

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuttamisen tuesta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuttamisen tuesta annettua lakia. Esityksen tarkoituksena on muuttaa lakia siten, että laissa säädettäisiin uudet edellytykset kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen myöntämisestä. Valtio maksaisi kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea vuosina 2020-2022. Hankintatukea myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka hankkii, pitkäaikaisvuokraa uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton. Lisäksi esityksessä ehdotetaan kumottavaksi jo päättyneen romutuspalkkion ehdot.

Pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti lailla edistettäisiin käyttövoimien asteittaista uudistumista ja kansallisen biokaasuohjelman tavoitteiden toteutumista.

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 seitsemänteen lisätalousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tukea varten siirretään 1 milj. euroa työ- ja elinkeinoministeriön pääluokan momentilta 32.20.47 liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan momentille 31.20.51.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.12.2020 ja olemaan voimassa 31.12.2022 saakka.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 Nykytila ja sen arviointi.....	3
3 Tavoitteet	5
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	5
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	5
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	6
4.2.1 Taloudelliset vaikutukset	6
4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	7
4.2.3 Ympäristövaikutukset	7
4.2.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset	9
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	9
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	9
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot	10
6 Lausuntopalaute.....	11
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	13
8 Voimaantulo	14
9 Suhde muihin esityksiin.....	14
9.1 Suhde talousarvioesitykseen	14
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	14
LAKIEHDOTUS	16
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta.....	16
LIITE	19
RINNAKKAISTEKSTI.....	19
Laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta.....	19

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia ns. taakanjakosektorin päästöistä. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt olivat vuonna 2018 yhteensä noin 11,5 miljoonaa tonnia hiilidioksidiekvivalenttia. Vuonna 2018 päästöt kasvoivat 0,2 milj. tonnia. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat lisääntyneet 1990-luvun alun laman jälkeen melko tasaisesti aina vuoteen 2007 asti. Vuodesta 2008 alkaen päästöt ovat pääsääntöisesti vähentyneet (poikkeuksina vuodet 2010, 2016 ja 2018). Päästöjen vähentyminen on kuitenkin ollut hyvin hidasta ja nykytoimilla liikenteen päästöt eivät vähene riittävässä määrin suhteessa päästövähennystavoitteisiin.

EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 39 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna (ns. taakanjakopäätös). Taakanjakosektoriin kuuluvat liikenne, maatalous, rakennusten erillislämmitys sekä jätteet. Kotimaan liikenteen päästöistä 90 prosenttia syntyy tieliikenteessä. Tieliikenteen päästöistä noin 55 prosenttia aiheutuu henkilöautoista ja noin 33 % raskaasta kalustosta. Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Kansallisista tavoitteista on sovittu kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa (2016) ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa (Kaisu, 2017). Sanna Marinin hallitusohjelman mukaisesti liikenteen päästöjä tulisi vähentää vähintään 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 päästötasoon verrattuna.

Liikenteen aiheuttamien kasvihuonekaasupäästöjen määrää voidaan karkeasti jaotellen vähentää kolmella tavalla: 1) vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta (kilometrejä) ja parantamalla muilla tavoin liikennejärjestelmän energiatehokkuutta, 2) siirtymällä liikennevälineissä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin sekä 3) ottamalla käyttöön entistä vähäpäästöisempiä tai uusiutuvia polttoaineita. Päästöttömien ja vähäpäästöisten teknologioiden käyttöönottoa on pyritty edistämään kohdentamalla määräraikaista rahoitusta sähköautojen hankintatuella sekä kaasu- ja flex fuel – autojen konvertointiin yhteensä 6 milj. euroa vuosittain ajalle 2018-2021. Tuet ovat kohdistettu henkilöautojen vähäpäästöistymisen edistämiseen.

Pääministeri Marinin hallitusohjelman mukaisesti on laadittu kansallinen biokaasuohjelma, jolla otetaan käyttöön biokaasun tuotantopotentiaali sekä kehitetään Suomen elinvoimaisuutta ja edistetään ilmastotavoitteisiin pääsyä. Biokaasuohjelmassa tunnistetaan kaasun merkitys erityisesti raskaan kaluston päästövähennysten aikaansaamisessa. Lisätalousarviossa päätettiin kohdistaa 1 milj. euroa rahoitusta kaasukäyttöisen raskaan kaluston hankintatukea varten. Tavoitteena on edistää raskaan kaluston vähäpäästöistymistä.

