

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

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia. Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtioneuvoston lainsäädännön muutoksia. Esityksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa niin kutsutun yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia niin kutsutun de minimis -asetuksen nojalla.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeva sääntely. Esitys perustuu eduskunnan lausumaan, jonka mukaan vedyn edistämiseen yhtenä liikenteen käyttövoimana etsitään jatkossa toimivia ja tehokkaita ohjauskeinoja sekä kansallisesti että EU-tasolla. Lisäksi lakia ehdotetaan yksinkertaistettavaksi muun muassa kumoamalla täys-sähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä, sillä niiden hakuaika on päättynyt vuoden 2022 lopussa. Samalla lain nimikkeestä ehdotetaan poistettavaksi viittaukset ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukemiseen.

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 toiseen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2024.

---

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	3
1 Asian tausta ja valmistelu .....	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	5
2.1 Täyssähköautot ja henkilöautojen muuntaminen kaasu- ja etanolikäyttöiseksi .....	5
2.2 Sähkökäyttöiset paketti- ja kuorma-autot.....	7
2.3 Kaasukäyttöiset paketti- ja kuorma-autot.....	10
2.4 Vetykäyttöiset ajoneuvot.....	11
2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö .....	18
3 Tavoitteet .....	21
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	22
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	22
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	23
4.2.1 Vaikutukset sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan.....	23
4.2.1.1 50 000 euron hankintahinnan rajauksen poistaminen .....	23
4.2.1.2 Tuen enimmäismäärän muutokset.....	24
4.2.2 Vaikutukset kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan.....	27
4.2.3 Vaikutukset vedyn liikennekäyttöön ja ajoneuvokantaan .....	28
4.2.4 Yritysvaikutukset .....	28
4.2.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin.....	29
4.2.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	30
4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle.....	30
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot .....	30
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	30
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot .....	31
6 Lausuntopalaute.....	32
7 Säännöskohtaiset perustelut .....	36
8 Voimaantulo .....	45
9 Suhde muihin esityksiin.....	45
9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä.....	45
9.2 Suhde talousarvioesitykseen .....	46
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	46
LAKIEHDOTUS .....	47
Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta .....	47
LIITE .....	52
RINNAKKAISTEKSTI.....	52
Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta .....	52

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin (EU) päästövähennysveloitteen saavuttamisessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotusta taakanjakosektorin päästöistä. Suomen kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöt vuonna 2021 olivat yhteensä noin 9,9 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2021 noin 96 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä, josta noin 53 prosenttia oli henkilöautojen, reilu 33 prosenttia kuorma-autojen ja 8 prosenttia pakettiautojen päästöjä. Tilastokeskuksen ennakkotiedon mukaan vuonna 2022 kotimaan liikenteen päästöt alenivat 9,8 miljoonaa tonniin hiilidioksidiekvivalenttia.

Vuoden 2023 päivitetyn EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Voimassa olevista maakohtaisista taakanjakosektorin päästövähennystavoitteista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/857 sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 ja asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta (jäljempänä *taakanjakoasetus*). Taakanjakosektorin yhteenlasketut päästöt olivat vuonna 2021 noin 21 % pienemmät kuin vuonna 2005. Liikenteen päästöt ovat vähentyneet noin 2,7 Mt hiilidioksidiekvivalenttia. Kansallisessa ilmastolaissa (423/2022) säädetään tavoitteet ja puitteet Suomen ilmastopolitiikan suunnittelulle ja sen toteutumisen seurannalle. Suomen tavoite on lain mukaan olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2035.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan Suomi sitoutuu ilmastolain tavoitteisiin. Hallitusohjelman mukaan päästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan aktiivisia toimia. Hallitus suuntaa ilmastotoimia kustannustehokkuuden, teknologianeutraaliuden ja kestävästi kannattavan liiketoiminnan synnyttämiseen tunnistaen ylivaalikautisen pitkäjänteisyyden merkityksen investointien houkuttelussa. Tavoitteiden toteutumista edistetään tekemällä järkevää ja vaikuttavaa ilmastopolitiikkaa niin kansallisesti, EU-tasolla kuin kansainvälisiin sopimuksiin liittyen.

Hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä.

Hallitusohjelman mukaan vetytalous on keskeinen väline teollisuuden energiamurroksessa ja vihreän siirtymän mahdollisuuksien hyödyntämisessä. Sillä voi olla merkittävä rooli myös lämmityksen ja liikenteen päästöjen vähentämisessä kilpailukyvyn ja arjen kustannusten kannalta järkevällä tavalla. Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä.

Erilaisten vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintaa on tuettu vuodesta 2018 lähtien. Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (jäljempänä *hankinta- ja muuntotukilaki*, 1289/2021) tuli voimaan 1.1.2022. 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 sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaan

ja sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaan. Hankinta- ja muuntotukia haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. Paketti- ja kuorma-auton hankintatukea voi hakea 31.12.2024 asti. Täyssähköautojen hankintaan tai ajoneuvojen muuntamiseen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi ei osoitettu määrärahaa vuodelle 2023. Siten täyssähköautojen hankintatukien ja muuntotukien haku-aika päättyi 31.12.2022.

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

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

Muutokset komission asetukseen 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*) julkaistiin 23.6.2023 Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja muutokset tulivat voimaan 1.7.2023. Ryhmäpoikkeusasetuksen muutokset tulee asetuksen 58 artiklan 4 kohdan siirtymäsäännöksen mukaisesti huomioida kansallisissa tukiohjelmissa kuuden kuukauden sisällä niiden voimaantulosta eli viimeistään 1.1.2024. Voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain 2 §:n 2 momentin mukaan tuen myöntämisestä oikeushenkilöille tai yksityisille elinkeinonharjoittajille säädetään kyseisen lain lisäksi yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa. Kansallinen oikeustila tulee tältä osin saattaa vastaamaan EU-valtiontukilainsäädännön mukaisia yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksia.

Eduskunta edellytti syksyllä 2022 hankinta- ja muuntotukilain muutoksia koskevan käsittelyn (HE 171/2022 vp) yhteydessä annetussa lausumassa (EV 147/2022), että vedyn edistämiseen yhtenä liikenteen käyttövoimana etsitään jatkossa toimivia ja tehokkaita ohjaukeinoja sekä kansallisesti että EU-tasolla. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa, joten uusien tukimuotojen aloittamisella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta.

Lainsäädännön suhteesta muuhun kansalliseen lainsäädäntöön on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaaisesta tukemisesta (HE 215/2021 vp).

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Hallituksen esitysluonnos on käsitelty yritystukineuvottelukunnan jaoston kokouksessa 28.8.2023 ja yritystukineuvottelukunnan kokouksessa 8.9.2023. Yritystukineuvottelukunnalta on saatu kirjallinen lausunto hallituksen esityksestä EU:n valtiontukilainsäädännön soveltumisen osalta 1.9.2023. Hallituksen esitystä koskeva säädöshanke päätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM025:00/2023>.

Esityksen kiireellisuuden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Esityksestä on järjestetty lausuntokierros tavallista lyhyemmällä määräajalla, jotta esitys ehditään käsitellä vuoden 2023 toisen lisätalousarvion yhteydessä. Lausuntokierros pidettiin 13.7.2023–9.8.2023.

## 2 Nykytila ja sen arviointi

### 2.1 Täyssähköautot ja henkilöautojen muuntaminen kaasu- ja etanolikäyttöiseksi

Bensiini on edelleen henkilöautojen suosituin käyttövoima, mutta sähkökäyttöisten henkilöautojen määrä jatkaa kasvuaan. Vuonna 2022 täyssähköautojen määrä kasvoi 98 prosenttia ja ladattavien hybridien määrä 36 prosenttia edellisvuodesta, ja niiden osuus oli yhteensä 4,1 prosenttia kaikista rekisterissä olevista henkilöautoista. Manner-Suomen rekisterissä oli vuoden 2022 lopussa 46 584 täyssähköautoa ja 107 115 ladattavaa hybridiä.<sup>1</sup> Tammi-toukokuussa 2023 ensirekisteröitiin 12 209 täyssähköautoa ja käytettynä Suomeen tuotiin 2 888 täyssähköautoa. Vuonna 2020 maahan tuotiin 915 käytettyä täyssähköautoa. Käytettynä maahantuoduista henkilöautoista tammi-toukokuussa 2023 täyssähköautoja oli 21,7 prosenttia.<sup>2</sup> Vuonna 2023 uusien autojen hinnat olivat nousseet vuoden 2023 maaliskuussa keskimäärin 7,6 prosenttia verrattuna vuoteen 2022. Hintojen nousua selittävät inflaatio ja komponenttien hintojen kallistuminen. Vuonna 2022 uusi auto maksoi 37 000 euroa, kun uuden sähköauton hinta oli keskimäärin hieman yli 50 000 euroa.<sup>3</sup>

Täyssähköautojen hankintatuen hakuaika päättyi 31.12.2022 lailla vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (986/2022) tehdyillä muutoksilla. Laki tuli voimaan 12.12.2022. Täyssähköautojen hankintatuesta säädetään edelleen voimassa olevassa hankinta- ja muuntotukilaissa eli viittauksia kyseiseen tukimuotoon ei tuen hakujan päättymisestä huolimatta ole poistettu. Voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain mukaan täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Täyssähköauton hankintatukea voidaan myöntää 2 000 euroa.

Täyssähköauton hankintatukea pystyi hakemaan vuodesta 2018 lähtien. Tähän mennessä eduskunta on tehnyt päätökset yhteensä 38 miljoonan euron rahoituksesta. Määrärahoihin sisältyy myös henkilöautojen muuntamisen eli konvertoinnin tukeminen. Täyssähköauton hankintatukeen ja muuntotukeen ei ole osoitettu lisärahoitusta vuodelle 2023. Täyssähköauton hankintatukeen ja muuntotukeen osoitetuista määrärahoista varattiin noin 94,5 prosenttia.

Täyssähköautojen tukiohjelman päättymisellä arvioitiin olevan vain vähäisiä vaikutuksia täyssähköautojen kysyntään, sillä markkinoille oli vuoden 2022 aikana muodostunut globaalisti ylikysyntää. Myös Suomessa täyssähköautojen kysyntä ylitti autojen tarjonnan. Autoalan mukaan uusien henkilöautojen rekisteröintikehityksen odotetaan kääntyvän laskuun syksyllä 2023, sillä

---

<sup>1</sup> Tilastokeskus. Moottoriajoneuvokanta. <https://stat.fi/tilasto/mkan>.

<sup>2</sup> Traficom. Tilastotietokanta. <https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/>.

<sup>3</sup> Autoalan keskusliitto. Autoalan käyttövoimaennusteet 2023. [https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet\\_2023\\_06\\_13.pdf](https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet_2023_06_13.pdf).

uusien autojen asiakastilauksia on kertynyt poikkeuksellisen vähän.<sup>4</sup> Tällä voi olla vaikutusta myös täyssähköautojen ensirekisteröintimääriin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom julkaisi 6.6.2023 seurantatutkimuksen täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuudesta vuosina 2018–2022.<sup>5</sup> Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten kampanja vaikutti autokantaan, autojen hiilidioksidipäästöihin ja jakaumaan eri käyttövoimien kesken sekä kuinka kustannustehokas päästövähennyskeino kampanja oli ja vaikuttiko tuki muiden kulkuneuvojen käyttöön.

Täyssähköauton hankintatuki oli suosittu. Vuosina 2018-22 täyssähköautojen hankintatukea haettiin yhteensä 17 475 kpl. Kaikille hakemuksille varattuja määrärahoja ei kuitenkaan ole myönnetty esimerkiksi hakemusten perumisten takia. 1.1.-30.6.2023 välisenä aikana 225 kappaletta täyssähköautojen hankintatukihakemuksista on peruttu. Yksi hakijoiden ilmoittama syy hakemuksen peruuttamiselle on autokaupan peruuntuminen.

Vuosien 2018-22 aikana ensirekisteröidyistä täyssähköautoista noin puolet oli hankintatuettuja. Seurantaraportin yhteydessä laadittuun kyselyyn vastanneista 57 % olisi hankkinut saman auton ilman hankintatukeakin. Toisaalta kyselystä saadun palautteen pohjalta hankintatuen arvioidaan tarjonnan usein lopullisen sysäyksen täyssähköauton hankintaan. Hankintatukea hyödyntäneet olivat korkeammassa sosioekonomisessa asemassa verrattuna muihin uuden auton ensirekisteröineisiin. Hankintatuen hyödyntäneiden käytettävissä olevat vuotuiset rahatulot olivat keskimäärin 10 000 euroa korkeammat kuin muiden kuin täyssähköauton, esimerkiksi polttomoottoriauton, ensirekisteröineiden henkilöiden tulot keskimäärin. Hankintatukikampanjan ilmasto-vaikutuksena arvioitiin saavutettavan noin 256 000 hiilidioksiditonniin päästövähennykset, kun laskelmissa huomioitiin auton käyttö koko 16 vuoden elinkaarelta. Kampanjan hyötykustannussuhde oli noin 136 euroa hiilidioksiditonnilta, kun kustannuksina huomioidaan ainoastaan 2 000 euron autokohtainen tuki.

Bensiinikäyttöinen auto on mahdollista muuntaa eli konvertoida kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Konversion voi teettää tietyllä autokorjaamolla. Vanhan auton konvertointi on tapa helpottaa myös sellaisten ihmisten ja kotitalouksien siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista ja kohti puhdasta liikkumista, joilla ei välttämättä ole mahdollisuutta tai halua hankkia uutta autoa.

Kuten täyssähköautojen hankintatukien, myös muuntotukien haku-aika päättyi edellä mainitussa lailla 986/2022 tehdyillä muutoksilla 31.12.2022. Muuntotukea oli myönnetty vuodesta 2018 lähtien. Muuntotuista säädetään edelleen voimassa olevassa hankinta- ja muuntotukilaissa eli viittauksia kyseiseen tukimuotoon ei tuen hakuajan päättymisestä huolimatta ole poistettu. Voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain mukaan muuntotukea voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka muuntaa henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Muuntotukea voidaan myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana samalle hakijalle enintään kerran.

---

<sup>4</sup>Autoalan tiedotuskeskus. 3.7.2023. Uusien autojen päästöt ovat vähentyneet selvästi. [https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/uusien\\_autojen\\_paastot\\_ovat\\_vahentyneet\\_selvasti.3479.news](https://www.aut.fi/ajankohtaista/tiedotteet/uusien_autojen_paastot_ovat_vahentyneet_selvasti.3479.news).

<sup>5</sup> Traficom. Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 10/2023. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Tietosuojaseloste%20s%C3%A4hk%C3%B6autotutkimukseen.pdf>.

Vuosina 2018-22 muuntotukea haettiin yhteensä 7 635 kpl, joista noin 90 prosenttia eli 6934 kpl haettiin etanolikonversion tekemiseen ja noin 10 prosenttia eli 701 kpl kaasukonversion tekemiseen. Tukea ei myönnetty 135 jätetylle muuntotukihakemukselle. Valtaosa täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen budjetoidusta määrärahasta kohdentui täyssähköautojen hankintatukeen, sillä 6 prosenttia eli yhteensä noin 2,1 miljoonaa euroa määrärahasta käytettiin muuntotukiin.

Huhtikuun 1. päivänä 2023 voimaan tulleilla ajoneuvolain (82/2021) muutoksilla sallittiin konversioiden joustavampi toteuttaminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin sekä kaiken ikäisiin ajoneuvoihin. Ajoneuvolain 7 a §:n 1 momentin mukaan sen estämättä, mitä kyseisen lain 7 §:n 1–4 momentissa säädetään, ajoneuvoa saa muuttaa siten, että se ei täytä mainituissa lainkohdissa tarkoitettuja teknisiä vaatimuksia vain, jos muutoksella ei ole vähäistä suurempaa vaikutusta turvallisuuteen tai ympäristöominaisuuksiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa 7 §:n 1 momentissa tarkoitetuille teknisille vaatimuksille vaihtoehtoisista teknisistä vaatimuksista määräyksiä, joissa otetaan huomioon ajoneuvon käyttötarkoitus ja ajoneuvon tehtävien muutosten käytännön toteutettavuus sekä määräyksiä lisävaatimuksista, joilla varmistetaan ajoneuvon turvallisuus ja haitallisten ympäristövaikutusten vähäisyys muutosten jälkeen. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 5.6.2023 määräyksen auton ja sen perävaunun rakenteen muuttamisesta annetun määräyksen 6.3 kohdan muuttamisesta (TRAFICOM/534395/03.04.03.00/2022). Määräys tuli voimaan 19.6.2023 ja sen tavoitteena on toteuttaa ajoneuvolain muutoksen tavoitetta käyttövoimakonversioiden helpottamiseksi siltä osin kun kyse on auton muuttamisesta etanolikäyttöiseksi.

## 2.2 Sähkökäyttöiset paketti- ja kuorma-autot

Pakettiautoja oli vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä 343 715 kappaletta.<sup>6</sup> Diesel on pakettiautojen käyttövoimista selvästi suosituin. Liikennekäytössä olevista pakettiautoista vuonna 2022 96,5 prosenttia oli dieselkäyttöisiä ja 2,7 prosenttia bensiinikäyttöisiä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus vuoden 2022 liikennekäytössä olevista pakettiautoista oli noin 0,86 prosenttia.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen ensirekisteröintien määrä on kuitenkin kasvamassa. Vuonna 2021 liikennekäytössä oli 796 sähkökäyttöistä pakettiautoa ja 182 ladattavaa hybridiä, kun taas vuonna 2022 liikennekäytössä oli 1 556 sähkökäyttöistä pakettiautoa ja 258 ladattavaa hybridiä. Sähköpakettiauton hankintahinta on noin puolitoistakertainen verrattuna polttomoottorilla varustettuun pakettiautoon.

Kuorma-autojen osuus liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on merkittävä, sillä ne kuluttavat paljon polttoainetta kokonsa ja massansa vuoksi, minkä lisäksi niillä myös ajetaan paljon. Kuorma-autojen lukumäärä on kuitenkin varsin pieni suhteessa henkilö- ja pakettiautojen määrään. Vuonna 2022 kuorma-autoja oli liikennekäytössä 92 633 kappaletta.

Raskaan liikenteen siirtymä fossiilittomiin käyttövoimiin on edennyt hitaasti. Vuonna 2022 liikennekäytössä olevista kuorma-autoista 96,8 prosenttia oli dieselkäyttöisiä ja 2,4 prosenttia bensiinikäyttöisiä. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus liikennekäytössä olevista kuorma-autoista oli noin 0,7 prosenttia. Sähkökäyttöisiä kuorma-autoja oli vuonna 2022 liikennekäytössä

---

<sup>6</sup> Tilastokeskus. Moottoriajoneuvokanta. <https://stat.fi/tilasto/mkan>.

25 kappaletta. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen toimitukset ovat olleet lähinnä esisarjoja. Tilanteen odotetaan muuttuvan lähiaikoina, sillä valmistajat ovat esitelleet tulevia sähkökäyttöisten kuorma-autojen malleja myös Suomessa ja niiden ennakkomyynti on alkanut.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä rajoittaa ennen kaikkea ajoneuvojen korkea hankintahinta ja malliston rajallisuus erilaisiin käyttötarkoituksiin nähden. Ol-lakseen kaupallisesti houkutteleva vaihtoehto, vaihtoehtoisen käyttövoiman tulee olla auton elinkaaren aikaisilta käyttö- ja pääomakustannuksiltaan kilpailukykyinen. Tällä hetkellä sähkökuorma-autojen hankintahintaan liittyy suurta epävarmuutta, koska sähkökuorma-autojen tuotantomäärät ovat vielä pieniä ja kysyntä on todennäköisesti huomattavasti tarjontaa suurempaa. Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivujen laskurissa sähkökuorma-autojen hankintahinnan on arvioitu olevan 2,5-kertainen dieselkuorma-autoon nähden.<sup>7</sup> Sähkökuorma-auton kokonaiskustannukset pysyvät dieselinä suurempana jakelukuorma-auton koko elinkaaren ajan. Elinkaarikustannukset ovat kuitenkin herkkiä energian hinnan muutoksille. Mikäli sähköenergian (arvonlisäveroton) hinta laskee tasolle 0,15 €/kWh, ovat sähkökuorma-auton kokonaiskustannukset 600 000 kilometrin jälkeen samalla tasolla dieselin kanssa. Sähkökäyttöiset kuorma-autot ovat vielä harvinaisia, joten vastaavaa hankintahinnan arviointia suhteessa dieselkuorma-autoihin on vaikea tehdä. Teknologia ja mallivalikoima ovat vasta kehittymässä ja tämän vuoksisähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintakustannukset ovat merkittävästi korkeammat kuin dieselkuorma-autojen.

Sähkökäyttöisten pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukea on voinut hakea 1.1.2022 lähtien. Hankinta- ja muuntotukilain mukaan pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensi ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen pakettiauton. Paketti- ja kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden paketti- ja kuorma-auton ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään viiden paketti- ja kuorma-auton hankintaa varten. Oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

Sähkökäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.12.2024 saakka.

Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuki on porrastetusti ajoneuvon kokoon ja massaan perustuen 2 000, 4 000 tai 6 000 euroa. Sähkökäyttöisen kuorma-auton ja perävaunun hankintatuki on ajoneuvon kokoon perustuen 6 000–50 000 euroa. Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatukea on varattu vuoden 2022 alusta kesäkuun 2023 loppuun mennessä saapuneiden hakemusten perusteella yhteensä 535 hakemukseen. Sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on varattu samalla ajanjaksolla yhteensä 48 hakemukseen. Hakemuserissä ja varatuissa määrärahoissa on huomioitu myös sellaiset hakemukset, joista ei ole tehty lopullista päätöstä. Siten on mahdollista, että osa saapuneista hakemuksista ei täytä lain edellytyksiä tuen myöntämiselle ja ne joudutaan hylkäämään.

