LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Vastine

27.5.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

HE 46/2024 vp: Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta (HE 46/2024 vp, jäljempänä *hallituksen esitys*).

Valiokunnalle annettiin 16 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat: oikeusministeriö, valtionvarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Autoalan keskusliitto ja Autotuojat ja teollisuus ry (yhteislausunto), Autoliitto Ry, Etanoliautoilijat ry, ITS Finland ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Palta ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, StepOne Tech Oy, Suomen ympäristökeskus ja Sähköinen liikenne ry.

Oikeusministeriö toteaa lausunnossaan, ettei ministeriöllä ole huomauttamista hallituksen esitykseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuissa kirjallisissa lausunnoissa olevista säännösmuutosehdotuksista seuraavaa:

1. Paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuajat

Voimassa olevan lain 1 §:n 2 momentin 1 ja 2 kohdan mukaan tätä lakia sovelletaan sähkö-, kaasu- tai vetykäyttöisen pakettiauton tai kuorma-auton hankintatukeen, jota haetaan viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024.

Hallituksen esityksessä ei ehdoteta muutosta voimassa olevan lain mukaisiin hakuaikoihin.

Usea lausunnonantaja ehdotti paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuajan pidentämistä. **Autoalan keskusliitto, Autotuojat ja teollisuus ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Palta ry ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry** esittävät lausunnossaan, että hankintatukea olisi mahdollista **hakea 31.12.2027 asti**.

Usea lausunnonantaja perusteli näkemyksiään ajoneuvokannan uudistumisen tärkeydellä, raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen alkuvaiheella, yritysten investointivarmuudella ja sillä, ettei hankintatukiin allokoitua määrärahaa saataisi kulutettua loppuun.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittää lausunnossaan, että laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta olisi voimassa **31.12.2028 asti.** Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n lausunnon mukaan voimassa olevan lain 5 ja 6 §:ssä on joka tapauksessa kirjaus ”valtion talousarviossa tuen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä”, mikä luo tosiasialliset rajoitukset tuen myöntämiseen.

Sähköinen Liikenne ry tuo lausunnossaan esille, että sähköisen liikenteen toimiala pitää tärkeänä, että kannustimet luovat riittävän pitkän näkymän logistiikan toimijoille toteuttaa puhtaita ajoneuvoinvestointeja liiketoimintalähtöisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että mainittujen tukimuotojen osalta vuonna 2023 budjetoitu kolmivuotinen siirtomääräraha on käytettävissä ilman uudelleenbudjetointia **31.12.2025** asti.

Liikenne- ja viestintävirasto on arvioinut (27.3.2024), että jos loppuvuoden 2024 paketti- ja kuorma-autojen hakemusmäärät pysyisivät keskimäärin samoina kuin vuonna 2023, vuosina 2022-23 budjetoiduista määrärahoista jäisi käyttämättä kuorma-autojen osalta noin yksi miljoona ja pakettiautojen osalta noin 2,2 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäviraston arvion (7.5.2024) mukaan tämä tarkoittaisi sitä, että hankintatukiin aiemmin budjetoitu määräraha riittäisi keskimääräisellä menekillä kuorma-autojen osalta **31.7.2025** ja pakettiautojen osalta **31.8.2026** asti. Liikenne- ja viestintäministeriö tuo esille, että vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien menekkiä koskeviin arvioihin liittyy runsaasti epävarmuuksia mm. yleisen markkinatilanteen ja tukisummien porrastusten takia.

Yleinen taloustilanne huomioon ottaen ehdotukset hakuaikojen pidentämisestä eivät ministeriön näkemyksen mukaan aiheuta muutoksia lakiehdotukseen. Ministeriö tuo myös esille, että hakuaikojen pidentäminen pidemmäksi kuin mitä budjetoituja määrärahoja on käytettävissä lisäisi valtionapuviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa ja olisi haasteellista toteuttaa tuenhakijoiden oikeusvarmuus huomioiden.

2. Muuntotukien hakuajat

Hallituksen esityksessä ehdotetun 1 §:n 2 momentin 3 kohdan mukaan tätä lakia sovellettaisiin ajoneuvon muuntamiseksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamiseen myönnettävään tukeen, jota haetaan viimeistään 15 päivänä joulukuuta 2024 *(muuntotuki).*

Etanoliautoilijat ry ja **StepOneTech Oy** esittävät lausunnoissaan, että muuntotukien osalta lain soveltamista ei tulisi rajoittaa vain 15.12.2024 asti. Lausunnonantajat perustelevat näkemystään mm. sillä, että muutosten säätäminen vain puoleksi vuodeksi olisi lyhytjänteistä. Etanoliautoilijat ry tuo lisäksi lausunnossaan esille, että muuntotuen mahdollisesta jatkamisesta tulisi päättää budjettikysymyksenä.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että täyssähköautojen hankintatukiin tai muuntotukiin ei ole osoitettu lisärahoitusta vuosille 2023–2024, mutta aiemmin budjetoidusta määrärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion (30.1.2024) mukaan käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Kyseessä on vuonna 2022 myönnetty kolmivuotinen siirtomääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen kaasu- ja etanolikonversioiden tuet. Määräraha on ilman uudelleenbudjetointia käytettävissä 31.12.2024 asti. Uudelleenbudjetointia ei ole esitetty.