Esitys on laadittu virkamiestyönä liikenne- ja viestintäministeriössä.

2 Nykytila ja sen arviointi

Fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimien käyttöönotto on ollut hitaampaa raskaan liikenteen piirissä kuin henkilöautoliikenteessä. Kuorma-autoja oli Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien mukaan vuoden 2019 lopussa liikennekäytössä 95 141, joista 0,6 prosentin käyttövoima oli jokin muu kuin bensiini tai diesel. Kaasua käyttövoimanaan käyttäviä kuorma-autoja oli vuoden 2019 lopussa 181 kappaletta, joista vähintään 16 tonnin suurimman sallitun kokonaismassan kuorma-autoja oli 128 kappaletta.

HE 186/2020 vp

Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien raskaan liikenteen ajoneuvojen lukumääräistä tavoitetta ei ole asetettu. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän laatimassa toimenpideohjelmassa on asetettu noin 6000 kaasukäyttöisen raskaan liikenteen ajoneuvon tavoite vuodeksi 2030, jonka on laskettu olevan linjassa liikenteen päästöjen vähenemistavoitteen kanssa. Raskaan liikenteen käyttövoimien monipuolistumista julkisen sektorin kalusto- ja palveluhankinnoissa vauhdittaa puhtaan kaluston direktiivin täytäntöönpanovelvoite, jonka täyttämiseksi julkisen raskaan liikenteen kalusto- ja kuljetuspalveluhankinnoista 9 prosentin tulee olla puhtaita 8/2021-2025 ja 15 prosentin vuodesta 2026 eteenpäin. Suuri osa julkisen sektorin raskaaksi liikenteeksi tulkittavista kalusto- ja palveluhankinnoista kohdistuu kuitenkin ajoneuvoihin, jotka ovat tässä esityksessä suunnittelun tukimuodon ulkopuolella, kuten linja-autoihin ja kevyempiin paketti- ja kuorma-autoihin.

Tällä hetkellä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien raskaan liikenteen ajoneuvojen hankintaa ei suoraan tueta rahallisesti. Biokaasun verottomuus sekä nesteytetyn kaasun matalampi polttoaineverotus verrattuna dieseliin muodostavat kuitenkin kannustimen vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankinnalle.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa raskaassa liikenteessä rajoittaa ennen kaikkea korkea hankintahinta. Ollakseen kaupallisesti houkutteleva vaihtoehto loppukäyttäjille, vaihtoehtoisen käyttövoiman tulee olla elinkaarihinnaltaan kilpailukykyinen. Korkeampi auton ostohinta voi kompensoitua alhaisemmillä polttoainekustannuksilla, ja vaihtoehtoisen käyttövoiman houkuttelevuuteen voi vaikuttaa hankintatuella.

Kaasukäyttöiset raskaan liikenteen kuorma-autot ovat uutta, kehittyvää teknologiaa, josta saatavilla olevaa tietoa ja käyttäjäkokemuksia on toistaiseksi rajallisesti. Käytännössä kaikki kaasua käyttövoimanaan käyttävät raskaat kuorma-autot on otettu Suomessa käyttöön kahden viime vuoden aikana. Vuosittain käyttöön on otettu noin 50 kappaletta autoja. Kaasukäyttöisten raskaiden kuorma-autojen saatavuus on parantunut, kun useat valmistajat ovat tuoneet viime aikoina uusia malleja. Suomessa nesteytettyä kaasua käyttäviä raskaita kuorma-autoja tarjoaa tällä hetkellä kolme eri valmistajaa ja paineistettua kaasua käyttäviä kevyempiä kuorma-autoja neljä valmistajaa.

