Liikenne- ja viestintävaliokunta
liv@eduskunta.fi

HE 215/2021 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta

- **Liikenne- ja viestintäministeriön vastine**

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta (HE 215/2021 vp).

Valiokunnalle annettiin 22 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, valtiovarainministeriö, Ahvenanmaan maakunnan hallitus, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Luonnonvarakeskus Luke, Autoliitto ry, Autotuojat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Invalidiliitto ry, Logistiikkayritysten Liitto ry, Pyöräliitto, StepOne Tech Oy, Suomen Autokierrätys Oy, Suomen Biokierto & Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Taksiliitto ry, Sähköinen liikenne ry sekä Teknologiateollisuus ry.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Hankintatukikausien pituus ja rahoitus

Autotuojat ja –teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto, **Gasum Oy**, **Logistiikkayritysten Liitto ry**, **SKAL ry**, **Suomen Biokierto & Biokaasu ry** ja **Teknologiateollisuus ry** toivat esiin lausunnoissaan, että erityisesti kuorma-autojen ja pakettiautojen tukikausien tulisi olla pidempiä. Myös **Sähköinen liikenne ry** korostaa lausunnossaan hankintatuen jatkuvuuden tärkeyttä.

Autotuojat ja –teollisuus ry ja **Autoalan Keskusliitto, Logistiikkayritysten Liitto ry** ja **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** esittivät lausunnoissaan, ettei hankintatukien rahoitus ole riittävä.

Gasum Oy:n, SKAL ry:n ja **Suomen Biokierto & Biokaasu ry:n** lausuntojen mukaan kaasukäyttöisille kuorma-autoille ei varata määrärahaa talousarvioesityksessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että toukokuun 2021 julkisen talouden suunnitelmassa sähköautojen hankintatuille ei varattu määrärahoja vuosille 2022 – 2025.
Tästä johtuen tukiajan päättymisvuodet on lakiteknisistä syistä tullut asettaa vuodeksi 2022 ja 2023, sillä tukiohjelmalle on osoitettu määrärahaa vuoden 2022 talousarvioesityksessä ja osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa on lisäksi vuodelle 2023 ehdotettu määrärahaa henkilöautojen ja kuorma-autojen hankintatuelle ja konversiotuelle. Pakettiautojen osalta rahoituksesta on tällä hetkellä päätös vain vuotta 2022 koskien, minkä vuoksi tukikautta ei ole voitu säätää tätä pidemmäksi. Tukiohjelmaan

allokoitavasta mahdollisesta kansallisesta määrärahasta vuodesta 2023 eteenpäin on tarkoitus päättää julkisen talouden suunnitelman yhteydessä keväällä 2022. Mikäli julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2023-2026 tehdään uusia määrärahapäätöksiä tukien osalta, tehtäisiin tukikausien kestoa koskevat muutokset myös lakiin. Ministeriö huomauttaa, että talousarvion momentilla juridisesti sitovaa on sen päätösosa, jonka mukaan määrärahaa saa käyttää hankintatukilain mukaisiin tukiin. Määrärahojen käytön kannalta ratkaisevaa on se, mitä laissa säädetään. Näin ollen talousarvioesityksen kirjaus mahdollistaa myös kaasukäyttöisten kuorma-autojen tukemisen. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Hankintatukien kustannustehokkuus

Valtiovarainministeriö esittää lausunnossaan, että täyssähköautojen hankintatuki sekä muuntotuet ovat päästövähennysten kannalta melko kustannustehottomia vaihtoehtoja. Lisäksi valtiovarainministeriö huomauttaa täyssähköautoja koskevista veroperustemuutoksista.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan kustannustehokkainta olisi vaikuttaa veroilla ja toimintaympäristörajoitteilla päästövähennyksiin, mutta myös tuilla voi olla vaikutusta tavoitteen saavuttamisessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että vaikka sähkökäyttöisten henkilöautojen markkinat ovat muuttuneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimia sähköautokannan kasvun vahvistamiseksi tullaan tarvitsemaan siihen saakka, kunnes hintapariteetti polttomoottoriautojen kanssa saavutetaan. Täyssähköautojen hankintahintojen on arvioitu tulevan samalle tasolle vastaavien polttomoottoriautojen kanssa 2020-luvun puolivälissä. Vaikka myös sähköautojen autoveroa koskevalla muutoksella arvioidaan olevan kannustava vaikutus sähköautojen myyntiin, tarvitaan ministeriön näkemyksen mukaan lisätukitoimia sähköautokannan kasvun vahvistamiseksi. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Tukisummat

Autoliitto ry:n, **Autotuojat ja –teollisuus ry:n**, **Autoalan Keskusliiton** ja **Suomen Autokierrätys Oy:n** mukaan sähköautojen hankintatuen tukitasoa tulisi nostaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Fossiilittoman liikenteen tiekartassa todetaan sähköautojen hankintatuen osalta, että nykyistä täyssähköautojen hankintatukea jatketaan vuosille 2022-2025 ja tukisummaa korotetaan. Ministeriö kuitenkin toteaa, että täyssähköautojen myynti on vuonna 2021 ja aivan viimeisimpien kuukausien aikana vilkastunut nopeasti. Tukisumman korotukselle ei käytettävissä oleva kokonaismääräraha huomioiden ole nähty ministeriössä enää samanlaista tarvetta, kuin vielä tiekartan valmistelun aikana olleen tiedon valossa oli ajateltu. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Käytetyt autot

Autoliitto ry ehdottaa, että myös käytettyjen sähköautojen hankintaa tuettaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että uusien autojen myynnin lisääntyminen heijastuu myöhemmin myös käytettyjen autojen kauppaan, kun nyt uutena ostetut autot siirtyvät käytettyjen autojen markkinoille. Tällöin myös käytettyjen autojen markkinoille saataisiin entistä energiatehokkaampia ja vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntäviä autoja. Lisäksi ministeriö toteaa, ettei hankintatukea ole katsottu tarpeelliseksi ulottaa käytettyjen autojen hankintaan myöskään siitä syystä, että käytännössä olisi vaikea välttää tilanne, ettei samaan ajoneuvoon lopulta myönnettäisi useampaa tukea. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Hankittavan sähköauton hintaraja

Autotuojat ja –teollisuus ry:n ja **Autoalan Keskusliiton** mukaan auton hintarajaa tulisi nostaa 65 000 euroon.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että täyssähköautovalikoima on laajentunut merkittävästi erityisesti vuosina 2020 ja 2021, ja malleja on nykyisin saatavilla kaikissa hinta- ja painoluokissa. Kokonaiskustannuksiltaan 50 000 euron yläpuolelle jäävät kaikista kalleimmat täyssähköautot ja osa suuremman kantavuuden omaavista perheautomalleista. Hankintatuen 50 000 euron hintarajan poiston vaikutuksien arvioidaan kohdistuvan todennäköisesti hyvätuloisille kotitalouksille. Täyssähköautojen kysyntä edullisempien mallien osalta kasvaa nopeasti, jolloin myös valikoima laajenee. Hankintatuelle myönnetty budjetti on myös rajallinen, eikä voida olla täysin varmoja, että tukea riittäisi tukikauden aikana kaikille halukkaille. Nämä seikat huomioon ottaen ministeriö ei katso 50 000 euron enimmäishinnan poistamiselle olevan syytä. Lausunto ei edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Vetyautot