---

<sup>7</sup> Traficom. Paketti- ja kuorma-autojen päästö- ja kustannuslaskuri. <https://tieto.trafficom.fi/fi/paketti-ja-kuorma-autojen-paasto-ja-kustannuslaskuri>.



Sähkökäyttöisten pakettiautojen myöntävien tukipäätösten määrä on pysynyt vuosina 2022 ja 2023 hyvin samanlaisena, joten on perusteltua olettaa tuen menekin jatkuvan melko samanlaisena jatkossakin. Ensirekisteröinneissä sähköpakettiautojen määrät ovat kuitenkin vuoden 2023 olleet noin kaksi kertaa vuotta 2022 suurempia. Ero voi johtua osin pitkistä toimitusajoista, jolloin vuoden 2022 tukipäätökset realisoituvat ensirekisteröinneiksi vasta vuonna 2023 tai siitä, että osa suosituista sähköpakettiautoista (esim. Volkswagen ID. Buzz) on hinnaltaan ja massayhdistelmältään sellaisia, ettei niille ole voitu myöntää tukea.

Sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien tukipäätösten määrä on vuosien 2022 (touko-joulukuu) ja 2023 välillä kasvanut yli kaksinkertaiseksi, tosin kuukausivaihtelut ovat tukipäätösten välissä suuria. Kun koko vuoden 2022 aikana sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukihakemuksia jätettiin yhteensä 17 kappaletta, on tammi-heinäkuussa 2023 hakemuksia saapunut 30 kappaletta. Tammi-heinäkuussa jätettyjen sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatukihakemusten määrä on suurempi kuin vuonna 2022 Suomessa liikennekäytössä olleiden sähkökäyttöisten kuorma-autojen määrä.

	Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa (kuorma-autot)
Tammikuu	18	82257,74	4	72000
Helmikuu	42	152273,45	10	180000
Maaliskuu	22	70938,44	5	118000
Huhtikuu	24	109869,5	3	42998
Toukokuu	20	83989,52	1	40000
Kesäkuu	19	86556	6	167000
Heinäkuu	21	98476,4	1	25000
Yht.	166	680361,05	30	644 998

Taulukko 1: Sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten tilanne vuodelta 2023, tiedot 1.8.2023, Liikenne- ja viestintävirasto

Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa (kuorma-autot)
548	2185842,01	47	991998

Taulukko 2: Sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten kokonaistilanne vuosilta 2022-2023, tiedot 1.8.2023, Liikenne- ja viestintävirasto

### 2.3 Kaasukäyttöiset paketti- ja kuorma-autot

Vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä oli 1116 kaasukäyttöistä pakettiautoa.<sup>8</sup> Uusien kaasukäyttöisten pakettiautojen myyntihinnat vaihtelivat vuonna 2021 mallista riippuen noin 50 000–60 000 euron välillä. Kaasukäyttöisten pakettiautojen tarjonta on hyvin rajoittunutta, joten niiden hankintahinnan arviointia suhteessa perinteisiin polttomoottoriautoihin on vaikea tehdä.

Vuoden 2022 lopussa liikennekäytössä oli 489 kaasukäyttöistä kuorma-autoa. Vaikka kaasua käyttävien kuorma-autojen osuus ensirekisteröinneissä on viime aikoina lähtenyt kasvuun, niiden osuus ajoneuvokannassa on silti edelleen hyvin pieni. Kaasukäyttöiset kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Kaasukäyttöiset kuorma-autot jakautuvat paineistettua maakaasua tai biokaasua (jäljempänä myös CNG/CBG, englanniksi compressed natural gas tai vastaavasti compressed biogas) ja nesteytettyä maakaasua (jäljempänä myös LNG/LBG, englanniksi liquified natural gas tai vastaavasti liquefied biogas) käyttäviin ajoneuvoihin. Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Liikenne- ja viestintäviraston verkkosivujen laskurissa kaasukuorma-autojen hankintahinnan on arvioitu olevan 1,3-kertainen dieselkuorma-autoon nähden.<sup>9</sup>

Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on voinut hakea 1.12.2020 ja kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukea 1.1.2022 lähtien. Hankinta- ja muuntotukilain mukaan pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän kaasukäyttöisen pakettiauton. Paketti- ja kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden paketti- ja kuorma-auton ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle viiden paketti- ja kuorma-auton hankintaa varten. Oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa kuitenkaan ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Tuen hakijan tulee toimittaa hakemus ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella.

Kuorma-auton hankintatuki on porrastettu ajoneuvon koon mukaan. Tukea voidaan myöntää paineistettua kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 2000, 4000 tai 6000 euroa ja nesteytettyä kaasua käyttävän kuorma-auton hankintaan 14 000 euroa.

Kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukea voi hakea voimassa olevan lain mukaan 31.12.2024 saakka. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukea on varattu vuoden 2022 alusta kesäkuun 2023 loppuun mennessä saapuneiden hakemusten perusteella yhteen hakemukseen. Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea on varattu samalla ajanjaksolla yhteensä 80 hakemukseen. Hakemusmäärissä ja varatuissa määrärahoissa on huomioitu myös sellaiset hakemukset, joista ei ole tehty lopullista päätöstä. Siten on mahdollista, että osa saapuneista hakemuksista ei täytä lain edellytyksiä tuen myöntämiselle ja ne joudutaan hylkäämään.

---

<sup>8</sup> Tilastokeskus. Moottoriajoneuvokanta. <https://stat.fi/tilasto/mkan>.

<sup>9</sup> Traficom. Paketti- ja kuorma-autojen päästö- ja kustannuslaskuri. <https://tieto.traficom.fi/fi/paketti-ja-kuorma-autojen-paasto-ja-kustannuslaskuri>.

Kaasukäyttöisten pakettiautojen kysyntää rajoittaa hyvin rajoittunut tarjonta. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen keskimääräiset kuukausikohtaiset hakemusmäärät ovat vuosina 2022 ja 2023 pysyneet pitkälti saman suuruisina, hiukan yli 4 hakemuksessa per kuukausi.

	Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa (kuorma-autot)
Tammikuu	0	0	3	24000
Helmikuu	0	0	4	40000
Maaliskuu	1	1144,84	4	56000
Huhtikuu	0	0	3	34000
Toukokuu	0	0	6	68000
Kesäkuu	0	0	4	56000
Heinäkuu	0	0	9	109443,48
Yht.	1	1144,84	33	389443,48

Taulukko 3 Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten tilanne vuodelta 2023, tiedot 1.8.2023, Liikenne- ja viestintävirasto

Hakemuksia yhteensä (pakettiautot)	Euroa (pakettiautot)	Hakemuksia yhteensä (kuorma-autot)	Euroa (kuorma-autot)
1	1144,84	88	1003492,23

Taulukko 4 Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukihakemusten kokonaistilanne vuosilta 2022-2023, tiedot 1.8.2023, Liikenne- ja viestintävirasto

## 2.4 Vetykäyttöiset ajoneuvot

### *Vedyn päästöt ja vetyteknologia liikenteessä*

Vety voi tarjota vähähiilisen vaihtoehdon fossiilisille raaka-aineille ja energialähteille, edellyttäen, että vety on tuotettu päästöttömästi. Ajoneuvon käyttövoiman elinkaari päästöt riippuvat ajoneuvon tuotannon, käyttövaiheen sekä ajoneuvon kierrätyksen lisäksi ajoneuvon käyttövoiman tuotantotavasta. Vetyä voidaan luokitella sen tuotantotavan ja raaka-aineiden perusteella. Fossiilisesta maakaasusta ilmakehään hiilidioksidipäästöjä päästään valmistettua vetyä kutsutaan harmaaksi vedyksi. Mikäli hiilidioksidia otetaan prosessissa talteen ja varastoidaan, puhutetaan sinisestä vedystä. Vihreäksi vedyksi kutsutaan vetyä, joka valmistetaan elektrolyysissä uusiutuvaa sähköä käyttäen. Mikäli elektrolyysissä käytetään puhdasta sähköä, kyseessä on vähähiilinen vety. Komissio julkaisi 10.2.2023 ehdotuksen delegoiduksi säädökseksi Euroopan par-

lamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (jäljempänä *RED II- direktiivi*) täydentämisestä.<sup>10</sup> Delegoidussa säädöksessä säädettäisiin siitä, millä edellytyksiä vetyä, vety pohjaisia polttoaineita tai muita energianlähteitä voidaan pitää muina kuin biologista alkuperää olevina uusiutuvina nestemäisinä ja kaasumaisina liikenteen polttoaineina eli nk. RFNBO-polttoaineina. RFNBO-polttoaineet määritellään RED II –direktiivin 2 artiklan 1 kohdan 36 alakohdassa, jonka mukaan uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla polttoaineilla tarkoitetaan liikennealalla käytettäviä nestemäisiä tai kaasumaisia polttoaineita, jotka eivät ole biopolttoaineita tai biokaasua, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta.

Vedyn käyttö ajoneuvoissa on kehittyvää teknologiaa. Vetykäyttöiset ajoneuvot voidaan jakaa toimintaperiaatteidensa perusteella kahteen luokkaan: polttokennoautoihin (FCEV, englanniksi fuel cell electric vehicle) eli vetysähköautoihin ja vety polttomoottoriautoihin (HICEV, hydrogen internal combustion engine vehicle). Yleiskielessä vetykäyttöisillä ajoneuvoilla tai vetyajoneuvoilla tarkoitetaan usein polttokennoautoja, jotka ovat teknologia- ja markkinakehityksessä vety polttomoottoriautoja pidemmällä. Voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain mukaan vetykäyttöisille ajoneuvoille ei voi hakea hankintatukea.

Reaktioon tarvitaan vedyn (H<sub>2</sub>) lisäksi ilmasta saatavaa happea (O<sub>2</sub>), ja tuloksena syntyy vesihöyryä (H<sub>2</sub>O) ja lämpöä. Polttokennoautosta ei aiheudu muita käytönaikaisia päästöjä eli se ei ajaessaan aiheuta ilmastomuutokseen vaikuttavia kasvihuonekaasupäästöjä eikä ihmisterveydelle haitallisia lähipäästöjä. Polttokennoautosta voi kuitenkin päästä ilmaan määrältään vähäisiä ja pitoisuuksiltaan alhaisia vety päästöjä.

Vety polttomoottoriautolla tarkoitetaan polttomoottoriautoa, johon tankataan myös vetyä. Polttokennon ja sähkömoottorin sijaan autossa on pitkälti perinteistä fossiilisilla polttoaineilla toimivaa polttomoottoria muistuttava vetykäyttöinen polttomoottori. Vety (H<sub>2</sub>) reagoi polttomoottorissa ilman hapen (O<sub>2</sub>) kanssa tuottaen vesihöyryä (H<sub>2</sub>O). Kuten perinteisten polttomoottoriautojen, myös vety polttomoottoriauton käytössä ilman tyyppi voi reagoida vety polttomoottorin korkeissa lämpötiloissa tuottaen myös typen oksidien päästöjä (NOX), jotka kuuluvat ilmanlaatua heikentäviin lähipäästöihin. Siten vety polttomoottoriauto ei ajaessaan tuota kasvihuonekaasupäästöjä, mutta täysin päästöttömänä sitä ei voida pitää ihmisterveydelle haitallisten typen oksidipäästöjen takia. Vety polttomoottoriauton hyötysuhde on polttokennoautoa huonompi, eli se kuluttaa polttokennoautoa enemmän vetyä. Suurista autonvalmistajista ainakin Toyota on ilmoittanut kehittävänsä vety polttomoottoriautoja.

Vety voidaan muuttaa myös toiseksi molekyyliksi, esimerkiksi synteettiseksi metaaniksi (CH<sub>4</sub>), ammoniakiksi (NH<sub>3</sub>) tai metanoliksi (CH<sub>3</sub> OH). Vedystä voidaan tehdä myös pidempiketjuisia hiilipolttoaineita kuten kerosiinia tai dieseliä. Vedystä jalostettuja erilaisia polttoaineita kutsutaan synteettisiksi polttoaineiksi tai sähköpolttoaineiksi.

Vedyllä voi olla tärkeä rooli liikenteen puhtaassa siirtymässä erityisesti raskaassa tavaraliikenteen kuljetuksissa ja pitkän matkan joukkoliikenteessä, joissa latausmahdollisuudet ovat matkan aikana rajalliset. Vetykäyttöisen ajoneuvon etuna sähkökäyttöiseen ajoneuvoon verrattuna on pidempi kantama ja nopeampi tankkaus aika. Vetykäyttöisen kuorma-auton toimintasäde yhdellä tankkauksella voi olla jopa 1000 kilometriä. Hyvin pitkän matkan raskaassa liikenteessä

---

<sup>10</sup> Komission ehdotus delegoiduksi asetukseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 täydentämisestä laatimalla unionin menetelmän, jossa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännöt muille kuin biologisille uusiutuvilla nestemäisille ja kaasumaisille liikennepolttoaineille (C/2023/1087 final).

vaaditaan sähkökäyttöiseltä ajoneuvolta joko hyvin korkeatehoista ja sijainniltaan hyvää latausinfraa tai suurta akkukapasiteettia ja hinnaltaan kallista akustoa, jolloin vety voi olla sen kanssa kilpailukykyinen vaihtoehto. Vety voi olla sähkön käyttökohteita täydentävä vaihtoehto myös muissa kuin raskaissa ajoneuvoluokissa. Henkilöautoissa sähkön arvioidaan olevan edullisempi vaihtoehto lähes kaikissa käyttötapauksissa. Koska vedyn valmistamiseen tarvitaan energiaa, on suora sähköistäminen myös vedyn käyttöä energiatehokkaampi vaihtoehto.

#### *Vetykäyttöisten ajoneuvojen kanta ja markkinatilanne*

Maailmanlaajuisesti tarkasteltuna vetykäyttöisten ajoneuvojen päämarkkina-alueet sijaitsevat Euroopan ulkopuolella. Kansainvälisen energijärjestö IEA:n sähkökäyttöisten ajoneuvojen vuoden 2023 näkymiä tarkastelevan raportin<sup>11</sup> mukaan maailmanlaajuisesti vuonna 2022 liikennekäytössä olevien polttokennoautojen määrä kasvoi 40 prosentilla yhteensä noin 72 000 polttokennoajoneuvoon. Suurin osa, noin 80 prosenttia, liikennekäytössä olevista polttokennoajoneuvoista oli henkilöautoja, kun sekä linja-autojen että kuorma-autojen osuus liikennekäytössä olevista polttokennoajoneuvoista oli noin 10 prosenttia.

Kansainvälisen energijärjestö IEA:n raportin mukaan maailmanlaajuisesti vertaillen vetykäyttöisiä ajoneuvoja on käytössä ja myydään eniten Etelä-Koreassa, jossa on liikennekäytössä noin puolet kaikista vetykäyttöisistä ajoneuvoista. Etelä-Koreassa myytiin vuonna 2022 kaksi kolmasosaa kaikista ensirekisteröidyistä vetykäyttöisistä ajoneuvoista. Toiseksi eniten vetykäyttöisiä ajoneuvoja eli noin 15 000 polttokennoautoa on Yhdysvalloissa ja kolmanneksi eniten Kiinassa. Vetykäyttöisten ajoneuvojen myynnin kasvu oli Kiinassa vuonna 2023 yli 60 prosenttia, mikä on huomattavasti korkeampi kuin Yhdysvaltojen vastaava luku, yli 20 prosenttia. Kiinassa on valtaosa, yli 95 prosenttia, kaikista vetykäyttöisistä kuorma-autoista ja lähes 85 prosenttia vetykäyttöisistä linja-autoista. Vetykäyttöisten pakettiautojen määrä on maailmanlaajuisesti alle 1000 kappaletta ja niistä valtaosa on käytössä Kiinassa.

Euroopassa liikennekäytössä olevien ja vuosittain rekisteröitävien vetykäyttöisten ajoneuvojen määristä on hiukan erilaista tietoa lähteistä riippuen. The Fuel Cell Hydrogen Observatory (FCHO) tarjoaa avointa dataa ja ajankohtaista tietoa vetysektorista. FCHO:n tiedot perustuvat pitkälti Euroopan vaihtoehtoisten polttoaineiden seurantakeskuksen (EAFO, englanniksi European Alternative Fuels Observatory) tietoihin.

FCHO:n mukaan vetykäyttöisten ajoneuvojen määrä on ollut kasvussa. Euroopassa oli rekisteröitynä vuoden 2021 lopussa yhteensä 4 050 vetykäyttöistä ajoneuvoa. Näistä suurin osa (3 396 kpl) oli henkilöautoja, joista 1 236 oli rekisteröity Saksaan. Ranskassa oli suurin osa Euroopassa käytössä olleista vetykäyttöisistä pakettiautoista. Euroopassa rekisteröidyistä, yhteensä alle 330 vetykäyttöisestä pakettiautosta 273 kpl on rekisteröity Ranskaan. Raskaan tavaraliikenteen ajoneuvoista merkittävin osuus ja määrä (noin 80 prosenttia eli 80 ajoneuvoa) oli Sveitsissä. Sveitsissä vuoden 2021 aikana oli käynnissä pilottihanke, jonka tavoitteena on rekisteröidä 1600 vetykäyttöistä kuorma-autoa vuoteen 2025 mennessä. Vuoden 2021 aikana hankkeen puitteissa

---

<sup>11</sup> IEA, Global EV Outlook 2023. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/dacf14d2-eabc-498a-8263-9f97fd5dc327/GEVO2023.pdf>

rekisteröitiin 41 vetykäyttöistä kuorma-autoa.<sup>12</sup> Vetykäyttöisten henkilöautojen osuus oli kuitenkin vielä pieni, alle 0,01 prosenttia, Euroopan unionin jäsenvaltioiden henkilöautojen myynnistä vuonna 2021.<sup>13</sup>

Saksassa vetykäyttöisten autojen rekisteröintien kasvu oli vuodesta 2020 vuoteen 2021 noin 70 prosenttia. Vahvinta kasvua vetykäyttöisten autojen rekisteröintimäärissä on ollut Sveitsissä, jossa rekisteröintien kasvu oli saman ajankohtana 103 prosenttia. Sveitsissä ensirekisteröitiin yhteensä 126 vetykäyttöistä henkilöautoa vuonna 2021.<sup>14</sup>

Syyskuun 2022 lopussa Suomessa oli liikennekäytössä kaksi vetykäyttöistä ajoneuvoa. Molemmat ajoneuvoista olivat henkilöautoja.

#### *Vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintahinnat ja vedyn hinta*

Vetykäyttöisille ajoneuvoille on tällä hetkellä hyvin vaikeaa määrittää hankintahintaa, sillä listahintoja ei käytännössä ole olemassa. Suomessa markkinoilla on muutama vetykäyttöinen henkilöautomalli, joiden hankintahinnat vaihtelevat julkisten tietojen mukaan 70 000 – 80 000 euron välillä.

Julkisista lähteistä saadun tiedon mukaan esimerkiksi Ranskassa ja Saksassa hiljattain myyntiin tulleiden vetykäyttöisten pakettiautojen hinnat ovat varustelusta riippuen tasoltaan 100 000–170 000 euron luokkaa, eli ne ovat tässä vaiheessa vastaavia diesel- ja myös lataussähkökäyttöisiä pakettiautoja huomattavasti kalliimpia. Suomessa on esitelty ensimmäiset vetypakettiautomallit, mutta niiden listahintoja ei ole vielä saatavilla.

Raskaille vetykäyttöisille ajoneuvoille on tällä hetkellä hyvin vaikeaa määrittää hankintahintaa. Käytännössä Euroopassa ei ole tarjolla massatuotannossa olevia vetykäyttöisiä kuorma-autoja, joten toimitetut ajoneuvot ovat erillistuotantoa tilaajien tutkimus-, kokeilu- ja demonstraatiotarkoituksiin. Lisäksi raskaiden ajoneuvojen laajan kokoluokka- ja ominaisuusjakauman vuoksi erilaisten ajoneuvojen hintaskaala on väistämättä varsin laaja.

Kirjallisuudessa on tutkittu, määritetty ja vertailtu markkinoille tulevien vetykäyttöisten kuorma-autojen hintoja ja niiden tulevaa kehitystä. Arvioiden mukaan vetykäyttöisten kuorma-autojen hinta on vuonna 2023 350 000 euron ja 300 000 euron välillä. Hinnan odotetaan tippuvan noin 200 000 euroon vuoteen 2030 mennessä. Nykyisin yleisimpien dieselkäyttöisten kuorma-autojen hinnan odotetaan vastaavasti nousevan hieman vuoteen 2030 mennessä. International Council of Clean Transportation – neuvoston (ICCT) raportissa<sup>15</sup> on esitetty arvio Keski-Euroopassa tyypillisen 4x2 -akselisen pitkän matkan (660 km) 40 tonnin dieselkäyttöisen kuorma-auton ja 42 tonnin vetykäyttöisen kuorma-auton ostohinnan kehityksestä vuoteen 2030

<sup>12</sup> FCHO, Chapter 1 Technology and Market 2022. <https://www.fchobservatory.eu/sites/default/files/reports/Chapter%201%20-%20Technology%20and%20Market%20-%202022%20Final%20Revised%2007.2022.pdf>.

<sup>13</sup> ACEA. New passenger car registrations in EU. 18.5.2023. <https://www.acea.auto/figure/new-passenger-car-registrations-in-eu/>.

<sup>14</sup> FCHO, 2022. <https://www.fchobservatory.eu/sites/default/files/reports/Chapter%201%20-%20Technology%20and%20Market%20-%202022%20Final%20Revised%2007.2022.pdf>.

