat.

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

*Pakettiautojen hankintatuki*

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

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

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

Vuosittaisen päästövähennyksen lisäksi on myös arvioitu vuonna 2022 tuella hankittavien pakettiautojen elinkaaren aikaisia päästövähennyksiä. Oletuksena on, että käyttöikä on pakettiautolla yhtä pitkä riippumatta käyttövoimasta, ja että diesel-käyttöistä pakettiautoa vähäpäästöisemmän pakettiauton hiilidioksidivähennys kumuloituu sellaisenaan koko elinkaaren ajan. Käytetyn pakettiauton sijaan tuella ostettu pakettiauton oletetaan korvaavan kullakin hetkellä keskimääräistä pakettiautoa, jonka päästöjen arvioidaan olevan tämän hetkisen keskimääräisen ajossa olevan ja tällä hetkellä uutena ostettavan pakettiauton keskiarvoa vastaavia. Näin arvioiden 16 vuoden käyttöiällä tuella saavutettava päästövähennys olisi yhteensä noin 7 400 tonnia hiilidioksidia, ja päästövähennyksen hinta olisi noin 130 euroa. Biokaasun elinkaariryöty huomioden, hyöty olisi marginaalisesti suurempi, noin 7 500 tonnia hiilidioksidia ja päästövähennyksen hinta olisi 128 euroa.

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

#### *Kuorma-autojen hankintatuki*

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen tarjonta ja markkina on vasta käynnistymässä, minkä vuoksi määrällisiä arvioita on haastavaa tehdä. Taulukossa 8 esitetään eri kokoluokkien tyypillisen kuorma-auton arvioitu dieselin kulutus sataa kilometriä kohden, ajoneuvon tyypillinen vuosisuorite sekä dieselin kulutus vuodessa. Kun vuosikulutus kerrotaan diesel-litran



hiilidioksidikertoimella (2,33 kilogrammaa), saadaan kokoluokan tyypillisen ajoneuvon vuosittainen päästö. Tiedot perustuvat kuljetusyryksiltä ja ajoneuvovalmistajilta kerättyihin tietoihin 2021 vuosimallin autojen osalta.

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

*Taulukko 8. Eri kokoluokkiin kuuluvien yksittäisten sähkökäyttöisten kuorma-autojen CO<sub>2</sub>-päästövähennyspotentiaali. Vertailukohtana on tyypillinen diesel-käyttöinen ajoneuvo.*

Kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston tavoiteltujen ympäristövaikutuksien toteutuminen puolestaan riippuu vahvasti siitä, käyttävätkö ajoneuvot maakaasua vai biokaasua. Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää päästöjä noin 10-20 prosenttia. Maakaasun suhteellinen ympäristöystävällisyys fossiiliseen dieseliin verrattuna vähenee ajan myötä biopolttoaineen jakeluvaiheen asteittain kiristyessä. Biokaasua käyttämällä on mahdollista päästä noin 80-90 prosentin päästövähennykseen. Liikennekäyttöön tarkoitettu kaasu myydään kiloissa. Maakaasun hinta on 1,41 €/kg ja biokaasun 1,43 €/kg<sup>22</sup>. Maakaasu on selvästi kilpailukykyisempää biokaasuun nähden, joten on todennäköistä, että kaasua polttoaineenaan käyttävät raskaan liikenteen ajoneuvot suosivat maakaasua. Biokaasua suosivat esimerkiksi sellaiset kuljetusyriykset, joiden asiakkaat edellyttävät kuljetuspalveluita tuottavilta yhteistyökumppaneiltaan ympäristöystävällisten tavoitteiden täyttämistä.

Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua, päästövähennyksenä on noin 0,04-0,09 prosenttia kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,01-0,02 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta. Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100-prosenttisesti biokaasua, päästövähennyksenä on noin 0,12-0,26 prosenttia kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,03-0,07 prosenttia liikenteen päästövähennystavoitteesta. Arvion pohjalta ei kuitenkaan voi todeta, kuinka suuri osuus päästövähennyksestä johtuu hankintatuen käyttöönotosta. Raskaan liikenteen päästövaikutukset vaihtelevat huomattavasti ajoneuvokohtaisesti, ja merkittävimmät päästövähennykset syntyvät,

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

jos paljon ajavien raskaiden täysperävaunuyhdistelmien ajoneuvokanta uudistuisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivilla ajoneuvoilla.

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

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

#### *Muuntotuki*

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

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

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

#### 4.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

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

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

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

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

Edellä kuvatun perusteella on arvioitu, että Liikenne- ja viestintävirastolle olisi varattava hankinta- ja muuntotukea koskevaan hakemuskäsittelyyn vähintään 13,5 henkilötyövuotta vuosina 2022-2025, jotta voidaan varmistaa hakemusten riittävän nopea käsittelyaika ja päätöksenteko. Tukihakemusten määrän voidaan olettaa kasvavan tukiohjelman edetessä. Uudet

tukimuodot, tukien hakemusmenettely ja tukien ehdoista neuvominen aiheuttaa Liikenne- ja viestintävirastolle huomattavasti enemmän yhteydenottoja ja muita tehtäviä kuin aiemmin. Muihin hankinta- ja muuntotukihakemusten käsittelyyn liittyviin tehtäviin, kuten asiakasneuvontaan ja EU:n valtioneuvoston tukisääntelyyn liittyviin selvitystehtäviin olisi varattava lisäksi arviolta 5 henkilötyövuotta. Yhteensä ehdotetun lain mukaisiin tehtäviin olisi varattava noin 18 henkilötyövuotta.