Autotuojat ja –teollisuus ry:n ja **Autoalan Keskusliiton**, **Logistiikkayritysten Liitto ry:n, Teknologiateollisuus ry:n** ja **Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n** lausunnon mukaan myös vetyautoille tulisi myöntää hankintatukea.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että tällä hetkellä vety on liikenteen käyttövoimana vielä kehittyvää teknologiaa, eikä markkinoilla ole vielä saatavilla polttokennokuorma-autoja. Ministeriö myös muistuttaa, että tukiohjelman mahdollista laajentamista koskemaan myös muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tullaan tarkastelemaan teknologian kehittyessä tukikauden aikana. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Taksit

Suomen Taksiliitto ry kritisoi lausunnossaan taksien jättämistä hankintatuen ulkopuolelle. Taksiliiton mukaan hankintatuki tulee laajentaa koskemaan myös taksiyrittäjiä eikä taksiautojen osalta tulisi soveltaa hankintatukeen liittyvää hintarajaa, jolloin myös isot taksikäyttöön soveltuvat sähköautot saataisiin liikenteeseen. Taksiliiton mukaan hankintatuen kohdentaminen niihin ajoneuvoihin, joiden päästöt vuositasolla ovat suurimmat, on tehokkainta liikenteen päästöjen vähenemisessä. Myös **Autotuojat ja –teollisuus ry** ja **Autoalan Keskusliitto** ja **SKAL ry** katsovat lausunnossaan, että tuki tulisi mahdollistaa myös taksikäyttöön tulevien autojen hankintaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että täyssähköautojen hankintatukea on nykyisin myönnetty ainoastaan yksityisille henkilöille. Uudessa hankintatukiohjelmassa on päädytty jatkamaan täyssähköautojen hankintatukea samoin ehdoin.

Ministeriö muistuttaa, että vaikka sähköauton keskimääräinen hinta on tällä hetkellä polttomoottoriauton hintaa suurempi, ovat sähköauton käyttökustannukset halvemmat. Yrityskäytössä, erityisesti taksiliikenteessä, auton käytönaikaiset kustannukset kompensoivat korkeamman hankintahinnan nopeasti ajokilometrien ollessa suuria ja sähkön ollessa fossiilisia polttoaineita halvempaa. Näin todettiin myös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetun valtioneuvoston periaatepäätöksen, eli niin sanotun fossiilittoman liikenteen tiekartan, valmistelun yhteydessä. Fossiilittoman liikenteen tiekartan linjauksen tarkoituksena on täyssähköauton hankintatuen osalta kannustaa nimenomaan yksityisautoilijoita siirtymään päästöttömään liikkumiseen. Tiekartan valmistelun tueksi asetetuissa työryhmissä keskusteltiin hankintatukien tarpeellisuudesta, ja todettiin, että tukia ei tarvittaisi ammattimaiselle

henkilöliikenteelle. Perusteena tälle oli se, että sähkökäyttöisen ajoneuvon korkeampi hankintahinta tulee katetuksi edullisemmilla käyttökustannuksilla. Myös Taksiliitto oli mukana työryhmässä.

Liikenne- ja viestintäviraston raportin mukaan taksiliikenteen hankintakustannusten osuus taksiliikenteen kokonaiskustannuksista on 10 prosenttia. Polttoainekustannusten osuus kokonaiskustannuksista on arvioitu olevan noin 6 prosenttia. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan Suomessa on arvioitu, että sähköautot tuovat käyttäjilleen säästöä jo nykyisillä hankintahinnoilla, jos autoilla ajetaan noin 30 000 kilometriä vuodessa. Taksiliiton lausunnon mukaan taksikäytössä auton vuosittainen ajosuorite on jopa 80 000 kilometriä. Yksityiskäytössä vuosittainen ajosuorite on puolestaan arvioitu olevan keskimäärin noin 15 000 kilometriä. Näin ollen on selvää, että yksityishenkilöiden osalta ajoneuvon hankintakustannus suhteessa käytönaikaisiin kustannuksiin on suhteessa merkittävästi suurempi investointi, jolloin myös hankintatuki on katsottu tarkoituksenmukaiseksi kannustimeksi. Edellä esitetty huomioiden ehdotetulla 2 000 euron hankintatuella ei ole nähty yrityskäytössä vastaavaa kannustavaa vaikutusta hankkia juuri täyssähköauto.

Ministeriö toteaa, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien pakettiautojen ja kuorma-autojen markkina sekä teknologinen kehitys ovat vielä hyvin alkuvaiheessa verrattuna täyssähköautojen markkinaan. Lisäksi näissä ajoneuvoluokissa pääosa ajoneuvoista hankitaan aina yrityskäyttöön. Tästä syystä ei ole myöskään tarkoituksenmukaista suoraan verrata hankintatuen myöntämisen edellytyksiä eri ajoneuvoluokkien välillä. Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että lakiehdotus ei tältä osin ole taksiliiketoimintaan syrjivä, sillä täyssähköhenkilöauton tukea ei myönnettäisi lainkaan yrityksille, liiketoiminnan luonteesta riippumatta.

Ministeriö huomauttaa lisäksi, että tukibudjetti on rajallinen, ja vaikka tukea myönnetään vain yhteen autoon ja pelkästään yksityishenkilöille, on olemassa riski siitä, että tukea ei riitä kaikille halukkaille. Tältä osin tuen hakijajoukkoa ei ole ollut tarpeenmukaista laajentaa entisestään. Lisäksi yrityksille myönnettävien tukien osalta on noudatettava EU:n valtiontukisääntelyä. Yritysten osalta hakemusmenettely on verrattain raskas, eikä sen katsota olevan hakijalle kannattava yhden tuen hakemista koskevassa prosessissa. Näistä syistä ministeriössä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi laajentaa täyssähköautojen hankintatukea yrityksille. Ministeriö katsoo, että lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Etanolikonversiot