<sup>15</sup> Basma et al. Fuel-cell hydrogen long-haul trucks in Europe: a total cost of ownership analysis. The ICCT 2022. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/09/eu-hvs-fuels-evs-fuel-cell-hdvs-europe-sep22.pdf>.

asti. Hinta on vielä lähellä 400 000 euroa, mutta sen arvioidaan laskevan noin 200 000 euron luokkaan vuoteen 2030 mennessä, kun samaan aikaan vastaavan diesel-käyttöisen kuorma-auton hinta nousee hiukan, pysyen alle 150 000 eurossa. Vastaavasti toisessa ICCT:n raportissa<sup>16</sup> on esitetty hintahaarukaksi vetykäyttöisille kuorma-autoille 200 000-600 000 dollaria ja sähkökäyttöisille kuorma-autoille 200 000-800 000 dollaria. Raportin mukaan sähkökäyttöisten kuorma-autojen ostohinta riippuu vahvasti akkupaketin koosta eli hinta nousee huomattavasti kantaman ja yhdistelmän koon kasvaessa. Vastaavasti vetykäyttöisten kuorma-autojen hintaan vaikuttaisi kantaman sijasta enemmän polttonennoyksikön nimellisteho. Ajoneuvojen hintoihin vaikuttaa vahvasti teknologian kehitys, raaka-aineiden ja komponenttien hintakehitys ja tuotantomäärät.

ICCT arvioi, että aurinko- tai tuulienergialla tuotetun uusiutuvan vedyn pumppuhinta Euroopassa oli keskimäärin noin 11 euroa/kg vuonna 2020 ja alle 6 euron pumppuhintoihin päästäisiin parhaassa tapauksessa vuonna 2030.<sup>17</sup>

### *Vedyn jakeluinfrastruktuuuri*

Suomessa ei tällä hetkellä ole yhtään toiminnassa olevaa vetytankkausasemaa. Suomessa oli aiemmin yhteensä kaksi vetytankkausasemaa Vuosaarella ja Voikoskella, mutta ne suljettiin kysynnän puuttuessa. Energiaviraston myöntämä nk. liikenteen infratukiohjelma ulotettiin vuonna 2022 kattamaan sähkön ja kaasun jakeluinfran lisäksi vedyn tankkausinfran. Tuen myöntämisen edellytyksistä säädetään valtioneuvoston asetuksella sähköisen liikenteen, bio-kaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 (178/2022).

Energiavirasto on kesäkuun 2023 loppuun mennessä myöntänyt tukea yhteensä viiden julkisen eli vapaasti kaikkien käyttäjien käytettävissä olevan vetytankkausaseman rakentamiseen. Tuetut asemat sijaitsisivat Turun lähistöllä Liedossa, Helsingissä (2 kpl.), Järvenpäässä ja Vantaalla.<sup>18</sup> Osassa Euroopan valtioista vetyinfrastruktuurin kehittyminen on Suomea pidemmällä. EAFO:n mukaan kesäkuussa 2023 Ruotsissa oli kolme, Norjassa kaksi ja Tanskassa kuusi vetytankkausasemaa. Saksa on yhteensä 89 vetytankkausasemalla Euroopan valtioista pisimmällä vetytankkausverkoston kehittämisessä.<sup>19</sup>

Euroopan jäsenvaltiot, parlamentti ja komissio pääsivät 28.3.2023 alustavaan sopuun komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (COM(2021) 559 final, annettu 14.7.2023, jäljempänä *AFIR-asetus*). Euroopan parlamentti hyväksyi asetuksen täysistunnossa 10.7.2023. Euroopan jäsenvaltioista koostuva Euroopan unionin neuvosto hyväksyi AFIR-asetuksen 25.7.2023. Asetuksella pyritään edistämään vaihtoehtoisten polttoaineiden, kuten vedyn, infrastruktuurin käyttöönottoa erityisesti tie-, vesi- ja lentoliikenteessä. Asetusta sovellettaisiin kuusi kuukautta sen voimaantulopäivän jälkeen.

AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 momentin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin ku-

---

<sup>16</sup> The ICCT 2022. <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/02/purchase-cost-ze-trucks-feb22-1.pdf>.

<sup>17</sup> The ICCT 2022. <https://theicct.org/publication/fuels-eu-onsite-hydro-cost-feb22/>.

<sup>18</sup> Energiavirasto. <https://energiavirasto.fi/liikenteen-infratuki>.

<sup>19</sup> EAFO. <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/interactive-map>.

mulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Tämän lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kussakin kaupunkisolmukohdassa otetaan käyttöön vähintään yksi yleisesti saatavilla oleva vetytankkausasema. Samaisen artiklan 2 kohdan mukaan naapurijäsenvaltioiden on varmistettava, että 200 kilometrin enimmäisetäisyys ei ylitä TEN-T-ydinverkon rajat ylittävillä osuuksilla. Vetytankkausasemien vähittäiskapasiteettia koskevassa sääntelyssä on huomioitu liikennemääriin perustuva kysyntä, sillä samaisen artiklan 4 kohdan mukaan sellaisten TEN-T-ydinverkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat alentaa enintään 50 prosentilla tämän artiklan 1 kohdan nojalla vaadittua yleisesti saatavilla olevan vetytankkausaseman kapasiteettia.

Euroopan laajuinen TEN-T-liikenneverkko koostuu solmupisteistä (kaupunkisolmukohdat, lentoasemat, satamat) ja niitä yhdistävistä väylistä. Nykyinen TEN-T-verkko on jaettu kattavaan verkkoon ja ydinverkkoon. TEN-T-verkko ja sitä koskevat laatuvaatimukset määritellään unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (jäljempänä *TEN-T-asetus*). Euroopan komissio antoi 14.12.2021 ehdotuksen uudeksi TEN-T-asetukseksi<sup>20</sup> (jäljempänä *TEN-T-asetusehdotus*), jotka koskevat neuvottelut ovat kesken.

AFIR-asetuksen alustavan sovun mukaan TEN-T-ydintieverkolle olisi kansallisesti rakennettava vuoden 2030 loppuun mennessä ainakin seitsemän vetytankkausasemaa. TEN-T-asetusehdotuksessa esitetyihin TEN-T-ydinverkon teiden ulkopuolella oleviin kaupunkisolmukohtiin (Kuopio ja Tampere) tarvittaisiin vetytankkausasemat, jolloin vetytankkausasemia tulisi AFIR-asetuksen mukaan vuoden 2030 loppuun mennessä rakentaa vähintään yhdeksän. Vedyn tankkausasemia koskevien minimivaatimusten täyttäminen tarkoittaisi kansallisesti vuoden 2030 loppuun mennessä arviolta 27 miljoonan euron kustannuksia.<sup>21</sup> Energiaviraston liikenteen infratukiohjelman puitteissa tekemien myönteisen tukipäätöksen saaneista hankkeista neljä palvelisi valmistuttuaan sekä TEN-T-ydinverkon että kaupunkisolmukohtien vaatimusten saavuttamista.

Vedyn siirto ja varastointi on haasteellista. Vety nesteytyy vasta erittäin alhaisessa lämpötilassa, -253 celsiusasteessa. Kaasumaisena se tihkuu läpi useista teräslaaduista. Vedyn siirtoa ja varastointia helpottaa, mikäli se on jalostettu synteettiseksi polttoaineeksi tai sähköpolttoaineeksi. Vedyn muuntaminen sähköpolttoaineeksi mahdollistaa sen käyttämisen olemassa olevassa moottorikannassa ja polttoaineen jakelun olemassa olevan jakeluinfran kautta. Toisaalta sähköpolttoaineiden jalostaminen kuluttaa runsaasti energiaa ja lisää kustannuksia.

#### *Vetykäyttöisten ajoneuvojen markkinoiden kehityskulkuja ja tavoitteita*

Vedyn liikennekäytön yleistymiseen liittyy epävarmuuksia ja siitä on erilaisia arvioita. Vetyautojen myynnin kasvun voi todeta olevan eräänlaisessa odotustilassa, jossa odotetaan autoihin ja vedyn jakeluinfraan liittyvien taloudellisten reunaehtojen täyttymistä. Tilanne muistuttaa täys-sähköautojen markkinaa ennen kuin niiden kysyntä lähti vahvaan kasvuun, ja sähköautojen jul-

---

<sup>20</sup> Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksiksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) No 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta (COM/2021/812 final).

<sup>21</sup> Laskelmassa on käytetty kustannusarviota noin 3 miljoona euroa/asema.



kinen latausinfra alkoi laajentua muun muassa määrätietoisten julkisten tukimallien ja politiikkatoimien avustamana. Ajoneuvojen yleistymiseen vaikuttaa jakeluinfran ohella ajoneuvojen mallivalikoiman, hankintahintojen sekä vedyn myyntihinnan kehitys, mitä on vaikea ennustaa. Lukuisilla autonvalmistajilla on lähivuosille suunnitelmia vetyajoneuvojen malliesittelyistä.

Useat eri valtiot ovat viime vuosina luoneet erilaisia kansallisia vetystrategioita ja –tiekarttoja. Teollisuuden prosessit ovat vedyn suurin käyttökohde Euroopassa, mutta tämän lisäksi liikenne tunnustetaan useissa strategioissa ja ohjelmissa keskeisenä loppukäyttösektorina.<sup>22</sup> Ruotsin vety- ja sähköpolttoainestrategia valmistui marraskuussa 2021. Strategiassa luodaan edellytykset vähintään 5 GW elektrolyysikapasiteetille vuoteen 2030 mennessä.<sup>23</sup> Myös Saksassa on vuonna 2020 valmistuneessa strategiassa asetettu tavoitteeksi 5 GW elektrolyysikapasiteetti vuoteen 2030 mennessä.<sup>24</sup> Komissio julkaisi 8.7.2020 tiedonannon Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle vetystrategiasta ilmastoneutraalille Euroopalle (COM(2020) 301 final, jäljempänä *EU:n vetystrategia*). EU:n vetystrategian mukaan Euroopalla on vahva kilpailukyky puhtaan vetyteknologian valmistuksessa ja mahdollisuudet hyötyä puhtaan vedyn maailmanlaajuisesta kehittämisestä.

Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan vetytalous on keskeinen väline teollisuuden energiamurroksessa ja vihreän siirtymän mahdollisuuksien hyödyntämisessä. Sillä voi olla merkittävä rooli myös lämmityksen ja liikenteen päästöjen vähentämisessä kilpailukyyn ja arjen kustannusten kannalta järkevällä tavalla. Hallitusohjelmassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä. Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi 29.3.2023 ohjelman tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämiseksi.<sup>25</sup> Ohjelma ulottuu vuoteen 2035. Ohjelmassa tarkastellaan liikennesähkön, -metaanin ja vedyn jakeluinfran sekä näitä käyttövoimia hyödyntävän ajoneuvokannan nykytilaa ja esitetään tarvittavat toimet markkinan kehittämiseksi. Työryhmä koostui eri ministeriöiden, virastojen, järjestöjen ja tutkimuslaitosten edustajista. Ohjelmatyössä kuultiin lisäksi laajasti eri sidosryhmiä, ml. alan toimijoita.

Koska vedyllä voi olla tärkeä osa raskaan kaluston käyttövoimasiirtymää, vetykäyttöisten kuorma-autojen tavoitteeksi on työryhmässä käytyjen keskustelujen ja jakeluinfraohjelmasta saatujen lausuntojen pohjalta asetettu 500 kappaletta vuonna 2030 ja 2400 kappaletta vuonna 2035. Linja-autojen tavoitteeksi on asetettu 100 kappaletta vuonna 2030 ja 200 kappaletta vuonna 2035.

Tuoreimmassa, syksyllä 2022 päivitetystä, WAM-skenaariossa VTT on arvioinut, että Suomessa olisi vuonna 2030 noin 90 ja vuonna 2035 noin 280 vetykäyttöistä kuorma-autoa. Autoalan vuoden 2023 käyttövoimaennusteiden mukaan vetykäyttöisiä henkilöautoja olisi vuonna

---

<sup>22</sup> AFRY Management Consulting Oy. Vetytalous – mahdollisuudet ja rajoitteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2022:21. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-413-2>.

<sup>23</sup> Statens energimyndighet 2022. Förslag till Sveriges nationella strategi för vätgas, elektrobränslen och ammoniak. ER: 2021:34.

<sup>24</sup> Die Bundesregierung 2020. Die Nationale Wasserstoffstrategie. [https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/die-nationale-wasserstoffstrategie.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>25</sup> Liikenne- ja viestintäministeriö. Ohjelma tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfran kehittämiseksi Suomessa vuoteen 2035. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164799>.

2030 1400 kpl ja vuonna 2035 23 400 kpl.<sup>26</sup> VTT on arvioinut vielä huomattavasti positiivisempaa kehitystä, jonka mukaan Suomessa olisi jopa noin 8200 vetykäyttöistä henkilöautoa vuonna 2030 ja lähes 75 000 vetykäyttöistä henkilöautoa vuonna 2035.

EU:n CO2-raja-arvolainsäädäntö ohjaa täyssähköautojen ohella vetykäyttöisten ajoneuvojen valmistukseen ja myyntiin. EU:n autovalmistajia koskevat uudet sitovat henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvot hyväksyttiin EU:ssa maaliskuussa 2023 asetuksella 2023/851 (jäljempänä *henkilö- ja pakettiautojen CO2-raja-arvosetus*)<sup>27</sup>. Uusien raja-arvojen mukaisesti ajoneuvovalmistajien olisi EU:ssa vähennettävä valmistamiensa uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä keskimäärin 55 prosenttia ja pakettiautojen päästöjä keskimäärin 50 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoden 2021 tasoon. Vuonna 2035 sekä henkilö- että pakettiautoille asetettaisiin nollapäästöraja. Euroopan komissio antoi 14.2.2023 ehdotuksen uusien raskaiden hyötyajoneuvojen sitovien CO2-raja-arvojen tiukentamiseksi (jäljempänä *raskaan kaluston CO2-raja-arvosetus*).<sup>28</sup> Komission ehdotuksen mukaan valmistajien CO2-raja-arvoja kiristettäisiin niin, että EU:n tasolla vuodesta 2030 lähtien uusien raskaiden ajoneuvojen päästöt vähenisivät 45 prosenttia, vuodesta 2035 lähtien 65 prosenttia ja vuodesta 2040 lähtien 90 prosenttia verrattuna vuoteen 2019. Lisäksi uusien kaupunkibussien olisi EU:ssa oltava päästöttömiä vuodesta 2030 alkaen. Ehdotuksen neuvottelut ovat EU-tasolla kesken. Suomen kannat raskaan kaluston CO2-raja-arvoasetukseen on määritelty U-kirjeessä (U 128/2022 vp).

## 2.5 Euroopan unionin lainsäädäntö

Yrityksille myönnettävät ajoneuvojen hankintatuet ovat valtiontukea, johon sovelletaan EU:n valtiontukisääntöjä. Valtiontuesta säädetään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimuksen) 107–109 artikloissa. Yrityksille osoitettujen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintatukia sekä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muunneltavien ajoneuvojen muuntotukia myönnetään voimassa olevan tukiohjelman mukaisesti komission ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) N:o 651/2014 (jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*) 36 artiklan nojalla. Artiklan nojalla voidaan myöntää investointitukia yritysten unionin normit ylittävään ympäristönsuojeluun tai ympäristönsuojelun tason parantamiseen unionin normien puuttuessa.

Komissio julkaisi 9.3.2023 luonnoksen ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksista. Muutoksien lopullinen sisältö varmistui kuitenkin vasta kun ne julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Ryhmäpoikkeusasetuksen lopulliset muutokset julkaistiin 22.6.2023 ja ne tulivat voimaan 1.7.2023. Jäsenvaltioilla on kuusi kuukautta eli 1.1.2024 saakka aikaa saattaa kansallinen lainsäädäntö ajan tasalle muutosten voimaantulosta.

Ryhmäpoikkeusasetuksen muutokset edellyttävät muutoksia voimassa olevaan hankinta- ja muuntotukilakiin, sillä tuet nollapäästöisten ja puhtaiden ajoneuvojen hankintatuille pitää jat-

---

<sup>26</sup> Autoalan käyttövoimaennusteet, 13.6.2023. [https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet\\_2023\\_06\\_13.pdf](https://www.aut.fi/files/2770/Kayttovoimaennusteet_2023_06_13.pdf).

<sup>27</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/851, asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusien henkilöautojen ja uusien kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien kiristämisestä unionin kunnianhimoisempien ilmastotavoitteiden mukaisesti.

<sup>28</sup> Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/1242 muuttamisesta uusien raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormien tiukentamiseksi ja raportointivelvoitteiden sisällyttämiseksi siihen sekä asetuksen (EU) 2018/956 kumoamisesta (COM (2023) 88 final).

kossa ryhmäpoikkeusasetuksen muutosten johdosta myöntää uuden 36 b artiklan (Investointituki puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden jälkiasennuksiin) nojalla nykyisen 36 artiklan sijaan. 1.7.2023 voimaan tulleen 36 artiklan uuden 1a kohdan mukaan tätä artiklaa ei sovelleta toimenpiteisiin, joita koskevat yksityiskohtaisemmat säännöt vahvistetaan 36 b artiklassa. Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 1 kohdan mukaan investointituki, jota myönnetään tie-, raide-, sisävesi- tai meriliikenteen puhtaiden tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan ja kulkuvälineiden, ilma-aluksia lukuun ottamatta, jälkiasennuksiin, jotta ne voidaan luokitella puhtaiksi tai päästöttömiksi kulkuvälineiksi, on perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sisämarkkinoille soveltuva, ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että se täyttää tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset.

Samaisen artiklan 2 kohdan mukaan tukea voidaan myöntää sellaisten puhtaiden kulkuvälineiden, joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety, tai päästöttömien kulkuvälineiden hankintaan tai leasingvuokraukseen vähintään 12 kuukauden ajaksi, sekä sellaisiin kulkuvälineiden jälkiasennuksiin, joiden myötä ne voidaan luokitella puhtaiksi tai päästöttömiksi kulkuvälineiksi.

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 102 g kohdan b alakohdan mukaan *nollapäästöisellä ajoneuvolla* tarkoitetaan kevyiden hyötyajoneuvojen kohdalla M1 -, M2- tai N1-luokan ajoneuvoa, jolla ei ole lainkaan pakoputken hiilidioksidipäästöjä määritettynä säädettyjen vaatimusten mukaisesti komission asetuksessa (EU) 2017/1151 eli käytännössä täyssähkö- ja vetyautoja. Ajoneuvolain (82/2021) 20 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan M1-luokan ajoneuvo kuuluu henkilöauton alaluokkaan, samaisen pykälän 2 momentin 2 kohdan mukaan M2-luokan ajoneuvo kuuluu linja-autojen alaluokkaan ja N1-luokan ajoneuvo pakettiauton alaluokkaan. Ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 102 g kohdan c alakohdan mukaan nollapäästöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan raskaiden tieliikenteen hyötyajoneuvojen kohdalla direktiivin 2009/33/EY (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämiseksi vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi, jäljempänä *puhtaita ajoneuvohankintoja koskeva direktiivi*) 4 artiklan 5 kohdan mukaista ajoneuvoa. Puhtaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin 4 artiklan 5 kohdan mukaan päästöttömällä raskaalla hyötyajoneuvolla tarkoitetaan tämän artiklan 4 alakohdan b alakohdassa määriteltyä puhdasta ajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO<sub>2</sub>/kWh mitattuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka päästöt ovat alle 1 g CO<sub>2</sub>/km mitattuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti. Päästöttömällä raskaalla hyötyajoneuvolla tarkoitetaan käytännössä täyssähkö- tai vetykäyttöistä raskasta hyötyajoneuvoa.

Ryhmäpoikkeusasetuksen artiklan 2 uuden 102 f kohdan a alakohdan mukaan *puhtaalla kulkuvälineellä* tarkoitetaan kevyiden tieliikenteen ajoneuvojen osalta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY 4 artiklan 4 alakohdan a alakohdassa määriteltyä puhdasta ajoneuvoa. Samaisen artiklan 1 kohdan uuden 102 f kohdan alakohdan b mukaan puhtaalla kulkuvälineellä tarkoitetaan raskaiden hyötyajoneuvojen osalta 31 päivään joulukuuta 2025 asti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 12 alakohdassa määriteltyä vähäpäästöistä raskasta hyötyajoneuvoa tai 31 päivään joulukuuta 2025 asti puhtaita ajoneuvohankintoja koskevan direktiivin artiklan 4 alakohdan b alakohdassa määriteltyä puhdasta ajoneuvoa, joka ei kuulu asetuksen (EU) 2019/1242 soveltamisalaan. Koska yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 kohdan mukaan tukea voidaan myöntää sellaisten puhtaiden kulkuvälineiden, *joiden käyttövoima on ainakin osittain sähkö tai vety*, hankintaan, eivät kansalliseen hankinta- ja muuntotukiohjelmaan kuuluvat kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-auton tuet jatkossa enää kuuluisi ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan.

Edellä mainituista syistä sähkö- ja vetykäyttöisten pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatuet voidaan katsoa täyttävän yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b 2 artiklan vaatimukset. Sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien osalta ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan pääsääntönä on, että ajoneuvojen hankintatuet myönnetään kyseisen artiklan 4 kohdan mukaan tarjouskilpailumenettelyssä. Kuitenkin artiklan 6 kohdan mukaan tarjouskilpailumenettelystä voidaan poiketa, jos tuki myönnetään perustuen tukiohjelmaan. Ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 15 kohdan mukaan tukiohjelmalla tarkoitetaan säädöstä, jonka perusteella yksittäisiä tukia voidaan muita täytäntöönpanotoimenpiteitä vaatimatta myöntää yrityksille, jotka määrittellään säädöksessä yleisesti ja käsitteellisesti, sekä säädöstä, jonka perusteella tiettyyn hankkeeseen liittymätöntä tukea voidaan myöntää yhdelle tai useammalle yritykselle toistaiseksi ja/tai rajoittamaton määrä. Ajoneuvojen hankintatukijärjestelmä perustuu siitä annettuun lakiin eli säädökseen, jonka perusteella valtionapuviranomainen myöntää tukia. Tukiviranomaisen yksittäisen tukipäätöksen myöntämisen ei arvioida sisältävän sellaista harkintaa, jonka johdosta tukipäätöstä tulisi pitää muuna täytäntöönpanotoimenpiteenä edellä viitatussa ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 15 kohdan merkityksessä, joten ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen hankintatukia voitaisiin jatkossakin myöntää hakemuksesta tarjouskilpailumenettelyn sijaan.

Sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen ajoneuvo-kohtaista tuen enimmäismäärää tulee ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 6 kohdan 2 kappaleen perusteella laskea kymmenellä prosentilla voimassa olevan lain mukaisesta 40 prosentista 30 prosenttiin. Tukikelpoisia kustannuksia ovat käytännössä ajoneuvon hankinnasta aiheutuvat kustannukset, jotka yksilöidään vertaamalla samankaltaiseen investointiin, joka olisi tehty ilman tukea. Tarjouskilpailumenettelyssä nollapäätösten ajoneuvojen tuen maksimitukiprosentti olisi korkeampi, peräti 100.

Ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan 6 kohdan mukaan tuen enimmäismäärää voidaan nostaa 20 prosentilla keskikokoisille yrityksille ja 30 prosentilla pienille yrityksille. Pienet ja keskisuuret yritykset (jäljempänä *pk-yritykset*) on määritellyt ryhmäpoikkeusasetuksessa henkilömäärien ja rahamääräisten raja-arvojen mukaan. Keskisuurten yritysten luokka koostuu yrityksistä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa. Pieni yritys määrittellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa.

Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 2 kohdan perusteella kansalliseen tukiohjelmaan sisältyviä kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia ei jatkossa voida enää myöntää ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla. Tämä merkitsee sitä, että mikäli kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankinnan tukemista halutaan jatkaa, tulee niiden myöntämiselle löytää uusi EU:n valtioneuvosto-oikeudellinen oikeusperusta.

Osa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tuista voitaisiin myöntää jatkossa vähämerkityksisenä eli ns. *de minimis* -tukea koskevan asetuksen perusteella (komission asetus 1407/2013<sup>29</sup>, jäljempänä *de minimis* -asetus). Enintään 200 000 euron tuki, joka myönnetään yritykselle kolmen peräkkäisen verovuoden kuluessa, on merkitykseltään vähäistä. Komission hyväksymien tukiohjelmien ja ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti myönnettyt tuet eivät vaikuta *de minimis* -kiintiöön. Sitä vastoin *de minimis* -tukea ei voida myöntää samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin, jos se johtaa ryhmäpoikkeusasetuksessa määriteltujen hankekohtaisten

---

<sup>29</sup> Komission asetus 1407/2013, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen.

enimmäistukitasojen ylittymiseen. Asetuksen resitaalin (5) mukaan maanteiden tavaraliikenteen alalla toimivien yritysten pienen keskimääräisen koon huomioon ottamiseksi on aiheellista säilyttää tuen enimmäismääränä 100 000 euroa, kun on kyse yrityksistä, jotka suorittavat maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun.

De minimis -asetuksen 3 artiklan 2 kohdan perusteella vähämerkityksistä tukea ei saa kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Asetuksen resitaalin 5 mukaan ottaen huomioon maanteiden tavaraliikenteen alalla vallitseva ylikapasiteetti sekä teiden ruuhkautumiseen ja tavaraliikenteeseen liittyvät liikennepolitiikan tavoitteet, maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittaville yrityksille maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa varten myönnettävä tuki olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Yhdistettyä palvelua, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua, kuten muuttopalvelut, posti- tai kuriiripalvelut tai jätteiden keruu- tai käsittelypalvelut, ei pitäisi kuitenkaan katsoa kuljetuspalveluksi.

Edellä selostettu huomioiden de minimis -asetuksen perusteella voimassa olevan lain mukaista hankintatukea kaasukäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille ei voitaisi myöntää yrityksille, joiden pääasiallisena toimialana on tuottaa maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun. Edellä mainittu rajoitus ei soveltuisi, mikäli hankintatukea hakeva yritys toimisi jollain muulla kuin maanteiden tavaraliikenteen alalla ja mahdollinen tavarakuljetus olisi vain osa yhdistettyä palvelua, kuten muuttopalvelut, posti- tai kuriiripalvelut tai jätteiden keruu- tai käsittelypalvelut. Tukea ei saa kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Komissio antoi 15.11.2022 ehdotuksen de minimis -asetuksen muuttamisesta. Komissio ehdotti esityksessään muutettavaksi muun muassa maanteiden tavarakuljetuksia suorittaville yrityksille myönnettävän tuen enimmäismäärää 137 500 euroon nykyisestä 100 000 eurosta. Komissio julkaisi 9.6.2023 uuden ehdotuksen de minimis -asetuksesta. Ehdotuksen perusteella maanteiden tavaraliikenteen alalla toimivia yrityksiä koskevat rajaukset poistuisivat ja niihin pätsi jatkossa de minimiksen pääsäännön mukainen enimmäistukiraja. U-jatkokirjelmän (UJ 17/2023 vp). mukaan Suomi kannattaa edellä mainittua maanteiden tavaraliikenteen rajauksen poistoa. Komission ehdotuksen mukainen uusi pääsäännön mukainen enimmäisraja olisi 300 000 euroa yritykselle kolmen peräkkäisen vuoden aikana. Nykyinen de minimis -asetus on voimassa 31.12.2023 loppuun ja komission mukaan muutosehdotukset tulisivat voimaan 1.1.2024. De minimis -sääntelyn lopullisten muutosten tultua julkaistuksi Euroopan unionin virallisessa lehdessä kansallista hankinta- ja muuntotukilakia uudelleenarvioidaan.

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 kansalliseen ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukiohjelmaan tilanteissa, joissa tuen saaja on luonnollinen henkilö, ellei se ole EU:n valtiontukilainsäädännön tarkoittamassa mielessä yritys.

Lainsäädännön suhteesta muuhun Euroopan unionin lainsäädäntöön on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021 vp).

### **3 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on muuttaa voimassa olevaa hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtiontukilainsäädäntöä. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen muutokset tulee

asetuksen siirtymäsäännöksen mukaisesti huomioida kansallisissa tukiohjelmissa kuuden kuukauden sisällä niiden voimaantulosta eli 1.1.2024 alkaen. Esityksen tavoitteena on mahdollistaa sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja pakettiautojen hankintatuen hakeminen pitkälti voimassa olevan lain mukaisia tuen myöntämisen edellytyksiä, tukimääriä ja menettelyitä noudattaen. Lakiehdotuksen yleisenä tavoitteena on kasvattaa nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää ja sitä kautta edistää liikenteen päästövähennyksiä.

Esityksen tavoitteena on mahdollistaa vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakeminen. Esitetyn uuden tukikategorian tavoitteena on edistää vedyn liikennekäyttöä ja sitä kautta edistää kansallisia tavoitteita puhtaan vedyn tuotannosta ja vedyn jatkokäytöstä. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan Suomi tähtää 10 prosentin osuuteen EU:n puhtaan vedyn tuotannosta ja vähintään samaan osuuteen vedyn jatkokäytöstä. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien tavoitteena on käynnistää vedyllä toimivien ajoneuvojen markkinat Suomessa. Tukien tarkoituksena on alentaa vedyllä toimivien paketti- ja kuorma-autojen hankintakustannuksia, jolloin kyseisten ajoneuvojen hankinta olisi mahdollista nykyistä useammalle ajoneuvon ostajalle. Ehdotetun uuden tukikategorian tavoitteena on vaikuttaa liikenteessä käytettävän vedyn kysyntään ja siten edistää EU-lainsäädännössä määriteltyjen sitovien vetytankkaus- asemien rakentumisvelvoitteiden toteutumista.

Esityksen tavoitteena on selkeyttää voimassaolevaa sääntelyä esimerkiksi viittaamalla tuen hakijana oleviin oikeushenkilöihin ja yksittäisiin elinkeinonharjoittajiin EU-valtiontukisääntelyssä vakiintuneella tavalla termillä yritys sekä poistamalla tarpeettomat viittaukset täyssähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen, sillä kyseisten tukien hakuaika päättyi vuoden 2022 lopussa.

## **4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset**

### **4.1 Keskeiset ehdotukset**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia. Esityksen mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen uuden 36 b artiklan nojalla. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää laskettaisiin 30 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista muille kuin keskisuurille tai pienille yrityksille. Sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin keskisuurille yrityksille yhteensä 50 prosenttiin ja pienille yrityksille yhteensä 60 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista.

Esityksen mukaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia myönnettäisiin jatkossa de minimis -asetuksen nojalla. Lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-auton hankintatuen enimmäismäärä saisi olla enintään 200 000 euroa kolmen verovuoden aikana. Kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea ei jatkossa myönnettäisi maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittaville yrityksille maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa varten. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukea voitaisiin kuitenkin myöntää yhdistettyjä kuljetuksia tekeville yrityksille. Tukea ei saisi kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi uusi pykälä tukikelpoisista kustannuksista. Samalla tuen määrää koskevista pykälistä poistettaisiin viittaukset tukikelpoisista kustannuksista.

Lakiin ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukikategoria. Tukisummat porrastettaisiin ajoneuvojen koon mukaan sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia vastaavalla tavalla.

Lisäksi lakia ehdotetaan muutettavaksi niin, että oikeushenkilöt ja yksityiset elinkeinonharjoittajat korvattaisiin termillä yritys. Täyssähköauton hankintatukia ja henkilöautojen muuntotukia koskevaa sääntelyä ehdotetaan kumottavaksi, sillä niiden hakuaika on päättynyt 31. päivänä joulukuuta 2022. Samalla lain nimikkeestä poistettaisiin viittaus ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen ja sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrää koskevasta pykälästä poistettaisiin rajaus 50 000 euron hankintahinnasta.

## **4.2 Pääasialliset vaikutukset**

Esityksessä ehdotetaan sähkökäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen enimmäistukimääriä muutettavaksi niin, että perustasoisen tuen eli muille kuin pienille tai keskiuurille yrityksille myönnettävän tuen enimmäismäärä laskisi 30 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista. Sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärää nostettaisiin keskiuurille yrityksille yhteensä 50 prosenttiin ja pienille yrityksille yhteensä 60 prosenttiin tukikelpoisista kustannuksista. Uudet enimmäistukimäärät johtaisivat siihen, että kansallisesti määritetyt tukisummat pienenevät keskimäärin vähemmän nykytilaan verrattuna. Tuen enimmäismäärän muutoksilla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta tuen kysyntään tai määrärahojen riittävyyteen.

Esityksessä ehdotetaan, että kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea ei myönnettäisi maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittaville yrityksille maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa varten. Tukiohjelman rajaus ei koskisi yhdistettyjä palveluita tekeviä yrityksiä, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua. Tukea ei saisi kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Rajaus tarkoittaisi sitä, että noin 40 prosentille nykyisistä kaasukäyttöisten kuorma-auton hakijoista ei voitaisi jatkossa myöntää kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukea. Rajaukset eivät käytännössä vaikuttaisi kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin, sillä tukea ei ole vuoden 2022 alusta lähtien maksuunpantu kertaakaan.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukemisen aloittamisella arvioidaan olevan vaikutusta vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen houkuttelevuuteen ja siten vetykäyttöisten ajoneuvojen markkinoiden käynnistymiseen.

Esityksellä arvioidaan olevan nykyisellä tukimenekillä enintään merkitykseltään vähäisiä vaikutuksia paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiohjelmaan osoitetun määrärahan riittävyyteen.

### **4.2.1 Vaikutukset sähkökäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan**

#### **4.2.1.1 50 000 euron hankintahinnan rajauksen poistaminen**

Ehdotettu 50 000 euron hankintahinnan rajauksen poistaminen tekisi tukikelpoiseksi sellaisia ajoneuvomalleja, kuten Volkswagen ID. Buzz Cargo, jotka eivät kokonsa puolesta täyttäisi voimassa olevan hankintatukilain 8 §:n 1 momentin 2 tai 3 kohdan mukaisten keskikokoisten tai suurten pakettiautojen hankintatuen edellytyksiä. 50 000 euron hankintahinnan rajauksen poistaminen lisäisi sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatukihakemusten määrää arviolta 6-15 kpl kuukaudessa.

#### 4.2.1.2 Tuen enimmäismäärän muutokset

Sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta ehdotetaan otettavan käyttöön ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiset maksimituki-intensiteetit, jolloin sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen enimmäismäärät eroavat siten, että pienillä yrityksillä tuen enimmäismäärä olisi 60 prosenttia, keskiuurilla yrityksillä 50 prosenttia ja suurilla yrityksillä 30 prosenttia. Kaikkiin yrityksiin niiden koosta riippumatta sovellettaisiin ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain 3 luvun mukaisia tuen määriä. Mikäli kansallisessa laissa määritetty tuen enimmäismäärä olisi korkeampi kuin ryhmäpoikkeusasetuksessa sallittu tuen enimmäismäärä, jouduttaisiin yksittäisessä tapauksessa tuki myöntämään kansallisessa laissa määritettyä tukitasoa pienempänä.

Pienille ja keskiuurilla yrityksille esitetään ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia korotettuja tuen enimmäismääriä, jotta kansallisesti määritetyt tukisummat pienenisivät mahdollisimman vähän EU-lainsäädännön muutosten takia. Ehdotetuilla korotetuilla tuki-intensiteeteillä olisi siis tuen hakijan näkökulmasta tukiohjelman ennakoitavuutta lisäävä vaikutus. Koska pienillä ja keskiuurilla yrityksillä arvioidaan lähtökohtaisesti olevan suuria yrityksiä huonommat mahdollisuudet varautua kansallisessa laissa määritellyn tukitason pienentymiseen, ei ehdotuksella arvioida olevan markkinoita vääristävää vaikutusta vaan yksittäisissä tapauksissa pikemminkin marginaalinen markkinoita tasaava vaikutus. Suurilla yrityksillä on lisäksi keskimäärin pieniä ja keskiuuria yrityksiä paremmat mahdollisuudet investoida hankintahinnaltaan diesel- tai bensiinikäyttöisiä paketti- ja kuorma-autoja kalliimpiin vaihtoehtoisilla käyttövoimilla käytäviin ajoneuvoihin sekä niiden tarvitsemaan infraan.

Ehdotetuilla tuen enimmäismäärän muutoksilla arvioidaan olevan enintään marginaalinen vaikutus hankintatukien kysyntään ja sitä kautta tuen menekkiin ja määrärahoihin. Tuen enimmäismäärän muutos vaikuttaisi yksittäisissä tapauksissa eniten keskiuurten sähköpakettiautojen luokassa, jossa keskimääräinen tuen määrä tulee nousemaan hieman, koska suurin osa hakemuksista on saapunut pieniltä- ja keskiuurilta yrityksiltä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on kerännyt tietoja ajoneuvojen hankintatukea hakeneiden yritysten henkilöstömääristä kesästä 2022 alkaen. Vaikutusarviointi perustuu 275 hakemuksen tietoihin yritysten henkilömääristä. Tuen enimmäismäärän eli tuki-intensiteetin vaikutusten arvioinnit on tehty sellaisten hakemusten perusteella, joista on tehty päätös kesä-toukokuu 2022-2023 välisenä aikana. Hankintatuen saanneista valtaosa eli 197 (72 %) oli pieniä, 42 (15%) keskiuuria ja 36 (13 %) suuria yrityksiä. Sähkökäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen enimmäismäärän muutosten vaikutustenarviointien tarkasteluun valittiin sellaiset hakemukset, joissa myönnetty tuki on ollut tasan 2000, 4000 tai 6000 euroa. Näitä hakemuksia oli yhteensä 198 kpl. Seuraavaksi kuvataan esimerkkilaskelmin ehdotettujen tuen enimmäismäärien muutoksia pienten, keskikokoisten ja suurten pakettiautojen hankintatuen osalta sekä ajoneuvon ostamista että pitkäaikaisvuokrausta koskevilla tilanteilla.

##### *Pieni pakettiauto, maksimitukisumma 2000€*

Pienen sähkökäyttöisen pakettiauton tuen hakijoista 84 % (33 kpl) oli pieniä yrityksiä, 13 % (5 kpl) keskiuuria yrityksiä ja 3 % suuria yrityksiä (1 kpl) tarkasteluajankohtana. Pienissä pakettiautoissa sähkö- ja diesel-ajoneuvojen hintaero on niin suuri suhteessa tuen maksimisummaan, että tuen enimmäismäärän muutos 30 prosenttiin ei vaikuttaisi tuen määrään vaan täysimääräinen tuki voidaan myöntää myös 30 prosentin tuen enimmäismäärällä. Myöskään enimmäistu-



kimäärän korotuksella pienille ja keskisuurille yrityksille ei arvioida olevan juurikaan vaikutusta myönnettävien hankintatukien eurokohtaiseen määrään tilanteissa, kun ajoneuvon hankintatapana on sen ostaminen.

Ajoneuvon pitkäaikaisvuokraamista eli niin kutsutuissa leasingeissa pienten pakettiautojen osalta tukea on voitu myöntää täysimääräisenä (2000 €) vain noin 5 prosenttiin myönnettävistä tuista. Tämä johtuu siitä, että pienten sähkökäyttöisten pakettiautojen pitkäaikaisvuokraamista koskeissa sopimuksissa sähkö- ja dieselajoneuvojen hintaero ei ole yhtä suuri kuin ajoneuvojen hankintahintojen ero ostaessa. Valtaosa pienten pakettiautojen hakemuksista on saapunut pieniltä tai keskisuurilta yrityksiltä (97 prosenttia), joten tuen enimmäismäärää korottaessa nykyisestä 40 prosentista ryhmäpoikkeusasetuksen sallimille tasoille (keskisuuret yritykset yhteensä 50 prosenttia, pienet yritykset yhteensä 60 prosenttia) kansallisesti määritetyt tukisummat pienenisivät vähemmän kuin pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettävien hankintatukien tukisumma nousisi. Keskimäärin myönnetyn tuen määrä on ollut pitkäaikaisvuokrausta koskeissa tapauksissa pienissä pakettiautoissa noin 1700 euroa eli tuki on keskimäärin 300 euroa pienempi kuin kansallisessa laissa määritetty tukitaso. Hankintatuen enimmäismäärän nosto vaikuttaa siten, että tuki voidaan myöntää täysimääräisenä suureen osaan hakemuksista myös leasingeissa. Seuraavaksi esitetään esimerkkilaskelmin enimmäismäärän muuttumisen vaikutuksia eri tapauksissa.

#### Esimerkkilaskelma 1. Hankintatapa pitkäaikaisvuokraus eli leasing (2000 €)

Tukea on haettu 2000 euroa ja pitkäaikaisopimuksen kestoksi on ilmoitettu 60 kuukautta. Verrokkiajoneuvon (diesel) kuukausihinta on 457 euroa kuukaudessa ja sähköpakettiauton 525 euroa kuukaudessa. Tukikelpoiset kustannukset määritetään seuraavasti:  $(525€ \times 60) - (457€ \times 60) = 4080€$ . Voimassaolevalla tuen enimmäismäärällä (40 %), myönnettävä tuki on  $4080€ \times 0,4 = 1632€$ . Tuen enimmäismäärän korotuksella keskisuurille yrityksille 50 prosenttiin edellä olevalla esimerkkihakemuksella tuen määrä nousisi seuraavasti:  $4080€ \times 0,5 = 2040€$  eli tuki voitaisiin myöntää täysimääräisenä, 2000 euron suuruisena. Vaikutus olisi sama myös pienille yrityksille, joilla tuen enimmäismäärä olisi vielä korkeampi ja tuen määrä ylittäisi kansallisesti määritellyn täysimääräisen tuen. Tuki-intensiteetin korotuksella arvioidaan olevan 10 000-30 000 euron vaikutus määrärahan riittävyyteen.

#### *Keskikokoinen pakettiauto, maksimitukisumma 4000€*

Keskikokoisen sähkökäyttöisen pakettiauton tuen hakijoista valtaosa eli 73 % (77 kpl) oli pieniä yrityksiä, 25 % (26 kpl) keskisuuria yrityksiä ja 2 % suuria yrityksiä (2 kpl) tarkasteluajankohdalla. Keskikokoisten pakettiautojen tuen enimmäismäärän korotus pienille- ja keskisuurille yrityksille vaikuttaisi siten, että suurempi osa myönnettävistä tuista myönnettäisiin täysimääräisenä (4000 euroa) tai lähes täysimääräisenä, koska valtaosa (98 %) hakemuksista on saapunut joko pieniltä tai keskisuurilta yrityksiltä. Nykyisellään keskimääräinen tukisumma on ollut noin 3 700 euroa ja tuen enimmäismäärän muuttamisen myötä sen arvioidaan nousevan noin 3 900 euroon. Keskikokoisten pakettiautojen tuen enimmäismäärien muutosten vaikutukset määrärahan riittävyyteen arvioidaan hieman suuremmiksi kuin pienten pakettiautojen luokassa. Määrärahaa olisi tarkasteluajanjaksolla kulunut arviolta 50 000- 100 000 euroa enemmän, jos pieniä ja keskikokoisia yrityksiä olisi tuettu korotetulla tuen enimmäismäärällä.

#### Esimerkkilaskelma 2. Hankintatapa ostaminen (4000 €)

Tukea on haettu 4000 euroa. Verrokkiajoneuvon (diesel) hankintahinta on 34 600 euroa ja sähköpakettiauton 46 500 euroa. Tukikelpoiset kustannukset määritetään seuraavasti:  $(46 500€ - 38$

600€) = 7 900€. Voimassaolevalla tuki-intensiteetillä (40 %), myönnettävä tuki on  $7\,900\text{€} \times 0,4 = 3\,160\text{€}$ . Tuki-intensiteetin korotuksella keskiuurille yrityksille 50 prosenttiin edellä olevalla esimerkkihakemuksella tuen määrä nousisi seuraavasti:  $7\,900\text{€} \times 0,5 = 3\,950\text{€}$  eli tuki voitaisiin myöntää lähes täysimääräisenä. Pienille yrityksille tuen määrä nousisi seuraavasti  $7\,900\text{€} \times 0,6 = 4\,740\text{€}$  eli tuki voitaisiin myöntää täysimääräisenä. Esimerkkilaskelmassa suurille yrityksille tuen määrä pienenee tuki-intensiteetin pienentyessä 30 prosenttiin seuraavasti:  $7\,900\text{€} \times 0,3 = 2\,370\text{€}$ . Suuria yrityksiä keskikokoisten sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatuen hakijoista on ollut vain 2 prosenttia.