Ministeriö tuo esille, että muuntotukien hakuajan päättäminen esityksen mukaisessa aikataulussa on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto ehtii käsitellä loppuvuonna 2024 jätetyt hakemukset ja myöntää tukia määrärahan käyttöajan puitteissa. Ministeriö tuo myös esille, että hakuaikojen pidentäminen tässä tilanteessa lisäisi myös valtionapuviranomaisena toimivan Liikenne- ja viestintäviraston hallinnollista taakkaa ja olisi haasteellista toteuttaa tuenhakijoiden oikeusvarmuus huomioiden. **Siten ehdotetut muutokset eivät ministeriön näkemyksen mukaan aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.**

3. Etanolikonversion ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukien tukitasot, tuettavien ajoneuvojen määrät ja tukiohjelman laajentaminen

Etanoliautoilijat ja StepOneTech Oy esittävät lausunnoissaan, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen taso nostettaisiin 500 euroon.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittää, että kaasukuorma-autojen hankintatukia nostettaisiin seuraavasti: hankintatuki 8 000€ N2-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on enintään 12 tonnia, hankintatuki 16 000€ N3-luokan ajoneuvolle, jonka kokonaismaissa on enintään 40 tonnia ja hankintatuki 30 000€ ajoneuvolle, jonka kokonaismassa on yli 60 tonnia.

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry esittää, hankintatukea muutettaisiin siten, että jatkossa yksittäinen yritys voisi saada tukea enintään kymmenen kaasu- tai sähkökäyttöisen paketti- tai kuorma-auton hankintaan vuodessa.

Autoliitto Ry:n lausunnon mukaan tieliikenteen päästövähennysten sekä autokannan uudistumisen kannalta olisi tärkeää ottaa käyttöön myös täyssähköautojen hankintatukia.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että esityksen tarkoituksena ei ole arvioida uudelleen hankintatuen tai muuntotuen myöntämisen ehtoja tai laajentaa tukiohjelmaa vaan lähtökohtaisesti muuttaa voimassa olevaa lakia vastaamaan muuttuvaa EU:n valtiontukilainsäädäntöä ja palauttaa lainsäädäntöön mahdollisuus muuntotukiin eduskunnan lausuman (EV 20/2023 vp) mukaisesti.

Lausunnonantajien esitykseen muuntotuen nostamisesta 500 euroon etanolikonversioiden osalta ministeriö toteaa, että Liikenne- ja viestintäviraston vuonna 2022 julkaiseman selvityksen mukaan Suomessa markkinoilla olevia muutossarjoja myydään tyypillisesti 350–900 euron hintaan.[1] Ministeriössä tehtyjen havaintojen mukaan myös suomalaisen yrityksen mallivalikoimassa on alkuvuodesta 2024 ollut tarjolla konversiolaite alle 400 euron hintaan. Esitetyn 6 §:n mukaan muuntotuen myöntämisen edellytyksenä ei ole muuntamisen tekeminen tietyllä autokorjaamolla, joten muuntotuen voisi saada lain edellytyksien täyttyessä myös sellaisiin muuntoihin, jotka henkilö on itse tehnyt, edellyttäen, että muutos täyttää tekniset vaatimukset ja läpäisee muutoskatsastuksen. Mikäli tukisummaa nostettaisiin merkittävästi, vaarana olisi, että muuntotuen taso olisi korkeampi kuin mitä etanolikonversion tekemisen kustannukset.

[1] Etanoli- ja kaasukonversiosarjojen laajennuspotentiaalin selvitys, 21.11.2022, Tekijät Penttinen, Söderena, VTT, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2022, https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Etanoli-%20ja%20kaasukonversiosarjojen%20laajennuspotentiaalin%20selvitys_Traficom%202022.pdf.

Siten ministeriö toteaa, että ehdotetut muutokset eivät ministeriön näkemyksen mukaan aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

4. Muuntotuille varatun määrärahan suuntaaminen paketti- ja kuorma-autojen hankintatukeen

Autoalan keskusliitto ry ja Autotuojat ja teollisuus ry esittävät yhteislausunnossaan, että muuntotuille varattu määräraha tulisi suunnata paketti- ja kuorma-autojen tukeen. Esitystä perustellaan mm. sillä, että muuntotuille kohdennettu budjetti on suhteettoman suuri konversioiden kysyntään nähden.

Liikenne- ja viestintäministeriön kanta: Ministeriö toteaa, että budjetoidun määrärahan käyttökohteen muuttaminen uudelleenbudjetoinnilla ei ole yleisten budjettikäytäntöjen mukaista. Lisäksi ministeriö tuo esille, että eduskunnan lausuman (EV 20/2023 vp) mukaan eduskunta edellyttää, että hallitus tuo eduskunnalle esityksen, jolla lainsäädäntöön palautetaan mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. **Siten ministeriö toteaa, että ehdotetut muutokset eivät ministeriön näkemyksen mukaan aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.**

Yhteenvetona liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että kirjallisissa asiantuntijalausunnoissa ehdotetut muutokset eivät aiheuta muutoksia lakiehdotukseen.

Erityisasiantuntija, Emmi Simonen