StepOne Tech Oy kannattaa lausunnossaan hankinta- ja muuntotukien jatkamista ja sitä, että muuntotukea voisi hakea luonnollisten henkilöiden lisäksi myös oikeushenkilö. **Etanoliautoilijat ry** ja StepOne Tech Oy ehdottavat lausunnossaan, että konversiotuki nostettaisiin 400 euroon ja konversiotuen piiriin otettaisiin myös pakettiautot ja kuorma-autot. Lisäksi StepOne Tech Oy ehdottaa lausunnossaan muutoksia ajoneuvolain säännöksiin konversioiden hyväksymisestä. Etanoliautoilijat ry ehdottaa, että myös flexifuel-pakettiautoille myönnettäisiin hankintatukea.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö huomauttaa, että etanolin käyttöä liikenteessä ohjataan myös lailla uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (446/2007). Koska etanolin käyttöä tuetaan muuntotuen lisäksi myös muilla keinoilla, ei muuntotuen määrää ei ole katsottu tarpeelliseksi nostaa. Ministeriö toteaa, että konversiotuen laajentamista pakettiautoihin ja kuorma-autoihin on fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti tarkoitus selvittää erikseen. Esityksen valmistelussa ei ole ollut aikataulullisista syistä mahdollista riittävällä tarkkuudella selvittää muuntotuen laajentamista koskevia seikkoja muun muassa turvallisuus- ja päästökysymykset huomioiden. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Hankintatukien hakuprosessi

Liikenne- ja viestintäviraston näkemyksen mukaan ehdotettu sähköautojen hankintatuen hakemista koskeva menettely on hyvä sekä asiakkaan että viranomaisen näkökulmasta, sillä ehdotettu menettely on yksinkertainen ja mahdollistaa reaaliaikaisen määrärahan seurannan sekä laajamittaisen automaation hakemusmenettelyn osalta.

Autotuojat ja –teollisuus ry ja **Autoalan Keskusliitto** tuovat lausunnossaan esiin huolen hakemusprosessin sujuvuudesta ja korostaa sitä, että hakemusten jättämisen tulisi olla vaivatonta ja hakemusten käsittelyn ripeää. Myös **Autoliitto ry** nosti lausunnossaan esiin Liikenne- ja viestintäviraston riittävien resurssien turvaamisen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö korostaa, että hakemusmenettelyn tulisi olla sujuva. Ministeriö muistuttaa, että hallituksen esityksen valmistelussa ja jatkovalmistelussa on pyritty arvioimaan riittävällä tarkkuudella Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarvetta ja esitys on laadittu sen pohjalta. Vuoden 2022 talousarvioesityksessä on esitetty 1 miljoona euroa hallinnollisiin kustannuksiin Liikenne- ja viestintävirastolle fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteisiin. Tämän lisäksi hallituksen esityksessä ehdotetaan vielä 3 henkilötyövuoden lisäystä Liikenne- ja viestintävirastolle hankinta- ja muuntotukia koskevien tehtävien hoitamiseksi. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Toimeenpano ja seuranta

Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan määräaikaisena annettavan hankintatuen vaikutuksia on syytä jälkikäteen selvittää tulevia päätöksiä ajatellen.

Suomen Biokierto & Biokaasu ry mukaan hankintatukien toimivuuden arviointi vuoteen 2023 on aikataulultaan tiukka. Yhdistys ehdottaa arvioinnin tekemisestä siten, että vuosi 2022 saadaan kokonaisuudessaan mukaan ja sen lisäksi toisen arvioinnin toteuttamista vuonna 2024 siten, että vuosi 2023 saadaan kokonaisuudessaan arviontiin mukaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Tarkoituksena olisi, että liikenne- ja viestintäministeriö seuraisi ehdotetun tukijärjestelmän toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Hankinta- ja muuntotukien vaikutuksia sekä mahdollista jatkoa arvioitaisiin ennen vuotta 2023. Ministeriö toteaa, että tukien arvioiminen ennen vuotta 2023 on tarpeen, jotta tukiohjelman jatkoa voitaisiin arvioida ennen tällä hetkellä ehdotettujen tukikausien päättymistä. Tällöin estettäisiin tukiohjelman katkeamisen mahdollisesti aiheuttamat markkinahäiriöt. Ministeriö muistuttaa, että tukiohjelmaan kohdennettavasta mahdollisesta kansallisesta määrärahasta vuodesta 2023 eteenpäin on tarkoitus päättää julkisen talouden suunnitelman yhteydessä keväällä 2022. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Jakeluinfrastruktuuri

Maa- ja metsätalousministeriö huomauttaa lausunnossaan, että kehityksen varmistamiseksi täytyy ajoneuvokannan uudistamisen rinnalla huolehtia siitä, että myös vaihtoehtoisten polttoaineiden ja sähkön saatavuus on turvattu joka puolella maata tarkoittaen esimerkiksi biokaasun tuotannon ja paineistetun ja nestemäisen kaasun jakeluasemien perustamisen edistämistä sekä sähköajoneuvojen latauspisteiden lisäämistä.

Invalidiliitto ry:n mukaan sähkö- ja hybridiautoille tarkoitettujen latauspisteiden sekä kaasuautoja varten rakennettavien tankkausasemien merkitys korostuu arvioitaessa tosiasiallista vähäpäästöisen liikenteen toimivuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että lataus- ja jakeluinfrastruktuurin kattavuus on tärkeää vaihtoehtoisten käyttövoimien käytön edistämisessä ja tätä kautta liikenteen

päästöjen vähentämisessä. Sähkö- ja kaasuajoneuvojen käyttö edellyttää toimivaa lataus- ja jakeluinfrastruktuuria. Yksi esityksen tavoitteita on laajentaa infrastruktuuria lisäämällä vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää. Latauspisteitä rakentuu markkinaehtoisesti niille alueille, joilla niiden käytölle on kysyntää. Julkisin varoin tuetaan julkisen latausinfrastruktuurin kehittymistä alueille, joihin latauspisteitä muuten ei syntyisi. Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituella tuetaan kaasun tankkauspisteiden, paikallisen joukkoliikenteen sekä suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita. Sähköautojen latausinfrastruktuuriin sekä kaasuautojen jakeluinfrastruktuuriin on esitetty tukia Valtioneuvoston periaatepäätöksessä kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä (Fossiilittoman liikenteen tiekartta). Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Tuettavat ajoneuvohankinnat

Luonnonvarakeskus ehdottaa lausunnossaan, että hankintatukea myönnettäisiin myös kaasukäyttöisten henkilöautojen hankintaan.

Pyöräliitto ehdottaa, että hankintatukea myönnettäisiin myös tavarapyöriin.