### Esimerkkilaskelma 3. Hankintatapa pitkäaikaisvuokraus eli leasing (4000 €)

Noin puolessa keskikokoisten pakettiautojen pitkäaikaisvuokraustapauksessa tukea ei ole voitu myöntää täysimääräisenä. Alla on esitetty esimerkki vastaavasta tapauksesta ja miten tuen enimmäismäärän muutokset vaikuttaisivat tuen määrään.

Tukea on haettu 4000 euroa ja leasingsopimuksen kestoksi on ilmoitettu 60 kuukautta. Verrokiajoneuvon (diesel) kuukausihinta on 520 euroa kuukaudessa ja sähköpakettiauton 645 euroa kuukaudessa. Tukikelpoiset kustannukset määritetään seuraavasti:  $(645\text{€} \times 60) - (520\text{€} \times 60) = 7500\text{€}$ . Voimassaolevalla tuen enimmäismäärällä (40 %), myönnettävä tuki on  $7500\text{€} \times 0,4 = 3000\text{€}$ . Tuki-intensiteetin korotuksella keskiuurille yrityksille 50 prosenttiin edellä olevalla esimerkkihakemuksella tuen määrä nousisi seuraavasti:  $7500\text{€} \times 0,5 = 3750\text{€}$ , jolloin tuen määrä nousee 750 eurolla nykytilaan verrattuna. Vaikutus olisi nostava myös pienille yrityksille, joilla tuen enimmäismäärä olisi vielä korkeampi  $7\,500\text{€} \times 0,6 = 4500\text{€}$  eli tuki voitaisiin myöntää täysimääräisenä, 4000 €. Suurien yritysten kohdalla tuen määrä laskettaisiin  $7500\text{€} \times 0,3 = 2250\text{€}$ , jolloin tuen määrä pienenesi 750 eurolla. Suuria yrityksiä suurten sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatuen hakijoista on ollut vain 2 prosenttia.

### *Suurikokoinen pakettiauto, maksimitukisumma 6 000 €*

Suurten sähkökäyttöisen pakettiauton tuen hakijoista valtaosa eli 74 % (40 kpl) oli pieniä yrityksiä, 11 % (6 kpl) keskiuuria yrityksiä ja 15 % suuria yrityksiä (8 kpl) tarkasteluajankohtana. Suurissa pakettiautoissa sähkö- ja diesel-ajoneuvojen hintaero on niin suuri suhteessa tuen maksimisummaan, että tuen enimmäismäärän muutos 30 prosenttiin ei vaikuta tuen määrään tukikelpoisten kustannusten muuttuessa, vaan täysimääräinen tuki voidaan myöntää myös 30 prosentin tuen enimmäismäärällä. Myöskään tuen enimmäismäärän muutos korotettuna pienille ja keskiuurille yrityksille ei juurikaan vaikuttaisi myönnettävien tukien eurokohtaiseen määrään. Suurien pakettiautojen hankintatukien tuen enimmäismäärän muutoksella arvioidaan olevan enintään hyvin vähäinen vaikutus määrärahojen riittävyyteen.

### Esimerkkilaskelma 4. Hankintatapa ostaminen (6000 €)

Tukea on haettu 6000 euroa. Verrokiajoneuvon (diesel) hankintahinta on 48 400 euroa ja sähköpakettiauton 69 300 euroa. Tukikelpoiset kustannukset määritetään seuraavasti:  $(69\,300\text{€} - 48\,400\text{€}) = 20\,900\text{€}$ . Voimassaolevalla tuen enimmäismäärällä (40 %), myönnettävä tuki on  $20\,900\text{€} \times 0,4 = 8390\text{€}$  eli tuki voidaan myöntää täysimääräisenä, 6000 euroa. Tuki-intensiteetin nostolla pienille ja keskiuurille yrityksille ei ole vaikutusta tukimäärään, sillä tuki myönnettäisiin täysimääräisenä myös pienemmällä tuki-intensiteetillä. Esimerkkilaskelmassa suurille yrityksille tuen määrä ei myöskään muutu tuen enimmäismäärän pienentyessä 30 prosenttiin:  $20\,900\text{€} \times 0,3 = 6270\text{€}$  eli tuki voidaan myöntää täysimääräisenä, 6 000 euroa.

### Esimerkkilaskelma 5. Hankintatapa pitkäaikaisvuokraus eli leasing (6000 €)

Muutamassa leasingtapauksessa tukea ei ole voitu myöntää täysimääräisenä. Alla on esitetty esimerkki vastaavasta tapauksesta ja miten tuen enimmäismäärän muutokset vaikuttaisivat tosiasiallisesti myönnettävän tuen määrään.

Tukea on haettu 6000 euroa ja leasingsopimuksen kestoksi on ilmoitettu 60 kuukautta. Verrokiajoneuvon (diesel) kuukausihinta on 713 euroa kuukaudessa ja sähköpakettiauton 950 euroa kuukaudessa. Tukikelpoiset kustannukset määritetään seuraavasti:  $(950\text{€}\times 60)-(713\text{€}\times 60)=14\,220\text{€}$ . Voimassaolevalla tuen enimmäismäärällä (40 %), myönnettävä tuki on  $14\,220\text{€}\times 0,4=5688\text{€}$ . Tuki-intensiteetin korotuksella keskisuurille yrityksille 50 prosenttiin edellä olevalla esimerkkihakemuksella tuen määrä nousisi seuraavasti:  $14\,220\text{€}\times 0,6=7110\text{€}$ , jolloin tuki voitaisiin myöntää täysimääräisenä, 6000 euroa. Vaikutus olisi nostava myös pienille yrityksille, joilla tuen enimmäismäärä olisi vielä korkeampi  $14\,220\text{€}\times 0,6=8532\text{€}$  eli tuki voitaisiin myöntää täysimääräisenä, 6000 euroa. Suurien yritysten kohdalla tuen määrä laskettaisiin  $14\,220\text{€}\times 0,3=4266\text{€}$ , jolloin myönnettävän tuen määrä pienensi 1 422 euroa.

#### *Sähkökäyttöiset kuorma-autot*

Sähkökuorma-autoissa tuen enimmäismäärän muutosten ei arvioida juurikaan vaikuttavan myönnettävän tuen määrään. Diesel- ja sähkökäyttöisten kuorma-autojen nykypintatasolla tukea voitaisiin myöntää jatkossakin täysimääräisenä. Tilanne voi muuttua pidemmällä aikavälillä, jos sähkökäyttöisten kuorma-autojen hinnat laskevat riittävän lähelle dieselkuorma-autojen hintaa. Voimassa olevan lain mukaan sähkökäyttöisen kuorma-auton hankintatukea voi hakea 31. joulukuuta 2024 asti.

#### 4.2.2 Vaikutukset kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen ja ajoneuvokantaan

Ehdotetun maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavien yritysten rajaaminen kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien ulkopuolelle vaikuttaisi kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin. Kaasukäyttöisten pakettiautojen ehdollisia päätöksiä ei vahvistettu ja maksuunpantu vuoden 2022 aikana yhtään. Siten de minimis -asetuksesta johtuvat kansalliseen tukiohjelmaan esitetyt rajaukset eivät käytännössä vaikuttaisi kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin ja hiipuvaan kaasukäyttöisten pakettiautojen markkinaan.

Ehdotuksen mukaan yhdistettyä palvelua, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua, ei kuitenkaan katsota kuljetuspalveluksi. Siten kaasupaketti- ja kuorma-autojen hankintatukea voitaisiin myöntää jatkossa yhdistettyjä palveluita tekeville yrityksille, kuten muuttopalveluita, posti- tai kuriiripalveluita ja jätteiden keruu- tai käsittelypalveluita tekeville yrityksille. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan hiukan yli puolet hakijoista (reilu 60 prosenttia eli 41 kpl) menisi vuoden 2022 alusta asti jätettyjen kaasukuorma-autojen hankintatukihakemusten perusteella yhdistettyjä palveluita tekevän yrityksen määritelmän soveltamisalaan. Vastaavasta arviolta noin 40 prosentille kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien hakijoista tukea ei voitaisi jatkossa de minimis -asetuksen nojalla myöntää. Ajoneuvojen määriä tarkastellessa tukiohjelman ulkopuolelle jäävien kuorma-autojen osuus olisi noin 30 kpl vuosittain. Tavarakuljetusten alalla toimiville yrityksille on myönnettyä tukea seuraavasti: 1 kpl 2000 € (CNG/CBG) €, 2 kpl 4000 € (CNG/CBG), 4 kpl 6000 € (CNG/CBG) ja 17 kpl 14 000 (LNG/LBG). Valtaosa tuesta on siis kohdistunut suuriin 3-akselisiin (nesteytetyllä metaanilla kulkeviin kuorma-autoihin, jotka tekevät tyypillisesti tavarakuljetuksia pitkillä matkoilla.

Tilastokeskuksen toimialaluokituksen mukaan tieliikenteen tavarakuljetusta tekevien yritysten määrä (noin 9102) on huomattavasti suurempi kuin mitä de minimis -asetuksessa mainittujen

yhdistettyjä palveluita tekevien yritysten määrä (yhteensä noin 2 503, otettu mukaan postin yleispalvelu, muu posti-, jakelu- ja kuriiritoiminta, muuttopalvelu, tavanomaisen jätteen keruu ja ongelmajätteen keruu). Potentiaalisten kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hakijoiden joukko pieneni merkittävästi.

#### 4.2.3 Vaikutukset vedyn liikennekäyttöön ja ajoneuvokantaan

Ehdotetun uuden vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukikategorian arvioidaan voivan käynnistää vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen kaupan vuoden 2024 aikana ja sitä kautta edistävän vedyn liikennekäyttöä. Vetyajoneuvojen kysyntään vaikuttaa olennaisesti myös muut tekijät, muun muassa vedyn jakeluinfran rakentuminen.

Vetykäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatuella arvioidaan olevan vaikutusta vuoden 2024 loppuun mennessä enintään muutaman vetykäyttöisen ajoneuvon käyttöönottoon. Siten vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen osuus olisi enimmillään muutama prosentti hankintatukiohjelman puitteissa tuettavista ajoneuvoista. Tällä ei olisi vaikutusta muiden käyttövoimien osuuksiin, vaan sähkön voidaan olettaa kasvavan ja dominoivan jatkossa niin kuorma- kuin pakettiautojenkin markkinaa. Vetykäyttöisten kuorma-autojen hankinnan tukemisella voi olla vaikutus liikenne- ja viestintäministeriön 29.3.2023 julkaisemassa ohjelmassa tieliikenteen uusien polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämiseksi asetetun 500 vetykuorma-auton tavoitteen saavuttamisessa vuodelle 2030. Tavoitteen saavuttaminen edellyttäisi vuonna 2024 noin kahdeksan vetykäyttöisen kuorma-auton rekisteröinnin ja siitä alkaen eksponentiaalisen kasvun.

Ehdotetut vetykäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatuen määrien porrastukset ovat samat kuin sähkökäyttöisillä kuorma- ja pakettiautoilla. Kokonaispainoiltaan suurempien ajoneuvojen hankintahinta on samalla tavalla merkittävästi suurempi vetyajoneuvoilla kuin muillakin käyttövoimilla, mikä on peruste niiden suuremmille tuille. Ehdotetuilla porrastuksella arvioidaan olevan tuen vaikuttavuuden kannalta merkitystä, sillä pienempi tukimäärä suurille ajoneuvoille ei ole vaikuttavuudeltaan riittävä ja pienimpien ajoneuvojen kohdalla tuen määrän ei kannata nousta tarpeettoman suureksi osuudeksi hankintahinnasta.

Hankintatuetuilla vetykäyttöisillä kuorma- ja pakettiautoilla voi olla pitkällä aikavälillä vaikutusta siihen, että vetytankkauslaitosten rakentaminen ja operointi tulisi tulevaisuudessa markkinaehtoisesti kannattavaksi.

#### 4.2.4 Yritysvaikutukset

Ehdotetuilla korkeammilla tuen enimmäismäärillä pienille ja keskisuurille yrityksille voi olla vaikutuksia siihen, miten suuret kuljetusyritykset jatkossa ohjaavat ajoneuvojen hankintoja alihankkijoilleen, jotka ovat tyypillisesti pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Suurten yritysten osuus hakijoista on ollut kuitenkin tähän mennessä varsin pieni, joten tämänkaltaiset yritysvaikutukset arvioidaan vähäisiksi.

Ehdotetuilla tuen enimmäismäärän muutoksilla tukisummien keskimääräisten muutosten arvioidaan olevan pieniä suhteessa koko tuen määrään, hankintahintoihin ja yritysten kassavirtoihin. Siten ehdotettujen tuen enimmäismäärien muutosten yritysvaikutukset arvioidaan marginaalisiksi. Yksittäisissä tapauksissa ajoneuvojen hankinta voisi nykyistä enemmän kohdistua eri tavalla.

Esitys rajaisi kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakijoiden joukkoa niin, että kyseisiä tukia ei myönnettäisi maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittaville yrityksille maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa varten. Tukiohjelman rajaus ei koskisi yhdistettyjä palveluita tekeviä yrityksiä, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua. Tukea ei saisi kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Maanteiden tavarakuljetusten alalla toimivien yritysten rajaaminen tukiohjelman ulkopuolelle tarkoittaisi sitä, että suuri osa, noin 40 prosenttia, kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen hakijoista rajautuisi kyseisen tukikategorian ulkopuolelle.

Asiantuntija-arvion mukaan suurin osa, vaikutusarvioinneissa käytetty 72 prosentin osuutta, ajoneuvojen hankinnoista tehdään kuitenkin ilman hankintatukea. Arvion taustalla on oletus siitä, että yritykset hankkivat ajoneuvoja tarpeeseen, ei tuen takia. Osa kaasukäyttöisen ajoneuvon hakijoista voi kohdistaa hankintansa vastaavaan diesel-käyttöiseen, sähkökäyttöiseen tai vetykäyttöiseen ajoneuvoon, jos käyttövoimien välinen tarkastelu tuottaa yrityksen valinnassa tasapuolisen tuloksen.

#### 4.2.5 Vaikutukset kasvihuonekaasupäästöihin

Tuen enimmäismäärän muutosten vaikutukset myönnettäviin tukisummiin ovat keskimäärin vain muutaman sadan euron luokkaa. Joissain tapauksissa muutokset voivat olla myös merkittävästi myönnettäviä tukisummia nostavia. Suurin myönnettäviä tukisummia vähentävä vaikutus kohdistuu suurten sähkökäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin sähkökäyttöisille pakettiautoille suurten yritysten tapauksessa. Suurten yritysten hakemusmäärät ovat kuitenkin pienet ja suurilla yrityksillä arvioidaan olevan mahdollisuuksia kohdentaa hankintoja pienille alihankkijoille. Siten tuen enimmäismäärän muutosten kokonaisvaikutus vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintojen määriin ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöihin on hyvin pieni.

Sähkökäyttöisen pakettiauton keskimääräisen päästövähennyksen on arvioitu olevan 22 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia koko auton elinkaaren aikana. Laskelmissa on huomioitu, mitä ajoneuvoja systeemitasolla hankintatuella korvataan ja oletetaan, että osa sähkökäyttöisistä pakettiautoista olisi hankittu hankintatuesta huolimatta. Luvussa ei ole otettu huomioon sähköntuotannon päästöjä. Sähkökäyttöisten kuorma-autojen kohdalla vastaavalla tavalla määriteltynä päästövähennyksen on arvioitu olevan 35 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia pienille ja 300 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia suurimmille tuetuille ajoneuvoille.

Keskimäärin tuettu ja hankittu sähkökäyttöinen kuorma-auto on saanut hieman yli 20 000 euroa tukea, jota parhaiten vastaava kokoluokka on yli 26 tonnia. Tälle keskimääräiselle ajoneuvolla keskimääräinen päästöhyöty on noin 140 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia sen elinkaaren aikana. Käytännössä ryhmäpoikkeusasetuksen perusteella tehtävät muutokset hankintatukeen vaikuttavat enintään muutaman pakettiauton ja yksittäisen kuorma-auton verran ja tuen enimmäismäärien muutosten arvioidaan vähentävän tai nostavan päästöjä enintään 500 tonnia hiilidioksidiekvivalenttia verrattuna nykyiseen tilanteeseen.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukien suorat ilmasto- ja ympäristövaikutukset olisivat vuoden 2024 aikana hankittavien ajoneuvojen pienten määrien takia hyvin vähäisiä. Hyvin optimistisessa skenaariossa, jossa eksponentiaalinen vetyajoneuvojen määrän kasvu alkaisi, hankintatukea myönnettäisiin kahdeksalle vetyajoneuvolle vuonna 2024. Ajoneuvon koosta ja päästöjen laskentatavasta riippuen yhteensä 8 vetykäyttöisen paketti- ja kuorma-auton käyttöönoton elinkaaren aikaiset päästövähennysvaikutukset olisivat arviolta 7000–13 000 hiilidioksidiekvivalenttitonnia Esimerkiksi Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan suurilla rekoilla korvattava dieselkuorma-auto aiheuttaa 140 hiilidioksidiekvivalenttitonnin päästöt per vuosi

koko elinkaarensa aikana. Elinkaaren pituudeksi on oletettu kahdeksan vuotta, jolloin 8 vetykäyttöisen kuorma-auton elinkaaren aikainen päästövähennys olisi noin 9 000 hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Luvuissa ei olla otettu huomioon sitä, että osa hankintatukea saavista vetykäyttöisistä kuorma-autoista saatettaisiin hankkia joka tapauksessa.<sup>30</sup> Vetykäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien menekin arvioon ja siten myös kasvihuonekaasupäästöjen arviointiin liittyy runsaasti epävarmuuksia.

Tukiohjelman vaikutuksista kasvihuonekaasupäästöihin, ml. kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien vaikutukset liikenteen päästövähennystavoitteisiin, on arvioitu hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021 vp).

#### 4.2.6 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Hankinta- ja muuntotukilain mukaan toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan ehdotetuilla muutoksilla ei olisi merkittäviä vaikutuksia viranomaisen toimintaan.

#### 4.2.7 Vaikutukset valtiontaloudelle

Vuoden 2023 talousarviossa on budjetoitu yhteensä 2,5 miljoonan euron määräraha sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin siirtomäärärahana momentille 31.20.51. Päätösoosan käyttösuunnitelmassa määräraha jakautuu siten, että sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen hankintatukiin olisi käytettävissä 1,5 miljoonaa euroa ja sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukiin 1 miljoonaa euroa. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukeminen voitaisiin tehdä vuoden 2023 talousarviopäätösten puitteissa momentin päätösoosan käyttösuunnitelman muutoksella. Siten ehdotuksella ei olisi valtion menoja lisäävää vaikutusta. Nykyisellä menekillä sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien määräraha riittäisi vuoden 2024 loppuun saakka. Hankintatuen menekkiä on kuitenkin vaikea arvioida, sillä ajoneuvojen kysyntään vaikuttavat monet tekijät. Muut toteuttamisvaihtoehdot

## 5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

### 5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Sähkökäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien muut toteuttamisvaihtoehdot on käsitelty hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021 vp).

Komissiolla on yksinomainen toimivalta EU:n valtioneuvoston sääntelyä osalta. Jäsenvaltiot voivat luottaa siihen, että tukitoimenpide vapautetaan komissiolle tehtävästä ennakkolisestä ilmoitusvelvollisuudesta (nk. notifiointi), jos se täyttää ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetyt yleiset ja erityiset edellytykset. Jos jäsenvaltio kuitenkin toteuttaa tukitoimenpiteen, joka ei täytä kaikkia sovellettavan ryhmäpoikkeuksen edellytyksiä, ilmoittamatta siitä ennakolta komissiolle, kyseisen tuen täytäntöönpano on sääntöjen vastaista. Ryhmäpoikkeusasetuksen muutosten johdosta

---

<sup>30</sup> Aiemmissa arvioissa sähköajoneuvojen kohdalla osuudeksi on arvioitu, että noin 72 % ajoneuvoista olisi ostettu ilman tukea.

voimassaolevaa kansallista hankinta- ja muuntotukiohjelmaa tulee siis muuttaa siten, että se vastaa voimassaolevaa EU-valtiontukisääntelyä. Mikäli näin ei toimita, kyseessä on jäsenvaltion myöntämä laitton valtiontuki. Siltä osin kuin korvaavaa oikeusperustaa ei ole löydettävissä voimassa olevan EU-valtiontukisääntelyn puitteissa, on tällaisesta kansallisesta tukimuodosta luovuttava.

Esitettyjen ryhmäpoikkeusasetusten muutosten tai de minimis -asetuksen käytön sijasta voimassa olevaa tukiohjelmaa voitaisiin harkita ilmoitettavaksi komissiolle. Notifiointiprosessi on kuitenkin hallinnollisesti raskas ja pitkäkestoinen eikä sen lopputulemasta ole varmuutta. Koska voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain mukaan hankintatukia voidaan hakea vuoden 2024 loppuun saakka, pidetään esitettyä etenemistapaa perusteltuna.

Sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintatukien enimmäismääriä voitaisiin ryhmäpoikkeusasetuksen puitteissa jättää nostamatta sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuille tai pienille tai keskikokoisille yrityksille. Esitetyt vähimmäismäärät ovat kuitenkin tarpeen, jotta kansallisesti säädetty tukisummat pienenisivät mahdollisimman vähän.