Lisäksi tukien myöntämisen aiheuttamat tietojärjestelmätyöt aiheuttavat kustannuksia Liikenne- ja viestintävirastolle. Tietojärjestelmien kehittämisen, tietosuojajärjestelmien ja tietoturva-vaatimusten huomioimisen sekä ylläpitokustannuksien osalta tulisi varautua vuonna 2022 arviolta 500 000 euron ja vuonna 2023 arviolta 150 000 euron kustannuksiin. Järjestelmätöillä tarkoitetaan viraston sisäistä kehitystyötä, sähköisen hakemuslomakkeen rakentamista, hakemusten rekisteröintiin ja asianhallintajärjestelmään liittyviä töitä ja käsittelyn tueksi tehtävää sovelluslogiikkaa.

## **5 Muut toteuttamisvaihtoehdot**

### **5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset**

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta voitaisiin hankintatukien lisäksi tai sijaan lisätä verotuksen ja muiden hinnoitteluun liittyvien vaihtoehtojen avulla. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän loppuraportissa on tarkasteltu sähköautojen hankintakannusteiden voimistamista verotuksen painopistettä muuttamalla<sup>23</sup>.

Valtioneuvosto on syyskuussa 2021 sopinut vuoden 2022 talousarvioesitystä koskien, että täyssähköautojen autovero poistetaan 1.10.2021 alusta alkaen. Veron poisto koskee 1. lokakuuta jälkeen ensirekisteröitäviä täyssähköautoja. Autoveron poistamisen yhteydessä täyssähköautojen ajoneuvoveron perusveroa vastaavasti korotetaan. Veromuutosta koskevaa hallituksen esitystä valmistellaan parhaillaan valtionvarainministeriössä. Liikenteen verotusta selvittäneen työryhmän loppuraportissa on arvioitu, että sähköautojen 2,7 prosentin autoveron poisto tarkoittaisi 900 euron alennusta, jos oletetaan, että sähköautojen hinta vastaisi kaikkien autojen keskihintaa. Autoveronalennus rahoitettaisiin sähköautojen käyttöajan aikana ajoneuvoveron perusveron vajaan 60 euron korotuksella. Työryhmä on lisäksi todennut, että veromuutoksen yhteisvaikutus riippuisi kuitenkin auton hinnasta. Esimerkiksi vuonna 2020 myytyjen sähköautojen keskihinnalla autoveron alennus olisi noin 1 300 euroa ja 100 000 euron hintaisella autolla noin 2 700 euroa.

Julkisten liikennepalvelujen (henkilö- ja tavarakuljetukset) hankinnan piirissä vaihtoehtoisia käyttövoimia ja sähkökäyttöä edistetään puolestaan normipohjaisesti puhtaan kaluston direktiivin ohjaamana 2.8.2021 voimaan tulleella lailla ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen

---

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

ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on lisäksi linjattu, että romutuspalkkiokampanjoita toistettaisiin aika ajoin.

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

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

## **5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot**

### *Ruotsi*

Ruotsissa on ollut vuodesta 2018 asti käytössä ns. bonus-malus-järjestelmä, jonka tarkoituksena on tukea vähäpäästöisten autojen hankintaa. Järjestelmä koskee henkilöautoja, kevyitä busseja ja pakettiautoja. Bonus-malus -mallissa suuripäästöisiltä ajoneuvoilta kerätään korotettua ajoneuvoveroa (malus) ja vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintaan myönnetään hankintatukea (bonus). Autoilta, joiden hiilidioksidipäästöt ylittävät 90 grammaa kilometriltä peritään kolmen vuoden ajan korotettua ajoneuvoveroa. Hiilidioksidipäästöraja on 95 grammaa niille ajoneuvoille, jotka on otettu käyttöön 1.7.2018-31.3.2021. Perusmaksu on 360 (noin 35 euroa) kruunua vuodessa ja siihen lisätään hiilidioksidimaksu, joka on sitä korkeampi mitä suuremmat ajoneuvon hiilidioksidipäästöt ovat. Esimerkiksi 1.4.2021 jälkeen käyttöönotetun auton, jonka päästöt ovat 90-130 grammaa hiilidioksidia/km tulee maksaa 107 kruunun (noin 10,50 euroa) hiilidioksidimaksu grammalta. Tästä saadut verotulot käytetään vähäpäästöisten ajoneuvojen hankintatukiin, jota maksetaan sekä yksityishenkilöille, että yrityksille. Tuki on maksimissaan 25% auton hinnasta. Nollapäästöiset autot, kuten täyssähköautot, saavat suurimman tuen 70 000 kruunua (noin 6 860 euroa).

Ruotsissa on ollut vuodesta 2020 lähtien mahdollista saada hankintatukea myös sähköllä, kaasulla tai bioetanolilla toimiville kuorma-autoille sekä sähkökäyttöisille työkoneille. Kyseistä tukea voidaan maksaa yrityksille, kunnille ja seututason toimielimille (regioner). Tuen määrä

on korkeintaan 20 prosenttia ympäristöystävällisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen työkoneen hankintakustannuksista, ja korkeintaan 40 prosenttia hinnanerosta verrattavaan tavalliseen kuorma-autoon tai työkoneeseen. Kyseisiin tukiin on varattu valtion budjetista 120 miljoonaa kruunua (hieman alle 12 miljoonaa euroa) vuodessa vuoteen 2022 asti. Vuoden 2021 budjettiin lisättiin 100 miljoonaa kruunua (hieman alle 10 miljoonaa euroa) sähkökuorma-autojen hankintatukia varten, eli vuonna 2021 tukibudjetti on kokonaisuudessaan 220 miljoonaa kruunua (hieman alle 22 miljoonaa euroa).