Invalidiliitto ry ehdottaa, että lakiin lisättäisiin vielä vamman perusteella myönnettävä hankintatuki, jonka myöntämiskriteerit perustuisivat autoverolain 5 luvun 26 §:än.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö muistuttaa, että lakiehdotuksen tarkoituksena on toimeenpanna Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjatut hankinta- ja muuntotuet sekä edistää sähkön ja kaasun käyttöä liikenteessä. Ministeriö toteaa, että henkilöautojen osalta tuki on tarkoitettu kohdistettavan päästöttömiin ajoneuvoihin ja tavoitteena on edistää täyssähköautojen hankintaa. Vamman perusteella myönnettävän hankintatuen osalta ministeriö toteaa, että täyssähköauton hankintatuki on tarkoitettu kaikille luonnollisille henkilöille ja että säädösvalmistelussa on katsottu, että hankintatuen eriyttäminen erilaisille hakijaryhmille ei ole tässä tapauksessa tarkoituksenmukaista. Lausunnot eivät edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Ahvenanmaan toimivalta

Ahvenanmaan maakunnan hallitus muistuttaa, että lainsäädäntövalta siltä osin kuin esityksen lakiehdotukset koskevat Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin rekisteröitäviä ajoneuvoja kuuluu maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan Ahvenanmaan itsehallintolain 18 §:n 1, 10, 21 ja 22 kohtien nojalla. Maakunnan hallitus katsoo, että valtakunnan on mahdollista antaa valtion tukea myös luonnollisille henkilöille (ja oikeushenkilöille) Ahvenanmaan maakunnassa maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan kuuluvilla lainsäädännön aloilla. Maakunnan hallitus totesi liikenne- ja viestintäministeriölle 12.10.2021 antamassaan lausunnossa, että maakunnan hallitus on lausuntonsa antamisen myötä tullut kuulluksi kyseiseen hallituksen esitykseen sisältävistä ehdotuksista. Maakunnan hallitus kuitenkin katsoo, että liikenne- ja viestintävaliokunnan hallituksen esityksen käsittelystä tulisi selkeämmin ja yksityiskohtaisemmin käydä ilmi toisaalta toimivallan jakautuminen ja toisaalta oikeudelliset perusteet sille, että maakunnan hallitus tässä yksittäisessä tapauksessa on antanut suostumuksensa siihen, että eduskunta voi säätää mainitut hankinta- ja muuntotukea koskevat lait siten, että tukia tällä kertaa maksetaan myös Ahvenanmaan maakunnassa oleville luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö esittää viitaten Ahvenanmaan maakunnan hallituksen antamaan lausuntoon, että valiokunta sisällyttäisi mietintöönsä lyhyen kirjauksen Ahvenanmaan toimivallasta ja maakunnan suostumuksesta siihen, että lakiehdotuksessa säädettäviä tukimuotoja voidaan kohdentaa luonnollisille henkilöille ja oikeushenkilöille Ahvenanmaan maakunnassa maakuntapäivien lainsäädäntövaltaan kuuluvilla lainsäädännön aloilla siten kuin Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 1, 10, 21 ja 22 kohdissa säädetään.

Lakiehdotusta koskevat muutosehdotukset

Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset (3 §)

Oikeusministeriö nosti lausunnossaan esiin, että 3 §:n 2 momentin osalta säännöksen perustelut ja pykäläteksti eivät vaikuta vastaavan toisiaan, kun pykälässä edellytettäisiin, että hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään rekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen ja säännöskohtaisissa perusteluissa puolestaan todetaan, että hakija sitoutuu pitämään hankintatuen kohteena olevan auton omistuksessaan tai hallinnassaan liikenneasioiden rekisterissä. Oikeusministeriö toteaa lisäksi, että sama huomio koskee ehdotettua 4 §:n 2 momenttia sekä 5 §:n 2 ja 3 momenttia.

Oikeusministeriö on huomauttanut, että edellä esitetty yhden vuoden rekisterissä pitämistä koskeva määräaika ei esityksen mukaan koskisi 6 §:ssä esitettyä muuntotukea, ja toteaa, että esityksestä ei käy ilmi, minkä vuoksi muuntotukea koskevat näiltä osin erilaiset edellytykset.

Oikeusministeriö nosti lisäksi esiin, että esityksessä ei varsinaisesti ole käsitelty ehdotettuja säännöksiä sitoutumisesta pitämään auton omistuksessaan tai hallinnassaan liikenneasioiden rekisterissä tai vuokraamisesta vähintään kolmeksi vuodeksi ja näiden sitoumuksen rikkomisesta. Oikeusministeriö toteaa, että tätä sitoutumista ja sen yhteyttä valtionavustuslain takaisinperintäsäännöksiin olisi asianmukaista selostaa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että yhden vuoden rekisterissä pitämisen määräaikaa koskevan edellytyksen tarkoituksena on välttää tilanteet, jossa ajoneuvot, joille myönnettäisiin hankintatukea, päätyisivät välittömästi jälleenmyyntiin ja tuen saaja päätyisi tämän vuoksi hankintatuen ansiosta saamaan taloudellista voittoa. Ehdotettu pykälän sanamuoto vastasi nykyisin voimassa olevan sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta ja kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017, jäljempänä *voimassa oleva hankintatukilaki*) 3 a §:n sanamuotoa. Säännöskohtaisissa perusteluissa on ollut tarkoitus tarkentaa, että rekisterissä pitämisellä tarkoitettaisiin sitä, että tuen hakija tallennetaan rekisteriin ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi, eli että ajoneuvo rekisteröidään tuen hakijan nimiin. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan tarkennus yksityiskohtaisissa perusteluissa selventää, että ajoneuvon pitäminen liikenneasioiden rekisterissä tuen hakijan nimissä vähintään yhden vuoden ajan on tuen myöntämisen edellytys.
Ministeriö ehdottaa, että selvyyden vuoksi lakiehdotuksen hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevissa 3 §:n 2 momentissa, 4 §:n 2 momentissa sekä 5 §:n 2 ja 3 momentissa tarkennettaisiin, että ”hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään *tuen hakijan nimissä* liikenneasioiden rekisterissä - - ”.

Ministeriö toteaa, että muuntotuen osalta ei ole katsottu tarpeen säätää kyseistä edellytystä, sillä vastaavaa riskiä ajoneuvon välittömäksi jälleenmyymiseksi ja tuen hyödyntämisestä taloudellisen edun tavoitteluksi ei ole tunnistettu. Ministeriö katsoo, että lausunto ei tältä osin edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Viitaten oikeusministeriön lausunnon kohtaan, jossa on korostettu rekisterissä pitämistä koskevan velvoitteen suhdetta valtionavustuslain (688/2001) takaisinperintää koskeviin säännöksiin ministeriö toteaa, että vaatimus rekisterissä pitämisestä olisi tuen myöntämisen edellytys. Valtionavustuslain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto olisi lain 21 §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan velvollinen valtionavustuksen takaisinperintään, mikäli kävisi ilmi, että tuen saaja on antanut valtionapuviranomaiselle väärän tai harhaanjohtavan tiedon seikasta, joka on ollut omiaan olennaisesti vaikuttamaan valtionavustuksen saantiin, määrään tai ehtoihin, taikka salannut sellaisen seikan. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto voisi valtionavustuslain 22 §:n 4 kohdan mukaan

harkinnanvaraisesti määrätä tuen takaisinperittäväksi, jos tuen saaja on 13 §:n vastaisesti luovuttanut toiselle omistus- tai hallintaoikeuden omaisuuteen, joka on hankittu valtionavustuksella.
Ministeriö katsoo, että lausunto ei tältä osin edellytä muutoksia lakiehdotukseen, mutta esittää, että valiokunta sisällyttäisi selvyyden vuoksi mietintöönsä viittauksen valtionavustuslain takaisinperintäsäännöksiin tuen myöntämisen edellytyksiä koskevien 3 §:n, 4 §:n ja 5 §:n osalta.