Ajoneuvojen hankintatukia voitaisiin jatkossa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen perusteella myöntää tarjouskilpailumenettelyssä. Tarjouskilpailussa toimijoiden kilpaillessa yhteisestä määrärahasta käytössä olevan määrärahan voidaan ajatella jakautuvan optimaalisella tavalla. Erilaisia vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintoja olisi kuitenkin haasteellista pisteyttää objektiivisella tavalla niiden käyttötarkoitusten ja hankintahintojen poikkeudessa merkittävästi toisistaan. Tarjousmenettelyn käynnistämisestä ja hallinnoimisesta johtuisi lisäksi merkittäviä hallinnollisia kustannuksia.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen houkuttelevuutta olisi mahdollista lisätä hankintatukien lisäksi tai sijaan verotuksen ja muiden hinnoitteluun liittyvien vaihtoehtojen avulla. Peteri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä.

Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen ohella tai sijasta voitaisiin tukea myös vetykäyttöisten henkilöautojen hankintaa. Hankintatuella tuettujen vetykäyttöisten henkilöautojen käyttöönotto voisi kasvattaa vedyn kysyntää ja sitä kautta vaikuttaa vedyn liikennekäytön lisääntymiseen ja vetytankkausasemien markkinaehtoiseen rakentumiseen ja operointiin. Vetykäyttöisten ajoneuvojen energiatehokkuus ei kuitenkaan ole yhtä hyvä kuin suorassa sähköistämisessä. Vedyn käyttötarkoitus tulee todennäköisesti olemaan erityisesti raskaassa tavaraliikenteen kuljetuksissa ja pitkän matkan joukkoliikenteessä, joissa latausmahdollisuudet ovat matkan aikana rajalliset. Ehdotuksella tuettaisiin vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaa sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tavoin.

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

### *Saksa*

Saksa tukee polttokennoautojen ja täyssähköautojen hankintaa. Jaettavan tuen määrä ja tukeen oikeuttavien ajoneuvojen mallivalikoima pieneni vuoden 2023 alusta niin, ettei plug-in hybridien hankintaa tueta. Vuonna 2023 maksimissaan 40 000 euroa maksavia polttokennoautoja tuetaan 4 500 eurolla, ja 40 000 – 65 000 euroa maksavia polttokennoautoja tuetaan 3 000 eurolla. Vuonna 2024 alle 40 000 euroa maksavia uusia polttokennoautoja tuetaan 3 000 eurolla, ja käytettyjä vastaavia ajoneuvoja tuetaan 2 400 eurolla.

## *Norja*

Norjassa polttokennoautot ja sähköautot on vapautettu sekä uusista että käytetyistä autoista maksettavasta tuontiverosta. Lisäksi polttokennoautojen ja sähkökäyttöisten autojen myynti on vapautettu arvonlisäverosta, jos niiden hankintahinta alittaa 500 000 NOK.

## *Ruotsi*

Ruotsissa vuodesta 2018 asti käytössä ollut ns. bonus-malus-järjestelmä, jonka tarkoituksena oli tukea vähäpäästöisten autojen hankintaa, poistui käytöstä 9.11.2022 alkaen. Tukijärjestelmän lopettamista perusteltiin tuen piirissä olevien ajoneuvojen hankinta- ja käyttökustannusten verrannollisuudella bensiini- tai dieselauton ostamiseen tai käyttämiseen.

## *Alankomaat*

Vähähiilidioksidipäästöisten ajoneuvojen hankintaa tuetaan Alankomaissa tarjoamalla veroetuja sekä yksityishenkilöille että yrityksille. Autoveroon vertautuva Belasting van Persoonenauto's en Motorrijwielen (BMP) on riippuvainen rekisteröitävän auton CO<sub>2</sub>-päästöistä. CO<sub>2</sub>-päästöttömänä vetyajoneuvon rekisteröijän ei tarvitse maksaa tätä veroa.

Yritysten sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaa tuetaan lisäksi verotuksen keinoin nk. MIA- ja Vamil-järjestelmillä. MIA mahdollistaa tavanomaisten verovähennyksien lisäksi korkeintaan 45% lisävähennyksen ympäristöystävällisten teknologioiden hankkijalle. Vamil mahdollistaa 75% poiston itse valittuna hetkenä. Sähkökäyttöiset ajoneuvot on 2023 eteenpäin poistettu MIA- ja Vamil- järjestelmien soveltamisalasta, mutta vähennys- ja poisto-oikeudet soveltuvat yhä vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan.

Alankomaissa yritykset voivat 4.6.-29.12.2023 hakea valtiolta tukea nollapäästöisen kuorma-auton hankintaan. 30 miljoonan euron määräraha on varattu loppuun sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintaan.

## **6 Lausuntopalaute**

Esitysluonnoksessa pyydettiin lausunnot yhteensä 32 taholta sisältäen järjestöjä, elinkeinoelämän edustajia, ministeriöitä ja valtion viranomaisia.

Nämä tahot olivat maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, valtionvarainministeriö, valtioneuvoston kanslia, ympäristöministeriö, yritystukineuvottelukunta, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Autotuojat- ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Energiateollisuus ry, Etanoliautoilijat ry, Gasgrid Finland Oy, Gasum Oy, Jätehuoltoyhdistys ry, Luonnonvarakeskus Luke, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Neste Oyj, P2X Solutions Oy, Suomen biokierto ja biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen ympäristökeskus SYKE ja Teknologiateollisuus ry.

Esitysluonnokseen saapui 28 lausuntoa. Lausunnon antoivat maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, valtiovarainministeriö, valtioneuvoston kanslia, Ah-



venanmaan maakunnan hallitus, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry (yhteislausunto), Etanoliautoilijat ry, Helen Oy, Lidl Suomi Ky, Logistiikkayritysten Liitto ry, North European Oil Trade Oy (jäljempänä myös *NEOT Oy*), Palvelualojen työnantajat Palta ry, P2X Solutions Oy (jäljempänä myös *P2X Oy*), StepOne Tech Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Sähköinen liikenne ry, Suomen Osuuskauppojen Keskuskunta (jäljempänä myös *SOK*), Suomen Taksiliitto ry ja Suomen ympäristökeskus.

Edellä mainituista maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, sisäministeriö, sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö, ulkoministeriö, valtioneuvoston kanslia ja Suomen ympäristökeskus ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Lausunnonantajat kannattivat yleisesti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia osana liikenteen päästövähennyskeinoja logistiikan puhtaan siirtymän edistämiseksi. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukikategorian aloittamista pidettiin yleisesti tervetulleena uudistuksena.

Lausuntojen muutosehdotukset koskivat pääasiassa tukiohjelman ja lain voimassaolon pidentämistä, tukiohjelman laajentamista tuettavien ajoneuvojen osalta ja tukisummien kasvattamista. Monessa lausunnossa tuotiin esille seikkoja, joiden takia muuntotuista luopumista pidettiin Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen ja kustannustehokkuuden näkökulmasta vääransuuntaisena toimenpiteenä. Osassa lausunnoista tuotiin esille, että täyssähköautojen hankkimista tulisi edelleen tukea.

Lausunnoissa kannatettiin hakumenettelyn pitämistä suorana hakemusmenettelynä, mutta joissakin lausunnoista toivottiin hakuprosessin yksinkertaistamista.

Useissa lausunnoissa korostettiin kaasun ja vedyn roolia erityisesti raskaan liikenteen päästövähennyksissä. Osa lausunnonantajista korosti, että lain uudelleentarkastelu tulee kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien osalta aloittaa välittömästi muuttuvan EU:n valtiontukilainsäädännön eli vähämerkityksistä tukea koskevan, nk. de minimis -asetuksen muutosten takia.

Joissakin lausunnoista nousi esiin tarve tukea ajoneuvojen ohella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin rakentamista.

Valtiovarainministeriö kannatti lausunnossaan henkilöautojen hankinta- ja muuntotukiin liittyvien viittausten poistamista. Valtiovarainministeriö kritisoi lausunnossaan yleisesti hankintatukien kustannustehokkuutta ja päästövähennyspotentiaalia sekä kaasukäyttöisten ajoneuvojen tukemisen vaikuttavuutta.

Valtiovarainministeriö nosti esille mahdollisen haasteen de minimis -asetuksen mukaisessa rajanvedossa tieliikenteen tavarakuljetusta ja nk. yhdistettyjä palveluita tekevien yritysten välillä. Tuen enimmäismäärän korottamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille valtiovarainministeriö katsoi, että yritysten yhdenmukaisesta kohtelusta poikkeamiselle pitäisi olla painavat perusteet. Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry tukivat esitettyjä tuen enimmäismäärän korottamisia pienille ja keskisuurille yrityksille. Valtiovarainministeriö ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät vaikutusten arviointiin lisätävän kaasujäätöajoneuvojen ilmasto- ja ympäristövaikutukset. Valtiovarainministeriö piti hyvänä, ettei esityksessä todeta uusia viranomaisvaikutuksia, mutta kritisoi yleisesti hankintatukiin liittyviä hallinnollisia kustannuksia.

Valtiovarainministeriön ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n lausunnon perusteella esityksen perustelujen ilmasto- ja ympäristövaikutuksia on täydennetty. Valtiovarainministeriön lausunnon perusteella esityksen perusteluihin on lisätty viittaus de minimis -asetuksen 3 artiklan 3 kohdan mukaisesta asianomaisen jäsenvaltion velvollisuudesta varmistaa tarkoituksenmukaisin keinoin, että vähämerkityksistä tukea ei käytetä maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Esityksen perusteluita on myös täydennetty tuen enimmäismäärien tarkoituksenmukaisuuden osalta.

Työ- ja elinkeinoministeriö totesi launnossaan ehdotuksen alustavasti olevan EU-valtiontukilainsäädännön mukainen, mutta huomautti tarpeesta pyytää esityksestä yritystukineuvottelukunnan lausunto. Työ- ja elinkeinoministeriö katsoi, ettei muutotuista tulisi luopua perustellen lausuntoaan muun muassa sähköautojen edelleen korkealla hankintahinnalla. Myös NEOT Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Etanoliautoilijat ry, SOK ja StepOne Tech Oy vastustivat muuntotukien poistamista lainsäädännöstä. Ehdotusta ei ole huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä, sillä muuntotukien hakuaika on päättynyt 31. joulukuuta 2022 eikä muuntotukiin ole osoitettu määrärahaa. Ajoneuvojen muuntamista on jo helpotettu huhtikuun 1. päivänä 2023 voimaan tulleilla ajoneuvolain (82/2021) muutoksilla. Muutoksilla sallittiin konversioiden joustavampi toteuttaminen kaikkiin ajoneuvoluokkiin sekä kaiken ikäisiin ajoneuvoihin.

Työ- ja elinkeinoministeriön alainen yritystukineuvottelukunta antoi asiasta lausuntonsa 1.9.2023. Lausunnon mukaan vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankinta- ja muuntotuki täyttää EU:n lainsäädännön mukaiset valtiontuen edellytykset. Lausunnon mukaan valtiontukea koskevana menettelytapana kyseessä olevan tukiohjelman tapauksessa voidaan soveltaa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklaa. Yritystukineuvottelukunta toteaa launnossaan, että ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen edellyttää, että myönnettävä tuki täyttää asetuksen I ja II luvun yleiset edellytykset sekä 36 b artiklan mukaiset erityiset edellytykset. Yritystukineuvottelukunta suosittelee, että asetuksen I luvun edellytyksissä mainittu ns. Degendorf -ehto olisi mainittu tukiohjelmaa koskevassa hallituksen esityksessä tai tukiohjelmaa koskevassa kirjallisessa ohjeistuksessa. Kaasukäyttöisten ajoneuvojen osalta menettelytapana voidaan soveltaa ns. de minimis -asetusta. Hallituksen esitysluonnosta täydennettiin yritystukineuvottelukunnan lausunnon perusteella niin, että lakiin ehdotettaisiin lisättävä uusi 2 §:n 3 momentti, joka sisältää mainitun Degendorf-ehdon.<sup>31</sup>

Ahvenanmaan maakunnan hallitus piti launnossaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksista johtuvia muutosehdotuksia puhtaasti lakiteknisinä. Ahvenanmaan maakunnan hallitus totesi launnossaan yhtyvänsä aiemmassa asiantuntijalausunnossaan (ÅLR 2021/9703) esitettyyn näkemykseen, jonka mukaan maakunnan hallitus pitää tärkeänä hankintatukien soveltamista myös Ahvenanmaalle rekisteröityihin autoihin.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom piti EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten perusteella ehdotettuja muutoksia perusteltuina ja esitystä vetykäyttöisten ajoneuvojen hankinnan tukemisesta kannatettavana. Myös Helen Oy, Autotuoajat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, P2X Oy, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Lidl Suomi Ky ja Logistiikkayritysten Liitto ry kannattivat launnoissaan vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankinnan tukemista. Helen Oy ja P2X Oy korostivat tukiohjelman nopeaa voimaantuloa.

---

<sup>31</sup> Komission tiedonanto sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnästä (2019/C 247/01).

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esittivät, että paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea koskevia ehdotettuja pykälä tulisi tarkistaa niin, että ”hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö ja/tai vety” kun hallituksen esitysluonnoksessa edellytettäisiin vedyn osalta, että se olisi hankittavan paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoima. Ehdotusta pidetään perusteltuna ja se on huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä niin, että hankintatuki voidaan myöntää, jos paketti- tai kuorma-auton ainoana käyttövoimana on sähkö, vety tai niiden yhdistelmä, taikka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry esitti muutamia terminologiaa koskevia täydennystarpeita hallituksen esitysluonnokseen. Ehdotukset on huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä.

Useissa lausunnoissa korostettiin tukiohjelman jatkamisen tarvetta. Autotuojat ja -teollisuus ry:n, Autoalan keskusliitto ry, Palta ry, P2X Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry toivoivat lain voimassaoloajan pidentämistä vuoden 2028 loppuun. Sähköinen Liikenne ry toi lausunnossaan esille, että ennakoitava tukijärjestelmä on tärkeää yritysten päätöksenteolle. Voimassa oleva hankintaja muuntotukilaki on voimassa 31 päivään joulukuuta 2026 ja lakia sovelletaan sen 1 §:n 2 momentin 3 ja 4 kohdan mukaan paketti- ja kuorma-auton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 joulukuuta 2024. Ehdotusta ei ole huomioitu esityksen jatkovalmistelussa, sillä tehtyjen määrärahopäätösten perusteella paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien arvioidaan riittävän vuoden 2024 loppuun saakka.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan Keskusliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Logistiikkayritysten liitto ry ja Lidl Suomi Ky kannattivat kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien myöntämistä. Suomen Kaasuyhdistys ry toivoi, ettei kaasukäyttöistä raskasta liikennettä rajattaisi. Ehdotusta ei ole otettu esityksen jatkovalmistelussa huomioon, sillä kaasukäyttöisten kuorma- ja pakettiautojen hankintatukien rajaukset perustuvat EU:n valtioneuvoston päätöksen eli de minimis -asetukseen, jonka säädökset tulee kansallisessa lainsäädännössä huomioida.

Lidl Suomi Ky toivoi lausunnossaan vetykäyttöisten ajoneuvojen tuen olevan tarpeeksi suuri, jotta se kannustaa ensimmäisten vetyautojen käyttöönottoon. P2X Oy toi lausunnossaan esille tarpeen arvioida hankintatukien suuruutta jatkossa. Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Biokierto ja Biokaasu ry ja Sähköinen Liikenne ry esittivät hankintatukien korottamista. Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittivät lisäksi, että hankintatuettujen ajoneuvojen yritys kohtaista enimmäismäärää nostettaisiin. Myös Sähköinen Liikenne ry lausunnon mukaan olisi tärkeää kannustaa toimijoita siirtämään kerralla merkittävä määrä kuljetuksia sähköisiksi.

Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry toivoivat tukiohjelman laajentamista M2-luokan linja-autoihin ja vetykäyttöisiin henkilöautoihin. Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Suomen Taksiliitto ry ja Sähköinen liikenne ry toivoivat lausunnoissaan hankintatukien jatkamista sähkökäyttöisille henkilöautoille. Suomen Taksiliitto ry ehdotti, että täys-sähköautojen hankintatuki laajennettaisiin koskemaan taksiryhmiä. Autotuojat ja -teollisuus ry ja Autoalan keskusliitto ry toivat esille taksi- ja linja-autoalan heikot mahdollisuudet investoida uuteen teknologiaan.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Logistiikkayritysten Liitto ry esittivät tukiprosessin yksinkertaistamista.

Ehdotuksia tuen korottamisesta, tukiohjelman laajentamisesta, tuettavien ajoneuvojen määrien kasvattamisesta tai tukiprosessin yksinkertaistamisesta ei ole otettu esityksen jatkovalmistelussa huomioon. Esityksen tarkoituksena ei ole arvioida uudelleen hankintatuen myöntämisen ehtoja vaan lähtökohtaisesti muuttaa voimassa olevaa hankinta- ja muuntotukilakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtioneuvoston päätöksen mukaisesti ja mahdollistaa vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen hakeminen. Nykyisiä tukitasoja ja tuettavien ajoneuvojen määriä pidetään tarkoituksenmukaisena huomioiden hankintatukiohjelmaan osoitettu määräraha erityisesti, kun esityksen mukaan määräraha jakautuisi jatkossa nykyistä useammalle tukikategorialle. Täyssähköauton hankintatuen hakuaika on päättynyt 31. joulukuuta 2022 eikä niihin ole osoitettu määrärahaa. Ehdotusta vetykäyttöisten henkilöautojen tukemisesta ei ole hallituksen esityksen viimeistelyssä otettu tukiohjelman yhdenmukaisuuden takia huomioon. Lisäksi henkilöautoissa sähköä arvioidaan olevan edullisempi ja energiatehokkaampi vaihtoehto lähes kaikissa käyttötapauksissa.

Autotuojat ja -teollisuus ry, Autoalan keskusliitto ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Biokierto ja Biokaasu ry korostivat ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukilain uudelleentarkastelun tärkeyttä, kun uusi de minimis -asetus on hyväksytty. Liikenne- ja viestintäministeriössä on 15.8.2023 käynnistetty säädöshanke, jossa de minimis -asetuksen muutosten vaikutuksia hankinta- ja muuntotukilakiin uudelleenarvioidaan.

## 7 Säännöskohtaiset perustelut

Hankinta- ja muuntotukilain nimike ehdotetaan muutettavaksi laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaista tukemisesta (voimassa 1.1.2022-31.12.2026). Ajoneuvojen muuntamiseen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi ei osoitettu määrärahaa vuodelle 2023 ja niiden hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Laissa ei siten enää säädettäisi muuntotuista vaan sen soveltamisala supistuisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankinnan tukemisen edellytyksistä säätämiseen.

**1 §. Soveltamisala.** Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi viittaukset täyssähköauton hankintatukeen ja muuntotukeen. Täyssähköautojen hankintaan tai ajoneuvojen muuntamiseen etanoli- tai kaasukäyttöiseksi ei osoitettu määrärahaa vuodelle 2023 ja niiden hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että lain soveltamisalaan lisättäisiin vetykäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuet.

Pykälän *1 momenttia* muutettaisiin siten, että laissa säädettäisiin valtion talousarvion mukaisesti tuesta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankintaa eli ostamista ja pitkäaikaisvuokrausta varten. Momentissa ei siten enää säädettäisi muuntotuista.

Pykälän *2 momentin 1 ja 2 kohdat* ehdotettaisiin poistettaviksi. Pykälän 2 momentin nykyinen 3 kohta siirtyisi 1 kohdaksi ja siinä säädettäisiin sähkö- ja kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen hakuaikojen lisäksi vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen hakuaajoista. Ehdotetun 2 momentin 1 kohdan mukaan tätä lakia sovellettaisiin sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Pykälän 2 momentin nykyinen 4 kohta siirtyisi *2 kohdaksi* ja siinä säädettäisiin sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-auton ja sähkökäyttöisten perävaunun hankintatuen hakuaikojen lisäksi vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen hakuaajoista. Ehdotetun 2 momentin 2 kohdan mukaan tätä lakia sovellettaisiin sähkökäyttöisen kuorma-auton, sähkökäyttöisen perävaunun ja kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

**2 §.** *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä *yritys*. Terminologisella muutoksella on tarkoitus selkeyttää ja yksinkertaistaa voimassaolevaa sääntelyä ja saattaa se tältä osin määritelmällisesti vastaamaan paremmin EU-valtiontukisääntelyssä vakiintunutta käytäntöä.

EU-oikeuden vakiintuneen käytännön mukaisesti yrityksiksi katsotaan kaikki toimijat, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Yritys voi olla luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Taloudellisella toiminnalla tarkoitetaan puolestaan tavaroiden tai palveluiden tarjoamista tietyillä markkinoilla. Merkitystä ei siten ole organisaation oikeudellisella asemalla (yksityis- vai julkis-oikeudellinen) tai sillä, tavoitteleeko organisaatio voittoa vai ei. Esimerkiksi kolmannen sektorin järjestöjen, tutkimusorganisaatioiden tai voittoa tavoittelemattomien innovaatioiden välittäjien (esimerkiksi teknologiakeskukset, yrityshautomot, kauppakamarit) toiminta voi kuulua näin ollen EU:n valtiontukisääntöjen soveltamisalaan.

Lisäksi pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että siihen lisättäisiin viittaus Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annettuun komission asetukseen (EU) N:o 1407/2013 (*de minimis* -asetus), jota sovellettaisiin tukijärjestelmän puitteissa myönnettäviin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukiin. Pykälän 2 momenttia yksinkertaistettaisiin poistamalla voimassa olevan lain 4 §:n 4 momentin ja 5 §:n 5 momentin kanssa päällekkäinen kieltä myöntää hankintatukea yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti. Pykälän 3 momentin mukaisesti tässä laissa tarkoitettua tukea ei voitaisi maksaa, jos Euroopan komissio olisi tehnyt Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua päätöksen tuen takaisinperimisestä ja sen nojalla tuen hakijalle on annettu eräiden valtion tukea koskevien Euroopan unionin säännösten soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:ssä tarkoitettu takaisinperinnän täytäntöönpanoa koskeva päätös, jota tuen hakija ei ole noudattanut.