### *Saksa*

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

Saksassa tuettiin 31.3.2021 asti myös paineistetulla (CNG) tai nesteytetyllä (LNG) maakaasulla toimivia kuorma-autoja ja traktoreita, jotka on tarkoitettu tavaraliikenteeseen ja joiden sallittu kokonaispaino on vähintään 7,5 tonnia. Tuen määrä oli kuorma-autoa ja traktoria kohden on CNG:n osalta 8 000 euroa ja LNG:n osalta 12 000 euroa. Tuki oli rajattu 500 000 euroon yritystä kohden. Avustus sai olla enintään 40 prosenttia ajoneuvon kustannuksista.<sup>26</sup> Myös sähkökäyttöisille kuorma-autoille oli mahdollista saada tukea 31.3.2021 asti. Maksimissaan 12 tonnia painavia kuorma-autoja tuettiin 12 000 eurolla ja 12 tonnia kokonaispainoltaan ylittäviä kuorma-autoja 40 000 eurolla.

### *Norja*

Norjassa sähköautojen hankinnan tukeminen aloitettiin jo 1990-luvulla poistamalla sähköautoilta hankinnan yhteydessä perittävä autovero. Norjan tavoitetta autokannan

---

<sup>24</sup> Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle:

[https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen\\_Antrag\\_stellen/neuen\\_antrag\\_stellen.html](https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html). Viimeksi vierailtu 24.9.2021.

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

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

sähköistämiseen on tuettu sekä taloudellisen ohjauksen keinoin, että sallimalla sähköautoille liikkumiseen liittyviä etuja, kuten oikeuden käyttää joukkoliikennekaistoja.

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

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

#### *Alankomaat*

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

## **6 Lausuntopalaute**

Esityksen kiireellisyyden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta eduskunta ehtii käsitellä esityksen niin, että se voi tulla voimaan 1.1.2022. Lausuntokierros pidettiin 4.10.2021-10.10.2021. Esitysluonnokseen saapui XX lausuntoa...

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

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

### 1 luku. Yleiset säännökset.

**1 §. Soveltamisala.** Pykälässä säädettäisiin lain soveltamisalasta. Valtion varoista voitaisiin myöntää tukea vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa ja ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamista varten. Hankinnalla tarkoitettaisiin tässä laissa ajoneuvon ostoa sekä pitkäaikaisvuokrausta. Hankintatukea voitaisiin myöntää uuden täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan (täyssähköauton hankintatuki), uuden sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan (pakettiauton hankintatuki) sekä uuden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan (kuorma-auton hankintatuki) vuosina 2022-2025. Muuntotukea voitaisiin myöntää ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi (muuntotuki) vuosina 2022-2025.

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

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

### 2 luku. Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki.

**3 §. Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan täyssähköauton hankintatukea myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden sähkökäyttöisen henkilöauton. Hankintatukea myönnettäisiin ainoastaan luonnolliselle henkilölle. Tukea ei myönnettäisi yrityksille, eikä siten myöskään luonnolliselle henkilölle elinkeinotoiminnassa käytettävän ajoneuvon hankintaa varten. Elinkeinoiminnassa käytettävän ajoneuvon rajaaminen tuen saannin ulkopuolelle on tarpeellista, sillä muutoin kyseessä olisi EU:n valtioneuvoston lainsäädännön mukainen yritystuki. Pykälän 1 momentin mukaan edellytyksenä olisi, että auto ostetaan tai vuokrataan omaan käyttöön. Oman käytön vaatimus tarkoittaisi, että tuensaajan olisi oltava merkitty liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) mukaiseen liikenneasioiden rekisteriin hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Tuensaajan lisäksi muut liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan



ajoneuvorekisteriin merkityt saman ajoneuvon omistajat ja/tai haltijat, kuten perheenjäsenet, eivät kuitenkaan estäisi oman käytön vaatimuksen täyttymistä. Oman käytön vaatimuksen tarkoituksena ei näin ollen olisi esimerkiksi estää hankintatuen myöntämistä yhteiskäyttöön tulevan ajoneuvon hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Ehdotetun 1 momentin mukaan hankintatuki voitaisiin myöntää sähköauton vuokraamista varten, jos luonnollinen henkilö sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan henkilöauton. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamisesta eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Lisäksi 1 momentin mukaan tukikelpoisen pakettiauton kokonaishinta saisi olla enintään 50 000 euroa. Hankittavan auton hinnan enimmäismäärä sisältää hankittavan auton arvonlisäveron ja autoveron sekä muut mahdolliset auton hankintaan liittyvät verot.

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

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

**4 §. Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan hankintatukea myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vuokraamaan vähintään kolmeksi vuodeksi uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton. Hankintatuki voitaisiin myöntää pakettiauton vuokraamista varten, jos hakija sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan auton. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamisesta eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Tukea voitaisiin myöntää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan mukaisena ympäristönsuojeluun myönnettävänä tukena myös yrityksille. Yleinen ryhmäpoikkeusasetus edellyttää, että sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan myönnettävän tuen ansiosta yritykset voivat ylittää

EU:n ympäristönsuojelua koskevat normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa.

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

Pykälän 3 momentin mukaan luonnollinen henkilö voisi saada yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea yhden sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Oikeushenkilöiden osalta vastaavasti yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea voisi saada enintään viiden sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Pakettiauton hankintatukea voitaisiin lisäksi maksaa yhdestä hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta pakettiautosta ainoastaan kerran. Esimerkiksi yhteisomistukseen hankittavasta sähkö- tai kaasukäyttöisestä pakettiautosta voitaisiin myöntää hankintatukea ainoastaan kerran yhdelle hakijalle.