Kaasukäyttöinen polttoaine- ja moottoritekнологia jakautuu CNG (compressed natural gas, paineistettu maakaasu) ja LNG (liquified natural gas, nesteytetty maakaasu) -teknologioihin. Nesteytetyssä kaasussa on huomattavasti parempi energiatiheys, ja mahdollistaa pidemmät toimintasäteet raskaille puoli- ja täysperävaunuyhdistelmille. CNG-teknologia sopii paremmin lyhyiden ja keskipitkien matkojen ajoon, kuten jakeluautojen tai jäteautojen käyttöön. Maakaasun sijaan kaasukäyttöiset ajoneuvot voivat käyttää myös paineistettua biokaasua (CBG) tai nesteytettyä biokaasua (LBG). Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää kasvihuonekaasupäästöjä noin 10-20 prosenttia verrattuna fossiiliseen dieseliin, ja biokaasua käyttämällä on mahdollista saavuttaa noin 90 prosentin päästövähennys fossiiliseen dieseliin verrattuna.

Raskaan liikenteen kaluston hankintahinnan vaihteluväli on suuri riippuen ajoneuvon ominaisuuksista ja koosta. Myös sopimuskohtaiset hankintahinnat voivat vaihdella suuresti. Tämän vuoksi kaasukäyttöisen kaluston hankintatuen vaikutusta hankintahalukkuuteen on vaikea arvioida. Virkamiesarvion sekä Autoalan Tiedotuskeskuksen arvion mukaan kaasukäyttöisen kaluston hinta on dieselkäyttöisiä ajoneuvoja tällä hetkellä noin 15-30 prosenttia kalliimpaa, mikä tarkoittaa kymmeniä tuhansia euroja suurempaa hankintahintaa riippuen ajoneuvon ominaisuuksista. Raskaan kaluston suurten pääomakustannusten johdosta leasing-sopimukset ovat suosittu hankintamuoto uuden kaluston hankintaan. Leasing-

sopimusten hinnat ovat tapaus- ja ajoneuvokohtaisia, joten tuen merkitystä vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen leasing-sopimusten houkuttelevuuteen on haastavaa arvioida.

Kuorma-auton hankintahinnan lisäksi vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottohalukkuutta rajoittaa tällä hetkellä myös polttoaineen saatavuus. Liikennekäyttöön tarkoitettun kaasun jakeluasemat sijoittuvat tällä hetkellä pääasiassa vilkkaimpien väylien ja logististen solmukohtien yhteyteen. Polttoaineen jakelualan toimijat tulevat laajentamaan jakeluverkostoa lähitulevaisuudessa, mutta jakeluverkoston nykytila voi olla rajoittava tekijä liikennöitsijöiden tehdessä investointipäätöksiä.

Kuljetusyrietykset suhtautuvat uuteen teknologiaan toistaiseksi varauksellisesti. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry selvitti jäsenyrityksiensä halukkuutta investoida vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivaan kuljetuskalustoon kesäkuussa 2020 koostetussa kuljetusbarometrissä.¹ Vastanneista yrityksistä 82 prosenttia ei ollut aikeissa hankkia vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivaa kuljetuskalustoa seuraavan vuoden aikana, 16 prosenttia ei osannut sanoa, 1,18 prosenttia aikoi hankkia nesteytettyä kaasua käyttävää kalustoa, 0,34 prosenttia aikoi hankkia paineistettua kaasua käyttävää kalustoa ja 0,34 prosenttia aikoi hankkia sähköä käyttävää kalustoa. Kyselytutkimuksen otos oli 593 yritystä.

3 Tavoitteet

Myöntämällä hankintatukea kaasukäyttöisen kuorma-autojen hankintaa varten pyritään edistämään liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on edistää kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä sekä kaasuntankkausinfrastruktuurin laajentumista lisäämällä kysyntää.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen saamisen ehdot. Tukea myönnettäisiin uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton ostoa tai 3 vuoden pitkäaikaisvuokrausta varten. Tukea myönnettäisiin 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten ja 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa varten. Tuen saamisen edellytykseksi ehdotetaan ajoneuvon rekisteröimistä Suomeen sekä sen rekisterissäpitoa yhden vuoden ajan tuen myöntämisen jälkeen. Tukea saisi enintään viiden ajoneuvon hankintaa varten hakijaa kohden. Rekisteripidon ja tuen hakijakohtaisen määrän rajaamisella pyritään ehkäisemään hankintatuen mahdollisia väärinkäytöksiä sekä varmistamaan tuen riittävyys. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom vastaisi tuen myöntämisestä ja valvonnasta.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan romutuspalkkiota koskevien vaatimusten kumoamista, koska määrärahaa romutuspalkkion myöntämiseksi ei ole ollut saatavilla vuoden 2018 jälkeen. Jo päättyneen romutuspalkkioon liittyvien pykälien kumoaminen on lakitekninen muutos. Romutuspalkkiota sekä mahdollisia muita tukimuotoja arvioidaan kokonaisuudessaan fossiilittoman liikenteen tiekartan yhteydessä ja näistä annetaan tarvittaessa erillinen hallituksen esitys.