Oikeusministeriön kanssa 19.11.2021 käydyn keskustelun pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa lisäksi tarkennusta lakiehdotuksen 3 §:n 2 momentin 3 kohtaan, 4 §:n 2 momentin 3 kohtaan ja 3 momentin 3 kohtaan sekä 5 §:n 2 momentin 3 kohtaan, joissa tuen myöntämisen ehtona olisi, että *hankittava* ajoneuvo sitoudutaan pitämään *tuen hakijan nimissä* liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen *tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja".* Tarkennuksen tavoitteena on selventää lain tarkoitusta ja korostaa tuen hakijalle, että jos ajoneuvo hankitaan pitkäaikaisvuokraamalla, ajoneuvo on myös pidettävä liikenneasioiden rekisterissä tuen hakijan nimissä koko edellytetyn vähintään kolmen vuoden leasing-sopimuksen ajan. Oikeusministeriön ehdotuksen mukaisesti myös 3 §:n 3 momenttiin, 4 §:n 3 momenttiin sekä 5 §:n 4 momenttiin esitetään stilististä korjausta, jonka mukaan hankintatukea voitaisiin myöntää samaa ajoneuvoa varten ainoastaan kerran.

Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset (4 §) ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset (5 §)

Oikeusministeriö on lausunnossaan huomauttanut, että esityksessä ei ole perusteltu jaottelua, miksi ehdotetun 4 §:n ja 5 §:n mukaan tukea voisi yksityishenkilö saada ainoastaan yhteen ajoneuvoon kalenterivuodessa ja oikeushenkilö puolestaan viiteen ajoneuvoon kalenterivuodessa. Erityisesti lausunnossa nostetaan esiin, että yksityishenkilöä ja toiminimellä toimivaa henkilöä kohdellaan ehdotuksen mukaan eri tavoin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksessä on päädytty esittämään, että hankintatukea voitaisiin myöntää yksityishenkilölle enintään yhteen ajoneuvoon ja oikeushenkilölle enintään viiteen ajoneuvoon kalenterivuodessa. Toiminimellä tukea hakeva henkilö rinnastettaisiin oikeushenkilöksi. Yksityishenkilön osalta on päädytty esittämään rajausta myöntää tukea vain yhteen ajoneuvoon, sillä on katsottu, että käytännössä on epätodennäköistä, että yksityishenkilö hankkisi omaan yksityiskäyttöön useampaa kuin yhden paketti- tai kuorma-auton vuodessa. Rajauksella on lisäksi haluttu välttää tilanne, jossa useampaan ajoneuvoon hankintatuen saanut yksityishenkilö päätyisi ostamaan ja jälleenmyymään ajoneuvoja hankintatuen kannustamana. Pakettiautojen osalta on erityisesti tarpeen, että tuen myöntämisen edellytykset ovat yksityishenkilöiden osalta linjassa täyssähköauton hankintatuen edellytysten kanssa. Käytännössä useat automallit ovat tietyin tehdasmuutoksin mahdollista rekisteröidä joko henkilöautoksi tai pakettiautoksi, ja tästä syystä eri ajoneuvoluokkien välille ei saisi muodostua porsaanreikiä, jossa rekisteröintivalinnalla saisi erilaisen kohtelun.

Yrityksille myönnettävän tuen osalta on esitetty, että tukea voisi myöntää enintään viiteen ajoneuvoon. Tällä on tarkoitus tukea yritysten siirtymää vaihtoehtoistiin käyttövoimiin. Usein yritykset uusivat ajoneuvokalustosta useamman ajoneuvon kerralla, jolloin myös hankinnan kokonaishinta on helpompi kilpailuttaa. Lisäksi käyttövoimamuutos edellyttää usein jonkinlaista toimintatavan muutosta, ja tästä syystä useamman samaa käyttövoimaa hyödyntävän ajoneuvon hankkiminen kerralla on liiketoiminnan kannalta perusteltua. Ministeriö katsoo, että lausunto ei tältä osin edellytä sisällöllistä muutosta, mutta ehdottaa, että ajoneuvon hankintaa yksityishenkilön *omaan käyttöön* tarkennettaisiin 4 §:n 3 momentin ja 5 §:n 4 momentin osalta, jotta muotoilu olisi tältä osin yhdenmukainen ehdotetun 3 §:n kanssa.

Muuntotuen myöntämisen edellytykset (6 §)

Suomen Biokierto & Biokaasu ry esittää muutettavaksi ehdotetun 6 §:n 3 momenttia siten, että kalenterivuoden aikana muuntotuki voidaan myöntää oikeushenkilölle enintään viisi kertaa, jotta esitys olisi yhteneväinen hankintatukien kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö katsoo, että muuntotuen osalta ei ole tarkoituksenmukaista nostaa tuen myöntämisen määrää oikeushenkilöiden osalta viiteen ajoneuvoon, sillä on olemassa riski, että tämä saattaisi kannustaa toimintaan, jossa yritykset tekisivät muutostöitä vanhoihin autoihin, myisivät näitä eteenpäin ja hyödyntäisivät muuntotuen liiketoimintatarkoituksessa. Tuen tarkoituksena on kannustaa sekä yksityishenkilöä omassa käytössä olevan auton, että oikeushenkilöitä yrityksen käytössä olevan auton muuntamiseen vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi. Ministeriö katsoo, että lausunto ei tältä osin edellytä muutoksia lakiehdotukseen.

Täyssähköauton hankintatuen hakeminen (13 §), pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen hakeminen (14 §) ja muuntotuen hakeminen (16 §)

Oikeusministeriö on lausunnossaan nostanut esiin, että esitetyissä pykälissä tulisi päätöksen raukeamisen sijaan käyttää käsitettä hakemuksen hylkääminen, koska pykälissä tarkoitetulla päätöksellä asiallisesti ratkaistaisiin se, täyttyvätkö tuen myöntämiselle säädetyt edellytykset.

Oikeusministeriö lisäksi huomauttaa, että olisi täsmällisempää olisi sitoa ehdollisen päätöksen määräaika päätöksen tiedoksisaantiin, ei päätöksen saamiseen (14 §:n 3 mom. ja 16 §:n 3 mom.).

Oikeusministeriö on todennut, että lakiehdotuksessa vaikuttaa olevan tiettyä epäjohdonmukaisuutta: esimerkiksi tuen hakemista koskevat 13 §:n 1 momentin ja 14 §:n 3 momentin sanamuodot eivät huomioi pitkäaikaisvuokrausta, vaan ainoastaan auton hankkimisen. Tarkoituksena lienee kuitenkin, että sääntely koskisi 3 ja 4 § huomioiden myös pitkäaikaisvuokrausta.