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

**5 §. Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan kuorma-auton hankintatukea voitaisiin myöntää luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton. Hankintatuki voitaisiin myöntää kuorma-auton vuokraamista varten, jos hakija sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan auton. Vuokraamisella tarkoitettaisiin ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamisesta eli leasingiä yritykseltä tai yhteisöltä. Tukea voitaisiin myöntää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan mukaisena ympäristönsuojeluun myönnettävänä tukena myös yrityksille. Yleinen ryhmäpoikkeusasetus edellyttää, että sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan myönnettävän tuen ansiosta yritykset voivat ylittää EU:n ympäristönsuojelua koskevat normit tai unionin normien puuttuessa parantaa ympäristönsuojelun tasoa.

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

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin siitä, millaisen kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan tukea myönnettäisiin. Tukea myönnettäisiin kuorma-auton hankintaan, jonka ajonaikaisena käyttövoimana on pääasiallisesti kaasu. Auton rekisteriin merkittävä käyttövoima perustuu moottorin päästöhyväksyntään. Moottorin päästöhyväksyntä on harmonisoitu EU:n ja YK:n tasolla. Tällä hetkellä pääasiallisen käyttövoiman ollessa kaasu rekisteriin merkittävä käyttövoima on jokin seuraavista: CNG (paineistettu maakaasu, compressed natural gas), LNG (nesteytetty maakaasu, liquified natural gas), HL-ryhmän maakaasu tai Diesel/LNG. Raskaissa kuorma-autoissa käytössä oleva Diesel/LNG moottori käyttää pääasiallisena käyttövoimanaan metaanikaasua ja pienen määrän dieseliä kaasun sytyttämiseen. Tällaisella autolla ei voi ajaa pelkällä dieselillä kuin tilapäisesti lyhyen matkan pienellä nopeudella. Näin ollen raskaiden kuorma-autojen käyttövoiman ollessa diesel/LNG on pääasiallinen käyttövoimana kaasu. Lisäksi edellytyksenä olisi, että hankittava ajoneuvo ensirekisteröitäisiin Suomeen. Suomeen ensirekisteröinnillä tarkoitettaisiin sitä, ettei auto olisi aiemmin ollut rekisteröitynä Suomessa tai missään muussa maassa. Lisäksi pykälän 3 momentin mukaan edellytettäisiin, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan auton liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä 1 vuoden ajan auton ensirekisteröinnistä. Lisäksi tukea myönnettäisiin kuorma-auton hankintaan, jonka suurin tieliikenteessä sallittu massa on vähintään 16 000 kilogrammaa. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi myös, että valtion talousarviossa hankintatuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Pykälän 4 momentin mukaan luonnollinen henkilö voisi saada yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea yhden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan. Oikeushenkilöiden osalta vastaavasti yhden kalenterivuoden aikana hankintatukea voisi saada enintään viiden sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan. Kuorma-auton hankintatukea voitaisiin

lisäksi maksaa yhdestä hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta kuorma-autosta ainoastaan kerran. Esimerkiksi yhteisomistukseen hankittavasta sähkö- tai kaasukäyttöisestä kuorma-autosta voitaisiin myöntää hankintatukea ainoastaan kerran. Vaatimuksella on tarkoitus varmistaa myös esimerkiksi se, että mikäli henkilölle olisi jo hankintatukilain 9 a §:n nojalla myönnetty kaasuhankintatukea, samaan kuorma-autoon ei voisi saada hankintatukea tämän lain nojalla uudelleen.

Pykälän 5 momentin mukaan hankintatukea ei myönnettäisi Euroopan unionin valtiontukea koskevissa säännöksissä tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Edellytyksenä olisi lisäksi, että hankintaan ei ole myönnetty muuta julkista tukea. Momentti vastaisi sisällöltään 4 §:n 4 momenttia.

**6 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset.** Pykälän 1 momentin mukaan muuntotukea voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka muuntaa vuosina 2022-2025 henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen myöntämisen edellytyksistä. Momentin 1 kohdassa säädettäisiin muunnon suorittamisesta. Muunto tulisi tehdä Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n nojalla antaman määräyksen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta asettamien vaatimusten mukaisesti. Pykälän 2 momentin 2 ja 3 kohdassa muuntotuen saamisen edellytykseksi säädettäisiin, että liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton toiseksi käyttövoimaksi tai käyttövoimaksi kokonaan kaasu tai, että muutokatsastuksessa bensakäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä henkilöauton soveltavuudesta myös korkeaseosetanolille. Pykälän 2 momentin 4 kohdassa muuntotuen myöntämisen edellytykseksi säädettäisiin lisäksi, että valtion talousarviossa muuntotuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

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

Ehdotetun 4 momentin mukaan muuntotukea ei myönnettäisi Euroopan unionin valtiontukea koskevissa säännöksissä tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Edellytyksenä olisi lisäksi, että muuntoon ei ole myönnetty muuta julkista tukea. Momentti vastaisi sisällöltään 4 §:n 4 momenttia.