Lain 2 luvun otsikosta esitetään poistettavaksi viittaus muuntotukeen.

**3 §.** *Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälä ehdotetaan tarpeettomana kumottavaksi, sillä täyssähköautojen hankintatukien hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovellettaisiin tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**4 §.** *Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä *yritys*. Ilmaisuuksi olisi yhdenmukainen ehdotetun 2 §:n 2 momentin kanssa. Pykälään ehdotetaan lisättäväksi vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälää ehdotetaan yksinkertaistettavan siten, että siitä poistettaisiin tarpeettomia mainintoja käyttövoimista ja vuosiluvuista. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättävän uusia edellytyksiä kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen myöntämiselle *de minimis* -asetuksen mukaisesti.

Pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että pakettiauton hankintatuki voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän pakettiauton.

Pakettiauton hankintatuki määritellään voimassa olevan lain 1 §:n 2 momentin 3 kohdassa, joten pykälän 1 momenttia yksinkertaistettaisiin poistamalla soveltamisalan kanssa päällekkäistä

tekstiä. Hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta koskevat vuosiluvut poistettaisiin. Hankintatukien hakuajoista on säädetty voimassa olevassa 1 §:ssä. Sen 2 momentin 3 kohdan mukaan tätä lakia sovelletaan pakettiauton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024. Hankintatuen hakeminen tapahtuu voimassa olevan 14 §:n 1 momentin mukaan ennen ajoneuvon sitovaa hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta. Mikäli ajoneuvon sitovan tilauksen tekeminen kestäisi ennakoitua pidempään, voisi hakijoilla olla vaikeuksia täyttää voimassa olevan lain mukaista tuen myöntämisen edellytystä ajoneuvon hankinnasta tai pitkäaikaisvuokrauksesta vuoden 2024 aikana. Pykälän 2 momentin kanssa päällekkäiset maininnat käyttövoimista poistettaisiin.

Pykälän 2 momentin 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää, jos hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä taikka pääasiallinen käyttövoimana on kaasu. Tällä lisäyksellä edellytettäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen pakettiauton ainoana käyttövoimana olisi vety tai sähkön ja vedyn yhdistelmä. Sähkön ja vedyn yhdistelmän mainitseminen olisi tarpeen, jotta polttokennoautojen teknologia voitaisiin huomioida. Polttokennoautoihin tankataan vetyä, joka kulkee auton vetytankin kautta polttokennoon. Kennossa tuotetaan sähkökemiallisen reaktion avulla sähkövirtaa ajoneuvon sähkömoottorin käyttöön.

Pykälän 3 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä yritys. Ilmaisuuksi olisi yhdenmukainen ehdotettujen 2 §:n 2 momentin ja 4 §:n 1 momentin kanssa. Momentin yksinkertaistamiseksi maininnat käyttövoimista poistettaisiin. Hankintatuki voitaisiin edelleen myöntää samaa pakettiauttoa varten ainoastaan kerran.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan hankintatukea sellaisen pakettiauton hankintaan, jonka pääasiallisena käyttövoimana on kaasu, ei kuitenkaan myönnettäisi de minimis -asetuksen mukaisille maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittavalle yritykselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettua pakettiauton hankintaan. Nykyinen 4 momentti siirrettäisiin uudeksi 6 momentiksi. Säännös olisi tarpeen, jotta hankinta- ja muuntotukilaki vastaisi voimassa olevan de minimis -asetuksen sääntelyä. De minimis -asetuksen 3 artiklan 2 kohdan perusteella vähämerkityksistä tukea ei saa käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi myös uusi 5 momentti, jolla supistettaisiin 4 momentissa ehdotettua kieltoa de minimis -asetuksen mahdollistamalla tavalla. Ehdotetun uuden 5 momentin mukaan edellä 4 momentissa säädetystä poiketen hankintatukea voidaan kuitenkin myöntää yritykselle tilanteissa, joissa tosiallinen tavarakuljetus olisi de minimis -asetuksen mukaisesti vain yksi osa palvelua. Edellä mainittuina yhdistettyinä palveluina pidettäisiin de minimis -asetuksen 5 resitaalin mukaisesti esimerkiksi muuttopalveluja, posti- tai kuriiripalveluja tai jätteiden keruu- tai käsittelypalveluja. Tukea ei saisi kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan.

Pykälän 6 momentin mukaan hankintatukea ei edelleen myönnettäisi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voitaisiin myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoita.

**5 §. Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaukset oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä yritys. Lisäksi pykälään ehdotetaan lisättäväksi ehdotettua 4 §:ää vastaavalla tavalla vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset. Pykälää ehdotetaan yksin-

kertaistettavain siten, että siitä poistettaisiin tarpeettomia mainintoja käyttövoimista ja vuosiluvuista ehdotettua 4 §:n 1 momenttia vastaavalla tavalla. Lisäksi pykälän 1 momentista ehdotetaan poistettavaksi kaasukuorma-auton edestä tarpeettomana toistona maininta ”uusi”, sillä edellytys ajoneuvon uutuudesta käy ilmi virkkeen alkuosasta.

Pykälän 1 momentti ehdotetaan muutettavaksi siten, että kuorma-auton hankintatuki voitaisiin myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai yritykselle, joka ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasu- tai vetykäyttöisen kuorma-auton.

Pykälän 2 momentin 1 kohtaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että hankintatuki voitaisiin myöntää sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka vetykäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten, jos hankittavan kuorma-auton tai perävaunun ainoa käyttövoima on sähkö tai vety tai niiden yhdistelmä. Tällä lisäyksellä edellytettäisiin, että tuettavan vetykäyttöisen kuorma-auton ainoana käyttövoimana olisi vety tai sähkön ja vedyn yhdistelmä. Sähkön ja vedyn yhdistelmän mainitseminen olisi tarpeen, jotta polttokennoautojen teknologia voitaisiin huomioida. Polttokennoautoihin tankataan vetyä, joka kulkee auton vetytankin kautta polttokennoon. Kennossa tuotetaan sähkökemiallisen reaktion avulla sähkövirtaa ajoneuvon sähkömoottorin käyttöön. Säännöksen selkeyttämiseksi voimassa olevan lain mukainen termi raskas ajoneuvo korvattaisiin käyttämällä termejä kuorma-auto tai perävaunu.

Pykälän 3 momenttiin lisättäisiin uusi kohta 5, jossa säädettäisiin siitä, että tukea voitaisiin myöntää de minimis -asetuksen mukaiselle yritykselle, joka toimii muulla kuin maanteiden tavaraliikenteen alalla.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 4 momentti, jonka mukaan kielto myöntää hankintatukea ei koskisi sellaisia tilanteita, joissa tavarakuljetus on de minimis -asetuksen mukaisesti vain yksi osa palvelua. Nykyinen 4 momentti siirtyisi 5 momentiksi ja nykyinen 5 momentti vastaavasti 6 momentiksi. Tukea ei saisi kuitenkaan käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Edellytys perustuu komission de minimis -asetuksen 3 artiklan 2 kohtaan, jonka mukaisesti tätä vähämerkityksistä tukea ei saa käyttää maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Asetuksen 5 resitaalin perusteella maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun suorittaville yrityksille maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaa varten myönnettävä tuki olisi rajattava asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Resitaalin mukaan yhdistettyä palvelua, jossa tosiasiallinen kuljetus on vain yksi osa palvelua, kuten muuttopalvelut, posti- tai kuriiripalvelut tai jätteiden keruu- tai käsittelypalvelut, ei pitäisi katsoa kuljetuspalveluksi. Aineellisoikeudelliselta sisällöltään kaasukäyttöisten kuorma-autojen tuensaajia koskevat rajaukset vastaisivat ehdotettuja kaasukäyttöisen paketti-auton myöntämisen edellytyksiä koskevia 4 §:n 4 ja 5 momentteja.

Pykälän 5 momentin mukaan hankintatuki voitaisiin myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten ja yritykselle enintään yhteensä viiden kuorma-auton tai perävaunun hankintaa varten. Hankintatukea voitaisiin myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

Pykälän 6 momentin mukaan hankintatukea ei edelleen myönnettäisi vaikeuksissa olevalle yritykselle. Hankintatuki voitaisiin myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.

**6 §. Muuntotuen myöntämisen edellytykset.** Pykälä edotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Muuntotukien hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**7 §. Täyssähköauton hankintatuen määrä.** Pykälä ehdotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Täyssähköauton hankintatuen hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**8 §. Sähkö- ja vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä.** Pykälässä säädettäisiin jatkossa sekä sähkö- että vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrästä. Pykälän 1 momentin mukaan pakettiauton hankintatukea voitaisiin myöntää uuden sähköä, vetyä tai niiden yhdistelmää käyttövoimana käyttävän pakettiauton hankintaa varten. Pykälän 1 kohdasta poistettaisiin edellytys siitä, että tukikelpoisen pienikokoisen sähkökäyttöisen pakettiauton hankintahinnan olla enintään 50 000 euroa. Hankintahinnan rajaus pienten pakettiauton osalta oli tarpeen, jotta tukikelpoisen pieni pakettiauto oli linjassa sähkökäyttöisen henkilöauton tukikelpoisuuden edellytysten kanssa. Sähkökäyttöisten henkilöautojen tukemisen eli täyssähköautojen hankintatuen hakuajan päätyttyä 50 000 euron raja ei enää pakettiautojen kohdalla ole tarpeellinen. Samaisesta pykälän 1 momentin 1 kohdasta ehdotetaan lisäksi poistettavaksi viittaukset pakettiauton pienikokoisuuteen, sillä mikään kyseisen kohdan kriteereistä ei tosiasiallisesti koske ajoneuvon kokoa. Pykälän 1 momentin 2 kohtaa selvennettäisiin lisäämällä edellytykseksi, että pakettiauton akseliväli olisi enintään 3,5 metriä. Samaisesta pykälän 1 momentin 2 kohdasta ehdotetaan lisäksi poistettavaksi viittaus pakettiauton keskikokoisuuteen ja pykälän 1 momentin 3 kohdasta vastaavasti viittaus pakettiauton suurikokoisuuteen.

Pykälän 2 momentti kumottaisiin, jotta lainsäädäntö vastaisi voimassa olevan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen säännöksiä. Tukikelpoisista kustannuksista säädettäisiin uudessa 12 a §:ssä ja yritykselle myönnettävän tuen enimmäismäärästä uudessa 12 b §:ssä.

**9 §. Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin ehdotettua 8 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla. Tukikelpoisista kustannuksista säädettäisiin uudessa 12 a §:ssä ja yritykselle myönnettävän tuen enimmäismäärästä uudessa 12 b §:ssä.

**10 §. Sähkökäyttöisen kuorma-auton ja sähkökäyttöisen perävaunun hankintatuen määrä.** Pykälän 2 momentti kumottaisiin ehdotettuja 8 §:n ja 9 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla. Tukikelpoisista kustannuksista säädettäisiin uudessa 12 a §:ssä ja yritykselle myönnettävän tuen enimmäismäärästä uudessa 12 b §:ssä

**11 §. Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä.** Pykälän 3 momentti kumottaisiin ehdotettuja 8 §:n, 9 §:n ja 10 §:n 2 momenttia vastaavalla tavalla. Tukikelpoisista kustannuksista säädettäisiin uudessa 12 a §:ssä ja tuen enimmäismäärästä uudessa 12 b §:ssä.

**12 §. Vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä.** Pykälän nykyinen sisältö edotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Muuntotukien hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Pykälään lisättäisiin säännökset vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrästä. Samalla muutettaisiin pykälän otsikko vastaamaan uutta sisältöä.

Vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä porrastettaisiin tukiohjelman yhteneväisyyden ja ymmärrettävyyden edistämiseksi samalla tavalla kuin 10 §:ssä säädetyt sähkökäyttöisen



kuorma-auton hankintatuen määrät. Ehdotettu porrastus perustuisi tyypillisiin ajoneuvojen koluokkiin.

Pykälän *1 momentin* mukaan kuorma-auton hankintatukea voitaisiin myöntää vetyä tai vedyn ja sähkö yhdistelmää käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten. Samaisen pykälän *1 kohdan* mukaan tuki olisi 6 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 3 501 kilogrammaa. *Momentin 2 kohdan* mukaan tuki olisi 12 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa. *Momentin 3 kohdan* mukaan tuki olisi 18 000 euroa, jos kyseessä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 16 000 kilogrammaa. *Momentin 4 kohdan* mukaan tuki olisi 25 000 euroa, jos kyseessä olisi ajoneuvo, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000 kilogrammaa. *Momentin 5 kohdan* mukaan tuki olisi 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa ja ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 40 000 kilogrammaa, tai jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa. Pykälän *1 momentin 6 kohdan* mukaan tuki olisi 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä olisi vähintään 26 000 kilogrammaa ja ajoneuvon yhdistelmämassa olisi vähintään 60 000 kilogrammaa.

**12 a §. Tukikelpoiset kustannukset.** Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädettäisiin pakettiauton hankintatuen ja kuorma-auton hankintatuen tukikelpoisista kustannuksista. Sääntelyä yksinkertaistettaisiin tuomalla nykyinen sääntely kaikkien ajoneuvoluokkien tukikelpoisista kustannuksista yhteen pykälään. Pykälä olisi tarpeen, jotta sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskeva sääntely vastaisi voimassa olevaa yleistä ryhmäpoikkeusasetusta. Sääntelyn yksinkertaistamiseksi esitetään, että kaikkien tämän lain mukaisten ajoneuvojen, mukaan lukien kaasukäyttöisten ajoneuvojen, hankintatukiin sovellettaisiin kansallisesti yleistä ryhmäpoikkeusasetusta vastaavaa sääntelyä tukikelpoisista kustannuksista.

Pykälän *1 momentin* mukaan tässä laissa tukikelpoisilla kustannuksilla tarkoitettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia ajoneuvon ostamisesta tai pitkäaikaisvuokraamisesta aiheutuvia lisäkustannuksia. *Momentissa* viitattaisiin tämän lain mukaisten ajoneuvojen ostamiseen tai pitkäaikaisvuokraamiseen eli sillä tarkoitettaisiin kaikkia tämän lain mukaisia ajoneuvojen hankintatukia. Tukikelpoisista kustannuksista säädetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen puhtaisten ja nollapäätösten ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukia koskevan 36 b artiklan 3 kohdassa.

Pykälän *2 momentissa* säädettäisiin tukikelpoisista kustannuksista tilanteessa, jossa hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo ostettaisiin. Ehdotettu momentti olisi yhteensopiva yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 3 kohdan a alakohdan kanssa. Ehdotetun *2 momentin* mukaan tukikelpoiset kustannukset laskettaisiin ajoneuvo ostettaessa vähentämällä hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon hankkimisesta aiheutuvat investointikustannukset niistä investointikustannuksista, jotka olisivat aiheutuneet samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon hankkimisesta ilman tukea.

Pykälän *3 momentissa* säädettäisiin tukikelpoisista kustannuksista tilanteessa, jossa hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo pitkäaikaisvuokrattaisiin. Ehdotettu momentti olisi yhteensopiva yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 3 kohdan b alakohdan kanssa. Ehdotetun *3 momentin* mukaan tukikelpoiset kustannukset laskettaisiin ajoneuvo pitkäaikaisvuokrattaessa vähentämällä hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon nettonykyarvo siitä nettonykyarvosta, joka samaan luokkaan kuuluvan Euroopan unionin säännösten mukaisen ajoneuvon pitkäaikaisvuokrauksella olisi ollut ilman tukea. Pitkäaikaisvuokrattaessatukikelpoisten kustannusten määrittä-

lyssä ei huomioitaisi ajoneuvon käyttökustannuksia. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan käyttökustannuksia ei otettaisi huomioon riippumatta siitä, sisältyvätkö ne pitkäaikaisvuokrasopimukseen. Samaisen alakohdan mukaan käyttökustannuksina pidettäisiin muun muassa energia-, vakuutus- ja ylläpitokustannuksia. Listaus ei ole tyhjentävä.

**12 b §.** *Yritykselle myönnettävän tuen määrä.* Lakiin lisättäisiin uusi pykälä, jossa säädetäisiin sähkökäyttöisen, vetykäyttöisen ja kaasukäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärästä. Sääntelyä yksinkertaistettaisiin tuomalla nykyinen sääntely kaikkien ajoneuvoluokkien yritykselle myönnettävän tuen enimmäismäärästä yhteen pykälään. Tuen määrää koskeva pykälä perustuisi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 6 kohtaan, joka mahdollistaa tuen myöntämisen tarjouskilpailun ulkopuolella perustuen tukiohjelmaan. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 15 kohdan mukaan tukiohjelmalla tarkoitetaan säädöstä, jonka perusteella yksittäisiä tukia voidaan muita täytäntöönpanotoimenpiteitä vaatimatta myöntää yrityksille, jotka määrittellään säädöksessä yleisesti ja käsitteellisesti, sekä säädöstä, jonka perusteella tiettyyn hankkeeseen liittymätöntä tukea voidaan myöntää yhdelle tai useammalle yritykselle toistaiseksi ja/tai rajoittamaton määrä. Ajoneuvojen hankintatukijärjestelmä perustuu hankinta- ja muuntotukilakiin eli säädökseen, jonka perusteella valtionapuviranomainen myöntää tukia. Tukiviranomaisen yksittäisen tukipäätöksen myöntämisen ei arvioida sisältävän sellaista harkintaa, jonka johdosta tukipäätöstä tulisi pitää muuna täytäntöönpanotoimenpiteenä edellä viitatus ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 15 kohdan merkityksessä. Siten ajoneuvojen hankintatukia voitaisiin jatkossakin myöntää hakemuksesta tarjouskilpailumenettelyn sijaan.

Pykälän *1 momentissa* säädetäisiin pienille yrityksille myönnettävän sähkö- tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärästä. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 6 kohdan 2 alakohdassa säädetään hankintatuen tuki-intensiteetistä silloin, kun tuki myönnetään tarjouskilpailun ulkopuolella. Kyseisen kohdan mukaan myönnettäessä tukea tarjouskilpailun ulkopuolella tuki-intensiteetti ei saa ylittää 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Alakohdan nojalla olisi mahdollista nostaa tuki-intensiteettiä sen perustasosta 10 prosentilla nollapäätöisille ajoneuvoille, jolloin se olisi yhteensä 30 prosenttia. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 102 g kohdan b alakohdan mukaan nollapäätöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan kevyiden hyötyajoneuvojen kohdalla M1 -, M2- tai N1-luokan ajoneuvoa, jolla ei ole lainkaan pakoputken hiilidioksidipäästöjä määritettynä säädettyjen vaatimusten mukaisesti komission asetuksessa (EU) 2017/1151. Samaisen artiklan 102 g kohdan c alakohdan mukaan nollapäätöisellä ajoneuvolla tarkoitetaan raskaiden tieliikenteen hyötyajoneuvojen kohdalla direktiivin 2009/33/EY 4 artiklan 5 kohdan mukaista ajoneuvoa. Sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tuki-intensiteettiä eli tuen enimmäismäärää nostettaisiin yhteensä 30 prosenttiin.