Oikeusministeriö on lisäksi kiinnittänyt huomiota siihen, että perusteluiden valossa jää osin epäselväksi, minkä vuoksi ehdollista päätöstä koskevan sääntelyn ulkopuolelle on rajattu täyssähköauton hankintatuen hakeminen (13 §) ja hankintatuki tilanteissa, joissa pakettiauton ja kuorma-auton osalta hakija pitkäaikaisvuokraa auton (14 §). Koska hakijat eri tukilajien osalta asetettaisiin toisistaan poikkeavaan asemaan, olisi asianmukaista täsmentää, minkä vuoksi ehdollisen päätöksen malli on omaksuttu vain tiettyihin tilanteisiin.

Oikeusministeriö on myös nostanut esiin, että tuen myöntämistä koskevaan ehdolliseen päätökseen ei saisi 14 §:n 3 momentin ja 16 §:n 3 momentin mukaan hakea muutosta. Säännöstä ei ole esityksessä perusteltu. Oikeusministeriö on todennut, että taustalla lienee ajatus siitä, että ehdollinen päätös ei ole lopullinen asiaratkaisu, ja hakijalla on oikeus hakea muutosta lopulliseen tukipäätökseen. Näin ajateltuna ehdotettua sääntelyä voidaan pitää hyväksyttävänä. Sääntelyn perusteella tulisi olla selvää, että ehdollinen päätös tehdään ainoastaan myönteisissä tapauksissa ja kielteisissä tapauksissa henkilö saa ehdollisen päätöksen sijaan kielteisen päätöksen, josta on mahdollista hakea muutosta.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö pitää oikeusministeriön huomioita hakemuksen hylkäämisestä ja ehdollisen päätöksen määräajan sitomista päätöksen tiedoksisaantiin tarpeellisina ja tärkeinä, ja ehdottaa lausunnon mukaisia muutoksia lakiesityksen 14 §:n 4 momenttiin, 15 §:n 2 momenttiin ja 16 §:n 4 momenttiin.

Lisäksi ministeriö toteaa, että oikeusministeriön huomio pitkäaikaisvuokrauksen huomioimisesta on tärkeä. Lakiehdotuksessa ajoneuvon hankinnalla on tarkoitettu sekä ajoneuvon ostamista, että pitkäaikaisvuokraamista. Ministeriö ehdottaa, että lakiehdotuksen 13 §:n 1 momenttia sekä 14 §:n 1-3

momenttia tarkennetaan tältä osin ja lisätään, että vaatimukset koskevat myös pitkäaikaisvuokraamista.

Viitaten oikeusministeriön lausuntoon erilaisista hakemusmenettelyistä täyssähköauton hankintatukea sekä pakettiauton ja kuorma-auton hankintatukea koskien liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että hakemusmenettelyn sujuvoittamiseksi on päädytty esittämään, että täyssähköauton hankintatukea voisi hakea kevyemmässä menettelyssä ajoneuvon hankinnan jälkeen. On odotettavissa, että täyssähköauton hankintatukia koskevia hakemuksia toimitetaan Liikenne- ja viestintävirastolle useita satoja, mahdollisesti jopa tuhat kuukaudessa, ja siten on hyvin tärkeää, että hakemusmenettely voidaan toteuttaa sujuvasti, ettei hakemusruuhka ja käsittelyajat kasva kohtuuttomaksi. Tuen hakijan oikeusturvan toteutuminen on kuitenkin ollut lainvalmistelun lähtökohta koko säädöshankkeen ajan. Liikenne- ja viestintävirasto tulee hyödyntämään hakemuskäsittelyssä sähköistä asiointijärjestelmää, jossa tuen hakija voi saada ajantasaisen tiedon tuen määrärahan tilanteesta, sekä välittömästi hakemuksen jättäessään tiedon, että hakemus on vastaanotettu ja määrärahaan on tehty varaus tuen myöntämiseksi. Tällä tavoin hakijan oikeusvarmuus voidaan turvata, vaikka tukea haetaan vasta hankinnan jälkeen. Viime kädessä hakija voisi esimerkiksi vielä autoa hankkiessaan varmistaa, onko määrärahaa jäljellä, ennen taloudellista sitoutumista hankintaan. Pakettiauton ja kuorma-auton hankintatuen osalta ministeriö toteaa, että EU:n valtiontukisääntely edellyttää, että tuella on kannustava vaikutus, ja että tukea on haettava ennen ajoneuvon hankintaa. Lakiehdotuksessa on ajateltu, että hankintatukea koskevan hakemusmenettelyn tulisi olla ajoneuvoluokittain tarkasteltuna yhdenmukainen, ja tästä syystä ehdotuksessa on esitetty, että tuen ennakollinen hakeminen ja ehdollinen päätös koskisi kaikkia pakettiauton tai kuorma-auton hankintatuen hakijoita. Ministeriö katsoo, että lausunto ei tältä osin edellytä muutoksia lakiehdotukseen, mutta ehdottaa, että valiokunta sisällyttäisi mietintöönsä lyhyen kirjauksen yllä esitetystä perustelusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä oikeusministeriön huomiota ehdollisen päätöksen valituskelpoisuudesta ja toteaa, että lausunnossa esitetty oletus vastaa laintarkoitusta. Ministeriö ehdottaa, että lakiesityksen 14 §:n 3 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto tekisi asiassa ehdollisen päätöksen, jos 4 tai 5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät. Ministeriö ehdottaa lisäksi, että valiokunta sisällyttäisi mietintöönsä lyhyen tarkennuksen siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto tekisi ehdollisen päätöksen ainoastaan myönteisissä tapauksissa ja kielteisissä tapauksissa henkilö saisi ehdollisen päätöksen sijaan kielteisen päätöksen, johon on lain mukaan oikeus hakea muutosta.

Liikenne- ja viestintävirasto on ehdottanut lausunnossaan teknistä korjausta hankintatuen maksamista koskevaan 15 §:ään. Liikenne- ja viestintäviraston mukaan, jotta viranomaiselle jäisi asiassa harkinnanvaraa ja muotoilussa otettaisiin huomioon myös 3 §:n mukaiset tilanteet, joissa päätöstä ei ole vielä annettu, 15 §:n 2 momentin muotoiluun tulisi lisätä, että liikenne- ja viestintävirasto voisi ensirekisteröinnin viivästymistä koskevassa laiminlyönnissä päätöksen rauenneeksi toteamisen lisäksi myös hylätä hakemuksen.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ottaen huomioon edellä esitetty oikeusministeriön lausunnon kohta koskien esityksen terminologiaa päätöksen raukeamisesta ja hakemuksen hylkäämisestä ministeriö ehdottaa, että lakiesityksen 15 §:n 2 momenttia muutettaisiin siten, että tuen saajan laiminlyödessä ilmoitusvelvollisuutensa, Liikenne- ja viestintävirasto hylkäisi hakemuksen.