### **3 luku. Tuen määrä.**

**7 §. Täyssähköauton hankintatuen määrä.** Pykälässä säädettäisiin täyssähköauton hankintatuen määrästä. Pykälän mukaan täyssähköauton hankintatukea voitaisiin myöntää valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

**8 §. Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä.** Pykälässä säädettäisiin sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrästä. Pykälän 1 kohdan mukaan tukea myönnettäisiin 2 000 euroa pienikokoiselle pakettiautolle. Pienikokoisella pakettiautolla tarkoitettaisiin ajoneuvoa,

joka rekisteröidään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla. Momentin mukaan tukikelpoisen pakettiauton kokonaishinta saisi olla enintään 50 000 euroa. Hankittavan auton hinnan enimmäismäärä sisältää hankittavan auton arvonlisäveron ja autoveron sekä muut mahdolliset auton hankintaan liittyvät verot. Hankintahinnan rajausta pienten pakettiauton osalta olisi tarpeen, sillä tukikelpoisen auton tulisi olla linjassa sähkökäyttöisen henkilöauton tukikelpoisuuden edellytysten kanssa. Käytännössä usea automalli on mahdollista rekisteröidä liikenneasioiden rekisteriin joko henkilöautoksi tai pakettiautoksi tietyin ominaisuuksia koskevin muutoksilla. Siten sähkökäyttöisenä pakettiautona ei tulisi sallia rekisteröitävän tosiasiallisesti henkilöautona käytettävää autoa, eikä vastaavasti toisinpäin.

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

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

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

**10 §. Sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrästä. Ajoneuvokokoluokkien ehdotetut tukitasot perustuvat arvioituihin alustan hankintahintoihin. Ehdotettu porrastus perustuisi tyypillisiin ajoneuvojen kokoluokkiin sekä ajoneuvon vuotuisen energiankulutukseen. Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tuki olisi 8 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 3 500 kilogrammaa. Momentin 2 kohdan mukaan tuki olisi 12 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 100 kilowattituntia (jäljempänä kWh). Momentin 3 kohdan mukaan tuki olisi 18 000 euroa, jos kyseessä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 16 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 150 kWh. Momentin 4 kohdan mukaan tuki olisi 25 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000

kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 200 kWh. Momentin 5 kohdan mukaan tuki olisi 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 40 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 300 kWh. Pykälän 1 momentin 6 kohdan mukaan tuki olisi 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000 kilogrammaa, ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 60 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 400 kWh. Ehdotetun 1 momentin 7 kohdan mukaan tukea myönnettäisiin lisäksi perävaunulle, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa olisi sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti olisi vähintään 30 kWh, ja joka pystyisi tuottamaan vaunun akselille vähintään 100 kW:n tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan. Edellytykset täyttävän perävaunun tuki olisi 10 000 euroa.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatuen enimmäismäärä ei kuitenkaan saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tukikelpoisia kustannuksia olisivat sähkökäyttöisen kuorma-auton hankinnasta ympäristönsuojeluun aiheutuvat lisäkustannukset, jotka yksilöitäisiin vertaamalla hankintaa samankaltaiseen, vähemmän ympäristöystävälliseen, eli esimerkiksi fossiilista dieseliä käyttävän ajoneuvon hankintaan, joka olisi realistisesti tehty ilman tukea. Käytännössä tukikelpoinen kustannus siis olisi dieselkäyttöisen ja sähkökäyttöisen kuorma-auton hinnanero. Vähäpäästöisen ajoneuvon hankintatuella myönnettävän valtion avustuksen hyväksyttävistä kustannuksista ja enimmäismäärästä säädetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklassa. Momentti vastaisi ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan 4, 5 ja 6 kohtaa.

**11 §.** *Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä.* Pykälässä säädettäisiin pääasiallisena käyttövoimana kaasua käyttävän kuorma-auton hankintatuen määrästä. Ehdotetun 1 momentin mukaan hankintatukea voitaisiin myöntää 7 500 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Pykälän 2 momentin mukaan hankintatukea voitaisiin myöntää 15 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

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

**12 §.** *Muuntotuen määrä.* Pykälässä säädettäisiin muuntotuen määrästä. Pykälän mukaan muuntotukea voitaisiin myöntää valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntamiseksi kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

#### **4 luku. Tuen hakeminen ja maksaminen.**

**13 §.** *Hankintatuen hakeminen.* Pykälässä säädettäisiin hankintatukien hakemisesta. Pykälän 1 momentin mukaan ehdotetuissa 3-5 pykälissä tarkoitettuja hankintatukia haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastosta. Tuen hakijan tulisi toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten ennen hakemusta koskevan ajoneuvon sitovaa hankintaa. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 luvun 6

artiklan mukaan yrityksille suunnatulla tuella on oltava kannustava vaikutus, eikä tukea saa myöntää tuettavan toiminnan tai hankkeen toteutukseen liittyvien toimien jälkeen. Luonnollisen henkilön osalta mahdollisuus hakea hankintatukea jo ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa lisäisi varmuutta tuen myöntämisestä ennen varsinaisen osto- tai pitkäaikaisvuokrauspäätöksen tekemistä. Samankaltaisen menettelyn säätäminen sekä yrityksille että luonnollisille henkilöille olisi perusteltua myös menettelyn yhdenmukaistamisen kannalta. Ajoneuvon sitovalla hankinnalla tarkoitettaisiin esimerkiksi sitovan tilauksen, hyväksytyt kauppasopimuksen tai käyttöoikeuden siirtosopimuksen tekemistä. Ajoneuvon sitovan pitkäaikaisvuokrauksen kohdalla sitovalla hankinnalla tarkoitettaisiin esimerkiksi oikeudellisesti sitovan leasing-sopimuksen allekirjoittamista tai leasingmaksun maksamista.