Momentissa korotettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mahdollistaman kansallisen liikku- mavarän puitteissa pienille yrityksille sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan myönnettävän tuen enimmäismäärää. Tämä olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että 8 §:ssä, 10 §:ssä ja 12 §:ssä kansallisesti säädetyt tukimäärät eivät pieneneisi tuen hakijan näkökulmasta ennakoimattomalla tavalla. Ehdotetun 1 momentin mukaan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa, sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 60 prosenttia tarkoitetuista tukikelpoisista kustannuksista. Momentin rajaukset vastaisivat yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaa ja liitteen I 2 artiklan 2 kohtaa. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan mukaan pienillä yrityksillä ja keskisuurilla yrityksillä tai pk-yrityksillä tarkoitetaan yritystä, jotka täyttävät liitteen I mukaiset perusteet. Yleisen ryhmäpoik-

keusasetuksen liitteessä I säädetään tarkemmin pienten ja pk-yritysten määritelmän laskemisesta ja tietojen määräytymisestä. Liitteen I 3 artiklassa määritellään henkilöstömäärän ja rahamääraisten arvojen laskennassa huomioon otettavat yritystyyppit, 4 artiklassa henkilöstömäärän ja rahamääraisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot ja tarkastelujakso, 5 artiklassa henkilöstömäärä ja 6 artiklassa yrityksen tietojen määräytyminen. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 6 kohdan 2 alakohdan mukaan pienille yrityksille myönnettävän hankintatuen enimmäismäärää voi nostaa 30 prosentilla. Siten pykälän 1 momentissa kansallisesti säädettäisiin, että yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa, myönnettävän vetykäyttöisten ja sähkökäyttöisten ajoneuvojen hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin keskisuurille yrityksille myönnettävän sähkö- tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärästä. Momentissa korotettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran puitteissa keskisuurille yrityksille sähkökäyttöisten ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan myönnettävän tuen enimmäismäärää ehdotetussa 1 momentissa vastaavalla tavalla. Tämä olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että 8 §:ssä, 9 a §:ssä, 10 §:ssä ja 11 a §:ssä säädetyt tukimäärät eivät pieneneisi tuen hakijan näkökulmasta ennakoimattomalla tavalla. Ehdotetun 2 momentin mukaan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 50 prosenttia 12 a §:ssä tarkoitetuista tukikelpoisista kustannuksista. Momentin keskisuuren yrityksen määritelmä vastaisi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaa ja liitteen I 2 artiklan 1 kohtaa. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan mukaan pienillä yrityksillä ja keskisuurilla yrityksillä tai pk-yrityksillä tarkoitetaan yritystä, jotka täyttävät liitteen I mukaiset perusteet. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen liitteessä I säädetään tarkemmin pienten ja pk-yritysten määritelmän laskemisesta ja tietojen määräytymisestä. Liitteen I 3 artiklassa määritellään henkilöstömäärän ja rahamääraisten arvojen laskennassa huomioon otettavat yritystyyppit, 4 artiklassa henkilöstömäärän ja rahamääraisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot ja tarkastelujakso, 5 artiklassa henkilöstömäärä ja 6 artiklassa yrityksen tietojen määräytyminen. Sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tuki-intensiteettiä nostettaisiin yhteensä 30 prosenttiin ehdotettua 1 momenttia vastaavalla tavalla. Huomioiden keskisuurille yrityksille ehdotettavan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mahdollistaman tuen enimmäismäärän, kansallisesti ehdotettaisiin, että yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin sähkökäyttöisen ja vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärän perustasosta. Sitä sovellettaisiin yrityksiin, jotka eivät olisi pieniä tai keskisuuria yrityksiä. Ehdotetun 3 momentin mukaan muulle kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitettulle yritykselle myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saisi ylittää 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Momentti vastaisi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 b artiklan 6 kohdan 2 alakohtaa. Kyseisessä alakohdassa säädetään hankintatuen tuki-intensiteetistä silloin, kun tuki myönnetään tarjouskilpailun ulkopuolella. Kyseisen kohdan mukaan myönnettäessä tukea tarjouskilpailun ulkopuolella tuki-intensiteetti ei saa ylittää 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Alakohdan nojalla olisi mahdollista nostaa tuki-intensiteettiä sen perustasosta 10 prosentilla nollapäästöisille ajoneuvoille. Mo-

mentissa korotettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mahdollistaman kansallisen liikkumavaran puitteissa sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen hankintaan myönnettävän tuen enimmäismäärää yhteensä 30 prosenttiin ehdotettua 1 momenttia ja 2 momenttia vastaavalla tavalla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen myönnettävän hankintatuen enimmäismäärästä. Ehdotetun 4 momentin mukaan se ei saisi ylittää 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista ja että tuen yritysکوhtainen kokonaismäärä ei saa olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana. Ehdotettu 40 prosentin raja vastaisi voimassa olevan hankinta- ja muuntotukilain 9 §:n 2 momentissa ja 10 §:n 3 momentissa säädettyä tuen enimmäismäärää. Tuen enimmäismäärästä säättäminen on kansallisesti tarpeen, sillä voimassa olevan valtionavustuslain (688/2001) 6 §:n 1 momentin perusteella valtionavustus ei saa kattaa valtionavustuksen kohteena olevasta toiminnasta tai hankkeesta aiheutuvien kokonaiskustannusten täyttä määrää, jollei valtionavustuksen myöntämisen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömistä ja perustelluista syistä muuta johdu. Edellytys kolmen verovuoden aikana myönnettävästä 200 000 euron yritysکوhtaisesta kokonaismäärästä olisi uusi. Kokonaismääräraja johtuu komission de minimis -asetuksen 3 artiklan säännöksistä, joiden perusteella jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa ylittää de minimis -rajan mukaista määrää minkään kolmen verovuoden jakson aikana. Lisäksi de minimis -asetuksen 3 artiklan 3 kohdan mukaan jos yritys suorittaa maanteiden tavarakuljetuksia toisten lukuun ja sillä on lisäksi muita toimintoja, joihin sovelletaan 200 000 euron enimmäismäärää, kyseiseen yritykseen sovelletaan 200 000 euron enimmäismäärää edellyttäen, että asianomainen jäsenvaltio varmistaa tarkoituksenmukaisin keinoin, kuten eriyttämällä toiminnot tai kustannukset, että maanteiden tavarakuljetusten saama tuki on enintään 100 000 euroa ja että vähämerkityksistä tukea ei käytetä maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Tämä voitaisiin tehdä esimerkiksi vaatimalla kustannusten eriyttämistä silloin, jos tuen kohteella olevalla yrityksellä on sekä maanteiden tavarakuljetusten alaan kuuluvia toimintoja että toimintoja, joihin sovelletaan 200 000 euron rajaa.

Vähämerkityksinen tuki katsotaan myönnettyksi sillä hetkellä, kun yritykselle annetaan laillinen oikeus tukeen asiaan sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla, riippumatta ajankohdasta, jolloin vähämerkityksinen tuki maksetaan yritykselle. Kolmen verovuoden jakso määräytyy yrityksen kyseisessä jäsenvaltiossa soveltamien verovuosien perusteella.

**13 §. Täyssähköauton hankintatuen hakeminen.** Pykälä ehdotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Täyssähköauton hankintatukien hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**14 §. Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen.** Pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että viittaus oikeushenkilöihin ja yksityisiin elinkeinonharjoittajiin korvattaisiin termillä yritys. Ilmaisu olisi yhdenmukainen ehdotettujen 2 §:n 2 momentin, 4 §:n 1 ja 3 momentin ja 5 §:n 1 ja 5 momentin kanssa.

**16 §. Muuntotuen hakeminen.** Pykälä ehdotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Muuntotuen hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**17 §. Muuntotuen maksaminen.** Pykälä ehdotetaan tarpeettomana kumottavaksi. Muuntotuen hakuaika päättyi 31. joulukuuta 2022. Esitetyn siirtymäsäännöksen mukaan tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.

**18 §. Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus.** Pykälää ehdotetaan muutettavaksi niin, että siitä poistettaisiin tarpeeton viittaus muuntotukiin.

## **8 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.1.2024.

Lisäksi ehdotetaan, että tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Muutoksella selvennettäisiin sitä, että ennen tämän hallituksen esityksen mukaisten muutosten voimaantuloa tehdyt hakemukset käsiteltäisiin loppuun aiemmin voimassa olleita säännöksiä noudattaen.

## **9 Suhde muihin esityksiin**

### **9.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä**

Euroopan komissio julkaisi 15.11.2022 ensimmäisen luonnoksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (de minimis) annetun asetuksen muuttamisesta, josta annettiin eduskunnalle 20.12.2022 U-kirjelmä (U 95/2022 vp). Komissio ehdotti esityksessään muutettavaksi muun muassa maanteiden tavarakuljetuksia suorittaville yrityksille myönnettävän tuen enimmäismäärää 137 500 euroon nykyisestä 100 000 eurosta. Komissio julkaisi 9.6.2023 uuden ehdotuksen de minimis -asetuksesta. Ehdotuksen perusteella maanteiden tavaraliikenteen alalla toimiville yrityksille voitaisiin jatkossa myöntää vähämerkityksistä tukea myös maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan ja niihin soveltuisi jatkossa de minimiksen pääsäännön mukainen enimmäistukiraja. Ehdotuksen mukainen uusi pääsäännön mukainen enimmäisraja olisi 300 000 euroa yritykselle kolmen peräkkäisen vuoden aikana. Ehdotetut muutokset vaikuttaisivat erityisesti nyt esitettyjen kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukia koskevaan sääntelyyn. U-jatkokirjelmän (UJ 17/2023 vp) mukaan Suomi kannattaa edellä mainittua maanteiden tavaraliikenteen rajauksen poistoa. Nykyinen de minimis -asetus on voimassa 31.12.2023 loppuun ja komission mukaan muutosehdotukset tulisivat voimaan 1.1.2024. Voimassa olevan de minimis -asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaisen siirtymäsäännöksen mukaan tämän asetuksen voimassaolon päättyessä vähämerkityksistä tukea koskeviin ohjelmiin, jotka täyttävät tämän asetuksen edellytykset, sovelletaan tätä asetusta edelleen kuuden kuukauden ajan.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on 15.8.2023 käynnistetty lainsäädäntöhanke, jonka tarkoituksena on täydentää käsillä olevaa hallituksen esitystä vastaamaan de minimis -asetuksen muutoksia. Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta osoitteesta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM036:00/2023>.

Täydentävä hallituksen esitys olisi liitännäinen nyt käsillä olevaan hallituksen esitykseen, sillä esityksellä olisi tarkoitus muuttaa ainoastaan nyt esitettyjä kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntämistä koskevia säännöksiä. Komission kesäkuussa 2023 julkaiseman luonnosesityksen perusteella korjaukset olisi mahdollista toteuttaa nyt käsillä olevan hallituksen esityksen rajoitetuilla muutoksilla, sillä muutostarpeet kohdistuisivat arviolta ehdotettuihin 4 §:n 4-5 momentteihin, 5 §:n 3 momentin 5 kohtaan, 5 §:n 4 momenttiin, 12 b §:n 4 momenttiin. Täydentävä hallituksen esitys olisi tarkoitus antaa eduskunnalle kiireellisenä, mikäli se komission asetusmuutosten julkaisuaikataulun puitteissa on mahdollista. Jos täydentävää hallituksen esitystä ei ehditä antaa, yksi vaihtoehto on kokonaan uuden hallituksen esityksen antaminen.

## 9.2 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2023 toiseen lisätalousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukimuodon aloittaminen edellyttäisi muutoksia ajoneuvojen hankinta- ja muuntotukiohjelmaa koskevan valtion talousarviokirjauksen momentin (31.20.51) käyttösuunnitelman päätösosaan siten, että se kattaisi kaikki vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevat paketti- ja kuorma-autot. Uuden tukimuodon sisällyttäminen tukiohjelmaan merkitsisi vuoden 2023 talousarviossa myönnettyjen määrärahojen jakautumista suhteessa useammalle tukimuodolle.

## 10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

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

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 säätämisjärjestyksessä.

### *Ponsi*

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) 3, 6 ja 7 §, 8 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 2 momentti, 11 §:n 3 momentti sekä 13, 16 ja 17 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 ja 6 § osaksi laissa 986/2022,

*muutetaan* lain nimike, 1 §, 2 §:n 2 momentti, 2 luvun otsikko, 4 ja 5 §, 8 §:n 1 momentti, 12 §, 14 §:n 2 momentti sekä 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 1 § laissa 986/2022 sekä 4 ja 5 § osaksi laissa 986/2022, ja

*lisätään* 2 §:ään uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 12 a ja 12 b § seuraavasti:

Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta

#### 1 §

##### *Soveltamisala*

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

Tätä lakia sovelletaan:

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

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

#### 2§

##### *Suhde muuhun lainsäädäntöön*

---

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

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

## 2 luku

### Ajoneuvon hankintatuki

#### 4 §

##### *Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

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

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

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

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

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

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

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

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

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

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

#### 5 §

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

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

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

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

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

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



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

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

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

1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

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

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

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

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

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

### 3 luku

## Tuen määrä

### 8 §

#### *Sähkö- ja vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

Pakettiauton hankintatukea voidaan myöntää uuden sähköä, vetyä tai niiden yhdistelmää käyttövoimana käyttävän pakettiauton hankintaa varten:

1) 2 000 euroa, jos kyseessä on pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla;

2) 4 000 euroa, 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, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja jonka kokonaismassan ja omamassan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680 kilogrammaa ja jonka akseliväli on enintään 3,5 metriä;

3) 6 000 euroa, 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, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa, jonka kantavuus on vähintään 680 kilogrammaa ja jonka akseliväli on yli 3,5 metriä.

### *Vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä*

Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää vetyä tai vedyn ja sähkön yhdistelmää käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten:

- 1) 6000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;
- 2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa;
- 3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa;
- 4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa;
- 5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa;
- 6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa.

### 12 a §

#### *Tukikelpoiset kustannukset*

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

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

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

### 12 b §

#### *Yritykselle myönnettävän tuen määrä*

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa, myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

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

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

tai kuorma-auton tuen yrityskohtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana.

#### 14 §

##### *Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen*

---

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

---

#### 18 §

##### *Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus*

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa tapahtumasta. Lisäksi tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi, jos hankitun ajoneuvon pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaan tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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

---

Helsingissä 5.10.2023

**Pääministeri**

**Petteri Orpo**

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

## Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

*kumotaan* vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain (1289/2021) 3, 6 ja 7 §, 8 §:n 2 momentti, 9 §:n 2 momentti, 10 §:n 2 momentti, 11 §:n 3 momentti sekä 13, 16 ja 17 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 ja 6 § osaksi laissa 986/2022,

*muutetaan* lain nimike, 1 §, 2 §:n 2 momentti, 2 luvun otsikko, 4 ja 5 §, 8 §:n 1 momentti, 12 §, 14 §:n 2 momentti sekä 18 §, sellaisina kuin niistä ovat 1 § laissa 986/2022 sekä 4 ja 5 § osaksi laissa 986/2022, ja

*lisätään* 2 §:ään uusi 3 momentti sekä lakiin uusi 12 a ja 12 b § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

**Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (voimassa 1.1.2022-31.12.2026)**

**Laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta (voimassa 1.1.2022-31.12.2026)**

1 §

1 §

*Soveltaisala*

*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.*

Tätä lakia sovelletaan:

1) täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintatukeen (täyssähköauton hankintatuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;

2) ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen (muuntotuki), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2022;

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

Tätä lakia sovelletaan:

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

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

3) sähkö- tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatukeen (*pakettiauton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024;

4) sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatukeen (*kuorma-auton hankintatuki*), jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

## 2 §

*Suhde muuhun lainsäädäntöön*

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

Tuen myöntämisestä *oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle* säädetään lisäksi tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014 (*yleinen ryhmäpoikkeusasetus*). Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille yrityksille (*vaikeuksissa oleva yritys*).

## 2 luku

**Ajoneuvon hankintatuki ja muuntotuki**

## 3 §

*Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

## 2 §

*Suhde muuhun lainsäädäntöön*

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

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

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

## 2 luku

**Ajoneuvon hankintatuki**

(3 § kumotaan)

Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää elinkeinonharjoittamista varten 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 tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokratava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja

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

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

4 §

*Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään

4 §

*Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

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

kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

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

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja *oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten* enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää samaa pakettiautoa varten ainoastaan kerran.

Hankintatuki voidaan myöntää, jos:

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

2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;

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

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

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

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

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

## Voimassa oleva laki

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

### 5 §

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

Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle *taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 ostanut tai sitoutunut vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan, tai vuosina 2023 taikka 2024 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.*

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

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

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

- 1) hankittavan *raskaan ajoneuvon* pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

## Ehdotus

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

### 5 §

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

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

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

- 1) hankittavan *kuorma-auton tai perävaunun* ainoa käyttövoima on sähkö *tai vety tai niiden yhdistelmä*
- 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja
- 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

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

- 1) hankittavan *raskaan ajoneuvon* pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;



2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

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

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

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

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

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

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

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

Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään yhteensä viiden sähkökäyttöisen kuorma-auton tai sähkökäyttöisen perävaunun taikka kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää samaa kuorma-autoa tai perävaunua varten ainoastaan kerran.

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

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

*Muuntotuen myöntämisen edellytykset*

Muuntotuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten, joka on vuonna 2022 muuntanut henkilöauton kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Muuntotuki voidaan myöntää, jos:

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

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

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

Muuntotuki voidaan maksaa vain yhden kerran samasta henkilöautosta. Muuntotuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle taikka oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle elinkeinotoimintaa varten enintään kerran.

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

7 §

(7 § kumotaan)

*Täyssähköauton hankintatuen määrä*

Täyssähköauton hankintatukea voidaan myöntää 2 000 euroa.

3 luku

3 luku

**Tuen määrä****Tuen määrä**

8 §

8 §

*Sähkökäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä**Sähkö- ja vetykäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

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

1) 2 000 euroa, jos kyseessä on *pienikokoisen* 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 *keskikokoisen* 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 *suurikokoisen* pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi, joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla tai niiden kiinnitykseen tarkoitetuilla laitteilla, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa, jonka kantavuus on vähintään 680 kilogrammaa ja jonka akseliväli on yli 3,5 metriä.

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

Pakettiauton hankintatukea voidaan myöntää uuden sähköä, *vetyä tai niiden yhdistelmää* käyttövoimana käyttävän pakettiauton hankintaa varten:

1) 2 000 euroa, jos kyseessä on pakettiauto, joka merkitään liikenneasioiden rekisteriin pakettiautoksi ja joka on varustettu kuljettajan istuimen lisäksi enintään tämän vieressä olevilla istuimilla;

2) 4 000 euroa, 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, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja jonka kokonaismassan ja omamassan välinen erotus (*kantavuus*) on vähintään 680 kilogrammaa ja *jonka akseliväli on enintään 3,5 metriä*;

3) 6 000 euroa, 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, jonka kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa, jonka kantavuus on vähintään 680 kilogrammaa ja jonka akseliväli on yli 3,5 metriä.

(8§:n 2 momentti kumotaan)

*Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

*Kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuen määrä*

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

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

10 §

*Sähkökäyttöisen kuorma-auton ja sähkökäyttöisen perävaunun hankintatuen määrä*

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

- 1) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;
- 2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa;
- 3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa;
- 4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa;
- 5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000

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

(9 §:n 2 momentti kumotaan)

10 §

*Sähkökäyttöisen kuorma-auton ja sähkökäyttöisen perävaunun hankintatuen määrä*

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

- 1) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;
- 2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa;
- 3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa;
- 4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa;
- 5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000

*Voimassa oleva laki*

kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa, tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa;

6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa; tai

7) 10 000 euroa, jos kyseessä on perävaunu, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa on sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti on vähintään 20 kilowattituntia, ja joka pystyy tuottamaan vaunun akselille vähintään 50 kilowatin tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan.

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

11 §

*Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä*

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

1) 2 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;

2) 4 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa; tai

3) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa.

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

*Ehdotus*

kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa, tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa;

6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa; tai

7) 10 000 euroa, jos kyseessä on perävaunu, jonka suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa, ja jossa on sähköinen pistokkeella ladattava voimalinja, jonka akun nettokapasiteetti on vähintään 20 kilowattituntia, ja joka pystyy tuottamaan vaunun akselille vähintään 50 kilowatin tehon yhtäjaksoisesti vähintään 2 minuutin ajan.

(10 §:n 2 momentti kumotaan)

11 §

*Kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä*

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

1) 2 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;

2) 4 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa; tai

3) 6 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa.

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

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

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

(11 §:n 3 momentti kumotaan)

12 §

*Muuntotuen määrä*

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

12 §

***Vetykäyttöisen kuorma-auton hankintatuen määrä***

*Kuorma-auton hankintatukea voidaan myöntää vetyä tai vedyn ja sähkön yhdistelmää käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten:*

*1) 6000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 3 501 kilogrammaa;*

*2) 12 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 6 000 kilogrammaa;*

*3) 18 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kilogrammaa;*

*4) 25 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa;*

*5) 40 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 18 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 40 000 kilogrammaa, tai ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 38 000 kilogrammaa;*

*6) 50 000 euroa, jos ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 26 000 kilogrammaa ja yhdistelmämassa vähintään 60 000 kilogrammaa.*

12 a §

*Tukikelpoiset kustannukset*

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

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

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

## 12 b §

### *Yritykselle myönnettävän tuen määrä*

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa) myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiselle yritykselle, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa myönnettävän sähkökäyttöisen tai vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

Muulle kuin 1 tai 2 momentissa tarkoitetulle yritykselle myönnettävän sähkökäyttöisen tai

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*vetykäyttöisen ajoneuvon hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.*

*Yritykselle kaasukäyttöiseen paketti- tai kuorma-autoon myönnettävän hankintatuen enimmäismäärä ei saa ylittää 40 prosenttia tarkoitetuista tukikelpoisista kustannuksista. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtainen kokonaismäärä ei saa de minimis -asetuksen mukaisesti olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden aikana.*

13 §

(13 § kumotaan)

*Täyssähköauton hankintatuen hakeminen*

*Täyssähköauton hankintatukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ajoneuvon hankinnan tai pitkäaikaisvuokrausta koskevan sopimuksen tekemisen jälkeen. Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity selvitys hankitusta tai pitkäaikaisvuokratusta täyssähköautosta.*

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

*Tuen hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästyisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto hylkää hakemuksen.*

14 §

14 §

*Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen*

*Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen*

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

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



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

Jos 4 tai 5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta tai pitkäaikaisvuokrauksesta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. 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 hylkää hakemuksen.

Tuen hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto hylkää hakemuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hankintatuen myöntämisen, kun tuen hakija on toimittanut 3 momentissa tarkoitettut tiedot ja ensirekisteröinyt ajoneuvon.

16 §

*Muuntotuen hakeminen*

*Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.*

*Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, muuntotukea koskevassa hakemuk-*

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

Jos 4 tai 5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta tai pitkäaikaisvuokrauksesta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta. 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 hylkää hakemuksen.

Tuen hakijan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen hakija ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto hylkää hakemuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa hankintatuen myöntämisen, kun tuen hakija on toimittanut 3 momentissa tarkoitettut tiedot ja ensirekisteröinyt ajoneuvon.

(16 § kumotaan)

nessä on ilmoitettava tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutokatsastuksesta. Jos 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle.

Jos muuntotuen hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. Muuntotukea koskevassa hakemuksessa on ilmoitettava suunnitelma tai kuvaus käytettävästä muutossarjasta, tiedot muutoksen tekijästä, riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta sekä tämän lain mukaan haettavan tuen määrä. Jos 6 §:ssä säädetty edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on toteutettava suunnitelman tai kuvauksen mukainen muunto ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyyn muutokatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksi-saamisesta. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.

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

17 §

(17 § kumotaan)

*Muuntotuen maksaminen*

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

18 §

18 §

*Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus**Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus*

### *Voimassa oleva laki*

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea *tai muuntotukea* koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa tapahtumasta. Lisäksi tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi, jos hankitun ajoneuvon pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

### *Ehdotus*

Sen lisäksi, mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään, tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa tapahtumasta. Lisäksi tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle välittömästi, jos hankitun ajoneuvon pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa tai hankittu tai pitkäaikaisvuokrattu ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut tuen saajan nimissä rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

---

*Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .  
Tämän lain voimaan tullessa vireillä olevaan hakemukseen sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä.*

---