Edellä esitetyn lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa, että 16 §:n 2 ja 3 momenttiin tehtäisiin tekninen korjaus ja käytettäisiin 14 §:n kanssa yhdenmukaista sanamuotoa, jonka mukaan *muuntotukea koskevassa* hakemuksessa olisi *ilmoitettava* säännöksessä esitetyt tiedot.

Muuntotuen maksaminen (17 §)

Oikeusministeriö on todennut lausunnossaan, että muuntotukien osalta vaikuttaa siltä, että maksaminen pitäisi sitoa pikemminkin muuntotuen myöntämisen vahvistamista koskevaan päätökseen (16 §:n 4 mom.), eikä enää uudelleen muutoskatsastuksen hyväksymiseen, sillä muutoskatsastuksen hyväksyminen on mainittu 16 §:ssä jo tuen myöntämisen perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö pitää huomiota hyvänä ja ehdottaa, että lakiesityksen 17 § muutettaisiin siten, että tuen maksaminen olisi sidottu myönteiseen tukipäätökseen.

Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus (18 §) ja tiedonsaantioikeudet (19 §)

Oikeusministeriö on huomauttanut lausunnossaan, että ehdotettu tuen saajan tiedonantovelvollisuutta koskeva 18 § vaikuttaa suppeammalta kuin valtionavustuslain vastaava valtionavustuksen saajan tiedonantovelvollisuutta koskeva 14 §. Esityksestä ei käy ilmi, onko tämä ollut nimenomaan tarkoituksena vai olisiko pikemminkin valvonnan tehokkuuden ja sääntelyn selkeyden vuoksi syytä viitata ehdotetussa 18 §:ssä ”*sen lisäksi mitä valtionavustuslain 14 §:ssä säädetään…*”

Lisäksi oikeusministeriö on nostanut esiin, että valtionavustuslain 31 §:ssä säädetään tiedonsaantioikeudesta muilta viranomaisilta. Ehdotetun 19 §:n säännöskohtaisissa perusteluissa kuitenkin viitataan tiedonsaantioikeuksien osalta liikenteen palveluista annetun lain 233 §:n 2 momenttiin. Oikeusministeriö kiinnittää huomiota siihen, että viitattu liikennepalvelulain säännös ei vaikuta toimivan asianmukaisena lakiperustana Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeuksille sen koskiessa tietojen ylläpitotehtäviä, kun puolestaan ehdotetussa laissa on kyse valtionavustusten myöntämisestä. Asianmukaista olisi nojautua valtionavustuslain tiedonsaantioikeuksiin.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö pitää huomioita ilmoitusvelvollisuutta koskevan pykälän ja tiedonsaantioikeuksien suhteesta valtionavustuslakiin kannatettavina, ja ehdottaa, että lakiesityksen 18 § lisättäisiin oikeusministeriön ehdottama tarkennus ja että lakiesityksen 19 §:än lisättäisiin tiedonsaantioikeuksia koskeva viittaus valtionavustuslain 31 §:än.

Lisäksi ministeriö kiinnittää huomiota oikeusministeriön lausuntokohtaan, jossa todetaan, että jos tuen myöntämisen edellytyksenä on se, että ajoneuvo on tuen saajan nimissä rekisterissä yhden vuoden ajan, tulisi myös 18 §:ää täsmentää vastaamaan tätä. Ministeriö ehdottaa, että lakiesityksen 18 §:ää momenttia tarkennettaisiin seuraavasti: ” - - ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä *tuen saajan nimissä* säädetyn ajan.”

Oikeusministeriön 19.11.2021 kanssa käydyn keskustelun pohjalta liikenne- ja viestintäministeriö ehdottaa lisäksi, että 18 §:n 1 ja 2 momentti yhdistetään yhdeksi momentiksi, jolloin 1 momenttiin ehdotettu viittaus valtionavustuslain 14 §:ään koskisi myös ilmoitusvelvollisuutta ajoneuvon rekisterissä pitämisestä.

Muutoksenhaku (21 §)

Oikeusministeriö on todennut lausunnossaan, että jotta säännöksen perusteella ei jäisi minkäänlaista epäselvyyttä oikaisuvaatimuksen käyttöalasta (vrt. valtionavustuslain 34 §), asianmukaisempaa olisi muuttaa säännös vakiintuneeseen muotoon, jolloin muutoksenhakusäännös vastaisi myös valtionavustuslain muutoksenhakusääntelyä

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö pitää huomiota kannatettavana ja ehdottaa, että lakiesityksen 21 § muutettaisiin oikeusministeriön ehdotuksen mukaisesti sanamuotoon: ”*Tässä laissa tarkoitettuun* päätökseen saa vaatia oikaisua.”

Muilta osin liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole huomioita liikenne- ja viestintävaliokuntaan saapuneista lausunnoista.

Maria Hyvönen
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintäministeriö

Liite Rinnakkaistekstit LVM vastine HE 215/2021 vp

LIITE Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenne- ja viestintävaliokunnalle asiassa HE 215/2021 vp

Rinnakkaistekstit

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
3 §	3 §
Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset	*Täyssähköauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*
Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.	Täyssähköauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton. Tukea ei kuitenkaan voida myöntää yksityiselle elinkeinonharjoittajalle rekisteröitävän ajoneuvon hankintaan.
Hankintatuki voidaan myöntää, jos: 1) hankittavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö; 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen; 3) *hankittava* ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.	Hankintatuki voidaan myöntää, 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 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 täyssähköauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää *samalle henkilöautolle* ainoastaan kerran. Hankintatuki voidaan myöntää, vaikka hankintaan olisi myönnetty muuta avustusta valtion varoista.	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 §	4 §
Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset	*Pakettiauton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.	Sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton.
Hankintatuki voidaan myöntää, jos: 1) hankittavan pakettiauton ainoana käyttövoimana on sähkö tai pääasiallisena käyttövoimana on kaasu; 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen; 3) *hankittava* ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.	Hankintatuki voidaan myöntää, 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 sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinoharjoittajalle enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää *samalle pakettiautolle* ainoastaan kerran.	Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden *omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan* sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinoharjoittajalle enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintaa varten. Hankintatuki voidaan myöntää *samaa pakettiautoa varten* ainoastaan kerran.
Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille *vaikeuksissa olevalle yritykselle*. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.	Hankintatukea ei myönnetä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitetuille *vaikeuksissa olevalle yritykselle*. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.
5 §	5 §
Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset	*Kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytykset*