Ehdotetussa 2 momentissa säädettäisiin hankintatukea koskevaan hakemukseen sisällytettävistä tiedoista. Luettelo ei olisi tyhjentävä, ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää hakijaa ilmoittamaan myös muita tarpeellisia tietoja. Ehdotetun 2 momentin mukaan hakemuksessa tulisi ilmoittaa yksilöity suunnitelma tai kuvaus suunnitellusta sähkö- tai kaasukäyttöisen ajoneuvon hankinnasta. Selvitys olisi tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi arvioida, täyttäisikö ajoneuvo hankintatukia koskevien ehdotettujen 3-5 pykälän edellytykset. Mikäli tuen hakijana olisi oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, hankintatukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi annettava riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta. Julkisella tuella tai avustuksella tarkoitettaisiin valtioneuvostonlain 4 §:n mukaista julkista tukea. Tiedon avulla voitaisiin varmistua siitä, että yksittäiselle hakijalle ei annettaisiin valtioneuvoston sääntöjen määrittelemiä rajoja ylittäviä avustuksia. Momentin mukaan hankintatukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi kerrottava tämän lain nojalla haettavan tuen määrä.

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

varattaisi pitkiksi ajoiksi tilanteissa, joissa hankinta ei lopulta toteutuisikaan. Ehdotetun 3 momentin mukaan ehdolliseen päätökseen ei saisi hakea muutosta. Muutosta saisi hakea myöhemmin annettavaan varsinaiseen päätökseen.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, että mikäli tuen saaja ei määräajassa toimita Liikenne- ja viestintävirastolle edellä 3 momentissa tarkoitettuja tietoja ehdollisessa päätöksessä tarkoitetun ajoneuvon sitovasta hankinnasta tai, mikäli toimitetut tiedot osoittaisivat, että hankittu ajoneuvo ei noudata tämän lain 3-5- §:ssä hankintatuen myöntämisen säädettyjä edellytyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto toteaisi ehdollisen päätöksen nimenomaisella päätöksellään rauenneeksi. Mikäli tuen hakija puolestaan toimittaa tiedot määräajassa ja tietojen perusteella on selvää, että tuen myöntämisen edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaisi ehdollisena antamansa hankintatukea koskevan päätöksen.

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

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

**15 §. Muuntotuen hakeminen.** Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että muuntotukea auton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastosta. Liikenne- ja viestintävirasto voisi myöntää tuen, mikäli 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyisivät.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin muuntotuen hakemisesta ja maksamisesta silloin, kun hakijana on luonnollinen henkilö. Hakemuksessa olisi ilmoitettava ainakin käytetty muutossarja, muutoksen tekijä ja hyväksytyyn muutokatsastuksen tiedot. Luettelo ei olisi tyhjentävä, ja Liikenne- ja viestintävirasto voisi pyytää hakijaa ilmoittamaan myös muita tarpeellisia tietoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin muuntotuen hakemisesta silloin, kun hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja. Ehdotetun 3 momentin mukaan tuen hakijan tulisi toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten ennen ajoneuvon muuntamista. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 luvun 6 artiklan mukaan yrityksille suunnatulla tuella on oltava kannustava vaikutus, eikä tukea saa myöntää tuettavan toiminnan tai hankkeen toteutukseen liittyvien toimien jälkeen. Muuntotukea koskevassa hakemuksessa olisi ilmoitettava yksilöity suunnitelma tai kuvaus käytettävästä muutossarjasta sekä muutoksen tekijästä sekä annettava riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta. Julkisella tuella tai avustuksella tarkoitettaisiin valtionavustuslain 4 §:n mukaista julkista tukea. Tiedon avulla



voitaisiin varmistua siitä, että yksittäiselle hakijalle ei annettaisi valtiontukisääntöjen määrittelemiä rajoja ylittäviä avustuksia. Ehdotetun 3 momentin mukaan muuntotukea koskevassa hakemuksessa olisi lisäksi kerrottava tämän lain nojalla haettavan tuen määrä. Lisäksi pykälän 3 momentissa säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirasto tekisi asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona olisi, että tuen hakija toteuttaisi suunnitelman tai kuvauksen mukaisen ajoneuvon muuntotyön sekä toimittaisi Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyin muutoskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saisi hakea muutosta.

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

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

## **5 luku. Erinäiset säännökset.**

**17 §. Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus.** Pykälässä säädettäisiin tuen saajan ilmoitusvelvollisuudesta.

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

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

**18 §. Tukia koskevat tiedot.** Pykälässä säädettäisiin tukia koskevista tiedoista. Pykälän mukaan Liikenne- ja viestintävirasto käsitelisi tukia koskevan hakemuskäsittelyn yhteydessä tallentamia ja ylläpitämiään tietoja liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:n mukaisesti. Liikenteen palveluista annetun lain 233 §:ssä säädetään Liikenne- ja

viestintäviraston velvollisuudesta ylläpitää yleistä liikenteeseen liittyvää tietoa. Tukia koskevilla tiedoilla tarkoitettaisiin esimerkiksi tuen saajaa koskevia henkilötietoja, kuten nimi, henkilötunnus ja yhteystiedot, sekä tuen kohteena olevan ajoneuvon yksilöintiä ja ominaisuuksia koskevia tietoja. Henkilötunnus olisi tarpeen hakijan yksilöimistä varten. Liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n 2 momentissa säädetään lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston tietojen ylläpitotehtäviin liittyvistä tiedonsaantioikeuksista. Hankintatukia ja muuntotukia koskien tiedonsaantioikeudet ovat tarpeen esimerkiksi Ahvenanmaalla rekisteröitävien vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen hankintaan kohdistuvien hankintatukien myöntämiseksi.

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

**20 §. Muutoksenhaku.** Pykälässä säädettäisiin tuen hakijan oikeudesta hakea oikaisua tukea koskevaan päätökseen. Oikaisua haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaisissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

**21 §. Tarkemmat säännökset.** Pykälässä säädettäisiin valtuutussäännöksestä, jonka nojalla tarkemmat säännöksestä tukia koskevasta hakumenettelystä ja tukien maksamisesta voitaisiin antaa valtioneuvoston asetuksella.

## **6 luku. Voimaantulo.**

**22 §. Voimaantulo.** Pykälässä säädettäisiin lain määräaikaista voimassaolosta. Pykälän 1 momentin mukaan laki tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2026 asti. On kuitenkin huomioitava, että tukiohjelmaan sovellettavat nykyiset EU:n valtioneuvoston päätökset ovat voimassa vuoden 2023 loppuun. Komissio on aloittanut kesällä 2021 yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uudistuksen, joka koskee 36 artiklaa. Tarvittaessa tukiohjelman kansallista oikeusperustaa olisi muutettava valtioneuvoston päätösten edellyttämällä tavalla uusien sääntöjen mukaisen siirtymäajan puitteissa.

Ehdotetun 2 momentin mukaan lakia sovellettaisiin hankintatukeen tai muuntotukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025. Tukikausi alkaisi 1 päivänä tammikuuta 2022 ja päättyisi 31 päivänä joulukuuta 2025. Laki olisi kuitenkin tarpeen olla voimassa vielä seuraavan kalenterivuoden, eli 31 päivään joulukuuta 2026 loppuun saakka, jotta tukikauden lopussa haetut tuet voitaisiin käsitellä ja maksaa lain voimassaolon puitteissa.

Ehdotetun 3 momentin mukaan tällä lailla kumottaisiin laki sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta 971/2017. Momentin mukaan kuitenkin ennen tämän lain voimaantuloa myönnetyn tuen käytössä ja käytön valvonnassa, palauttamisessa ja

takaisinperinnässä sekä sitä koskevassa muutoksenhaussa noudatettaisiin tuen myöntämisaikakohtana voimassa olleita säännöksiä sekä tukipäätöksessä asetettuja ehtoja.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2022 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2026 saakka.

## **9 Toimeenpano ja seuranta**

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

Liikenne- ja viestintäministeriö seuraisi ehdotetun tukijärjestelmän toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintatukien sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla käyväksi muuntamista koskevia muuntotukien vaikutuksia sekä mahdollista jatkoa arvioitaisiin ennen vuotta 2025. Arvioinnissa olisi huomioitava erityisesti vaikutukset ajoneuvokantaan sekä vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen markkinaa, hintoja sekä saatavuutta. Liikenne- ja viestintävirasto seuraisi tukijärjestelmän toteutumista myönnettyjen tukimäärien, ajoneuvomarkkinoiden kehittymisen sekä ensirekisteröityjen vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien ajoneuvojen osalta.

## **10 Suhde talousarvioesitykseen**

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

## **11 Suhde perustuslakiin ja säättämisyjärjestys**

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

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

### *Yhdenvertaisuus*

Perustuslain 6 §:n 1 momentin mukaan ihmiset ovat yhdenvertaisia lain edessä. Saman pykälän 2 momentin mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan

sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella.

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

Ehdotetussa laissa ajoneuvon hankintatuen ja muuntotuen myöntämisen edellytykset ovat samat kaikille hakijoille. Tuen hakijoita kohdellaan tasapuolisesti ja yhdenvertaisesti. Yhdenvertaisuuden toteutumisen kannalta voidaan tarkemmin arvioida sekä hankintatukien, että muuntotuen myöntämistä koskevaa edellytystä, jonka mukaan tukea myönnetään, jos valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä. Määrärahan mahdollinen loppuminen voisi käytännössä johtaa siihen, että tukea ei riitä kaikille hakijoille. Perustuslain yhdenvertaisuussäännös edellytyksenä on kuitenkin, että ihmisiä kohdellaan samalla tavalla samanlaisessa tilanteessa. Ehdotetun lain mukaisessa menettelyssä kaikilla tuen hakijoilla on yhdenvertainen mahdollisuus hakea ja saada tukea, niin kauan, kun määrärahaa on jäljellä. Lisäksi on syytä huomioida, että tukien hakeminen on ajoneuvon hankintaa tai muuntamista suunnittelevalla henkilöllä vapaaehtoista, eikä kenelläkään ole subjektiivista oikeutta saada laissa mainittua ajoneuvon hankinta- tai muuntotukea.

Ehdotetun lain mukaisessa hakemusmenettelyssä hankintatuen hakija saisi Liikenne- ja viestintävirastosta hakemuksesta ennakkollisen päätöksen tuen myöntämisestä ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa. Menettelyssä hakijalle syntyisi ennakkollisen päätöksen perusteella varmuus tuen myöntämisestä ennen kuin hakija taloudellisesti sitoutuisi ajoneuvon hankintaan. Hakijalla olisi siis ennen ajoneuvon hankintaa tieto, onko tuen määrärahaa vielä jäljellä ja voidaanko hänelle sen puitteissa myöntää tukea. Hallintomenettelyssä varmistettaisiin yksilön oikeusturva valtionavustuksen myöntämistä koskevassa edunsaovassa hallintotoimessa eikä menettelyn näin ollen katsota rajoittavan perustuslain 6 §:n mukaista yhdenvertaisuutta.