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.	Kuorma-auton hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuonna 2022 tai 2023 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen kuorma-auton tai perävaunun tai uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton.
Hankintatuki voidaan myöntää *sähkökäyttöiselle kuorma-autolle tai perävaunulle*, jos: 1) hankittavan raskaan ajoneuvon ainoa käyttövoima on sähkö; 2) hankittava ajoneuvo sitoudutaan ensirekisteröimään Suomeen; 3) *hankittava* ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.	Hankintatuki voidaan myöntää *sähkökäyttöisen kuorma-auton tai 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 kaasukäyttöiselle kuorma-autolle, jos: 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu; 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen; 3) *hankittava* ajoneuvo sitoudutaan pitämään liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen; ja 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.	Hankintatuki voidaan myöntää *kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten*, jos: 1) hankittavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu; 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen; 3) *hankittava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään yhden vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen tai pitkäaikaisvuokrattava ajoneuvo sitoudutaan pitämään tuen hakijan nimissä liikenneasioiden rekisterissä tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisterissä vähintään kolmen vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen*; ja 4) valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.
Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle	Hankintatuki voidaan myöntää yhden kalenterivuoden aikana luonnolliselle henkilölle yhden *omaan käyttöön hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan* sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten ja

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää *samalle kuorma-autolle* ainoastaan kerran.	oikeushenkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle enintään viiden sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hankintatukea voidaan myöntää *samaa kuorma-autoa varten* ainoastaan kerran.
Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.	Hankintatukea ei myönnetä vaikeuksissa oleville yrityksille. Hankintatuki voidaan myöntää vain, jos hankintaan ei ole myönnetty muuta avustusta valtion varoista.
13 §	13 §
Täyssähköauton hankintatuen hakeminen	*Täyssähköauton hankintatuen hakeminen*
Täyssähköauton hankintatukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta ajoneuvon hankinnan jälkeen. Hakemuksessa on ilmoitettava yksilöity selvitys hankitusta täyssähköautosta.	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.	Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hankintatukea tuen hakijalle, jos 3 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät.
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.	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. 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.	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.
Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää hankintatukea tuen hakijalle, jos 4 tai 5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät. Liikenne- ja	*Jos 4 tai 5 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät, Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen hakijan on*

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. Tuen myöntämisen ehtona on, että tuen hakija toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle tiedot hakemuksen kohteena olevan ajoneuvon sitovasta hankinnasta kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen *saamisesta.* Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.	*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 *toteaa päätöksellään hankintatuen myöntämisen rauenneeksi*. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto *päättää hankintatuen myöntämisen vahvistamisesta*.	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.* Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto *vahvistaa hankintatuen myöntämisen*.
15 §	15 §
Hankintatuen maksaminen	*Hankintatuen maksaminen*
Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo ensirekisteröidään tuen saajan nimiin liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin.	Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hankintatuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella sen jälkeen, kun hakemuksen kohteena oleva ajoneuvo ensirekisteröidään tuen saajan nimiin liikenneasioiden rekisteriin tai Ahvenanmaan ajoneuvorekisteriin.
Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen saaja ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto *toteaa päätöksellään hankintatuen myöntämistä koskevan päätöksen rauenneeksi.*	Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle ajoneuvon ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä välittömästi tiedon saatuaan, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua arvioidusta ensirekisteröintipäivästä. Jos tuen saaja ei ilmoita ensirekisteröinnin viivästymisestä tai toteutumatta jäämisestä Liikenne- ja viestintävirastolle määräajassa, Liikenne- ja viestintävirasto *hylkää hakemuksen*.
16 §	16 §
Muuntotuen hakeminen	*Muuntotuen hakeminen*
Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta. *Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää muuntotukea tuen hakijalle, jos 6 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät.*	Muuntotukea haetaan Liikenne- ja viestintävirastolta.

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, hakemuksessa on *oltava* tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutoskatsastuksesta.	Jos muuntotuen hakijana on luonnollinen henkilö, *muuntotukea koskevassa* hakemuksessa on *ilmoitettava* tiedot käytetystä muutossarjasta, muutoksen tekijästä ja hyväksytystä muutoskatsastuksesta. *Jos 6 §:ssä säädetyt 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. Hakemuksessa on *oltava* 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. Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. *Tuen myöntämisen ehtona on, että tuen hakija toteuttaa suunnitelman tai kuvauksen mukaisen muunnon ja toimittaa Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyn muutoskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen saamisesta.* Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.	Jos muuntotuen hakijana on oikeushenkilö tai yksityinen elinkeinonharjoittaja, tuen hakijan tulee toimittaa hakemus tuen myöntämistä varten Liikenne- ja viestintävirastolle ennen muunnon toteuttamista. *Muuntotukea koskevassa h*akemuksessa on *ilmoitettava* suunnitelma tai kuvaus käytettävästä muutossarjasta, tiedot muutoksen tekijästä, riittävä selvitys tuen hakijan saamasta muusta julkisesta tuesta tai avustuksesta sekä tämän lain mukaan haettavan tuen määrä. *Jos 6 §:ssä säädetyt edellytykset täyttyvät,* Liikenne- ja viestintävirasto tekee asiassa ehdollisen päätöksen. *Tuen hakijan on toteutettava suunnitelman tai kuvauksen mukainen muunto ja toimitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hyväksytyn muutoskatsastuksen tiedot kahden kuukauden sisällä ehdollisen päätöksen tiedoksisaamisesta*. Ehdolliseen päätökseen ei saa hakea muutosta.
Jos 3 momentissa tarkoitettu tuen hakija ei ole määräajassa toimittanut tuen myöntämisen edellytyksenä olevia tietoja tai Liikenne- ja viestintävirasto ei tietojen johdosta katso voivansa vahvistaa ehdollisena annettua päätöstä, Liikenne- ja viestintävirasto *toteaa päätöksellään muuntotuen myöntämisen rauenneeksi*. Muussa tapauksessa Liikenne- ja viestintävirasto *päättää muuntotuen myöntämisen vahvistamisesta*.	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 hankintatuen myöntämisen*.
17 §	17 §
Muuntotuen maksaminen	*Muuntotuen maksaminen*
Liikenne- ja viestintävirasto maksaa muuntotuen tuen saajalle myönteisen tukipäätöksen perusteella *sen jälkeen, kun ajoneuvon muutoskatsastus on hyväksytty*.	Liikenne- ja viestintävirasto maksaa muuntotuen tuen saajalle *myönteisen tukipäätöksen perusteella*.
18 §	18 §

HE 215/2021 vp lakiehdotus	*Vastine*
Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus	*Tuen saajan ilmoitusvelvollisuus*
Tuen saajan on ilmoitettava Liikenne- ja viestintävirastolle hankintatukea tai muuntotukea koskevaan tukipäätökseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluessa tapahtumasta.	*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 ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyn *yhden vuoden* ajan.	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 rekisterissä *tuen saajan nimissä* säädetyn ajan.
19 §	19 §
Tukia koskevat tiedot	*Tukia koskevat tiedot*
Tukia koskevia tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa noudattaen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ää.	Tukia koskevia tietoja tallennetaan ja ylläpidetään Liikenne- ja viestintävirastossa noudattaen liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 233 §:ää. *Tietojen saamisesta säädetään lisäksi valtionavustuslain 31 §:ssä.*
21 §	21 §
Muutoksenhaku	*Muutoksenhaku*
Tukea koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).	*Tässä laissa tarkoitettuun* päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).