#### *Yksityiselämän ja henkilötietojen suoja*

Perustuslain 10 §:n 1 momentin mukaisesti jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Henkilötietojen suojasta säädetään tarkemmin lailla. Henkilötietojen käsittelyyn sovelletaan lähtökohtaisesti EU:n tietosuojasetusta ja sitä täsmentävää tietosuojalakia

(1050/2018). Perustuslakivaliokunta on pitänyt henkilötietojen käsittelyä koskevassa valtiosääntöisessä arvioissa merkityksellisenä myös käsittelyn tarkoitusta yksilöön kohdistuvan julkisen vallan käytön mahdollistajana. (PevL 1/2018 vp) Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Lailla säätämiseen taas kohdistuu yleinen vaatimus lain täsmällisyydestä ja tarkkuudesta.

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

#### *Elinkeinovapaus*

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

#### *Ympäristöperusoikeus*

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

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

#### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## **Laki**

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 Luku

##### **Yleiset säännökset**

###### 1 §

###### *Soveltaisala*

Tässä laissa säädetään valtion talousarvion mukaisesta tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamista varten. Hankintatukea voidaan myöntää täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaan (täyssähköauton hankintatuki), sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan (pakettiauton hankintatuki) sekä sähkö- tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan (kuorma-auton hankintatuki) vuosina 2022–2025. Muuntotukea voidaan myöntää ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi (muuntotuki) vuosina 2022–2025.

###### 2 §

###### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

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

Tukea myönnettäessä oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle noudatetaan tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 säädettyjä tuen myöntämisen edellytyksiä.

#### 2 Luku

##### **Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki**

###### 3 §

###### *Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin

ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

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

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

#### 4 §

##### *Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukea voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

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

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

Hankintatukea ei myönnetä Euroopan unionin valtiontukea koskevissa säännöksissä tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

#### 5 §

##### *Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2022–2025 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Hankintatuki voidaan myöntää sähkökäyttöiselle kuorma-autolle, jos:

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

Hankintatuki voidaan myöntää kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jos:

- 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen;
- 4) hankittavan ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa; ja
- 5) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

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

Hankintatukea ei myönnetä Euroopan unionin valtiontukea koskevissa säännöksissä tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

## 6 §

### *Muuntotuen myöntämisen edellytykset*

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2022–2025 muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

- 1) muunto kaasu- tai etanolikäyttöiseksi on suoritettu Liikenne- ja viestintäviraston ajoneuvolain (82/2021) 7 §:n nojalla antaman auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamista koskevan määräyksen mukaisesti;
- 2) liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin merkitään henkilöauton joko toiseksi tai ainoaksi käyttövoimaksi kaasu; tai
- 3) muutokatsastuksessa bensiinikäyttöisen henkilöauton tietoihin lisätään merkintä siitä, että myös korkeaseosetanolii soveltuu auton käyttövoimaksi; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Muuntotukea voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotukea voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle enintään kerran.



Muuntotukea ei myönnetä Euroopan unionin valtiontukea koskevissa säännöksissä tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Muuntotuki voidaan myöntää vain, jos muuntoon ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

### 3 Luku

#### **Tuen määrä**

##### 7 §

##### *Täyssähköauton hankintatuen määrä*

Täyssähköauton hankintatukea voidaan myöntää valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa varten 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

##### 8 §

##### *Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

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

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

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

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

##### 9 §

##### *Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

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

##### 10 §

### *Sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä*

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

- 1) 8 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 500 kilogrammaa;
- 2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 100 kWh;
- 3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 150 kWh;
- 4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 200 kWh;
- 5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 300 kWh;
- 6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa, yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa ja akun nettokapasiteetti vähintään 400 kWh; tai
- 7) 10 000 euroa, jos kyseessä on perävaunu, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa on sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti on vähintään 30 kWh, ja joka pystyy tuottamaan vaunun akselille vähintään 100 kW:n tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan.

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

### 11 §

### *Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä*

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää valtion varoista 7 500 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten.

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää valtion varoista 15 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten.

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

### 12 §

### *Muuntotuen määrä*

Muuntotukea voidaan myöntää valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi 6 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

## 4 Luku

### Tuen hakeminen ja maksaminen

#### 13 §

##### *Hankintatuen hakeminen*

Edellä 3-5 §:ssä tarkoitettua hankintatukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastosta. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa.

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

Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hankintatukea tuen hakijalle 3-5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävän ajoneuvon hankintaa varten. Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona on, että tuen hakija toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

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

#### 14 §

##### *Hankintatuen maksaminen*

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo ensirekisteröidään tuen saajan nimiin liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin.

Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen saaja ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto toteaa päätöksellään hankintatuen myöntämistä koskevan päätöksen rauenneeksi.

#### 15 §

##### *Muuntotuen hakeminen*

Edellä 6 §:ssä tarkoitettua muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastosta. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän ajoneuvon muuntamiseen kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, tuen hakijan on hakemuksessa ilmoitettava käytetty muutossarja, muutoksen tekijä ja hyväksytyt muutoskatsastuksen tiedot.

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

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

## 16 §

### *Muuntotuen maksaminen*

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

## 5 Luku

### **Erinäiset säännökset**

## 17 §

### *Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus*

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

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

## 18 §

### *Tukia koskevat tiedot*

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

#### 19 §

##### *Valvonta ja takaisinperintä*

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

#### 20 §

##### *Muutoksenhaku*

Tukea koskevaan päätökseen saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

#### 21 §

##### *Tarkemmat säännökset*

Tarkemmat säännökset tuen hakemisesta ja maksamisesta voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella.

### 5 Luku

#### **Voimaantulo**

#### 22 §

##### *Voimaantulo*

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

Tätä lakia sovelletaan hankintatukeen ja muuntotukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2025.

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

Helsingissä x.x.20xx

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

..ministeri Etunimi Sukunimi