¹ SKAL Kuljetusbarometri 2/2020

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

Hankintatuki kaasukäyttöisen kuorma-auton ostoa tai leasingia varten tekee paineistettua tai nesteytettyä kaasua käyttövoimanaan käyttävän kaluston hankinnan houkuttelevammaksi laskemalla hankintahintaa ja siten parantamalla elinkaarikustannuksia verrattuna dieseliä käyttävään kalustoon. Riittäviä tietoja tukisumman vaikuttavuuden arvioimiseksi esimerkiksi hintajoustopien avulla ei kuitenkaan ole mahdollista johtuen puuttuvista hintatiedoista ja kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston uutuudesta, jonka johdosta riittävää historiatietoa luotettavaan trendiarvioon ei ole. Arviot taloudellisista vaikutuksista ja tuen käyttöasteesta ovat siksi epävarmoja.

Käytännössä kaikki paineistettua tai nesteytettyä kaasua käyttävien yli 16-tonnisten kuorma-autojen käyttönotot ovat tapahtuneet viime kahden vuoden aikana. Suhteellinen kasvu on ollut ripeää johtuen ajoneuvojen alhaisesta kappalemäärästä. Vuonna 2018 otettiin käyttöön 13 paineistettua kaasua (CNG) ja 8 nesteytettyä kaasua (LNG) polttoaineena käyttävää, tuen ehdot täyttävää ajoneuvoa. Vuonna 2019 tuen ehdot täyttäviä CNG-ajoneuvoja otettiin käyttöön 32 kappaletta ja LNG-ajoneuvoja 25 kappaletta.

Mikäli ajoneuvojen suosio kehittyisi vahvasti myös vuonna 2020, rekisteröitäisiin CNG-ajoneuvoja noin 78 kappaletta ja LNG-ajoneuvoja vastaavasti noin 78 kappaletta. Kuljetusyrityksien varauksellisen suhtautumisen koskien vaihtoehtoisia käyttövoimia sekä COVID-19 pandemiasta johtuvan heikon taloussuhdanteen johdosta oletus kasvavasta ajoneuvojen käyttöönoton kappalelukumäärästä on todennäköisesti ylioptimistinen. On mahdollista, että kustannuskilpailukyky raskaan kaluston investointipäätöksissä korostuu entisestään, mikä voi johtaa vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivan kaluston kysynnän kasvun taittumiseen. Oletuksina taloudellisten ja ympäristövaikutusten arvioinnissa on käytetty alarajana vuoden 2019 kysyntää ja ylärajana oletettua ajoneuvomäärää, jos miljoonan euron tukisumma käytetään täysimääräisesti. Perustuen CNG- ja LNG-ajoneuvojen aiempaan kysyntään, arvioidut ajoneuvohankintamäärät vuodelle 2020 ovat tässä vaihtoehdossa 58 kappaletta CNG-autoja ja 59 kappaletta LNG-autoja. Hankintatuella on todennäköisesti pieni positiivinen vaikutus hankinnan houkuttelevuuteen, mutta vaikutusta ei tarkasti pysty arvioimaan.

Taulukko 1: Arvioita ajoneuvomääristä ja käytetyistä tuista.

	Mikäli kysyntä pysyy 2019 tasolla	Käytetty tuki	Mikäli tuki käy- tään kokonaan	Käytetty tuki
CNG	32	160 000 €	58	290 000 €
LNG	25	300 000 €	59	708 000 €
		460 000 €		998 000 €

Tuen asettamisella haluttujen vaikutusten toteutuminen riippuu olennaisesti siitä, muuttavatko tuensaajat käyttäytymistään haluttuun suuntaan. Tukisumman koon ja kaasukäyttöisen raskaan kaluston kysynnän kehityksen perusteella on todennäköistä, että hankintatuki kohdistuu sellaisille tuensaajille, jotka olisivat hankkineet kaasukäyttöistä raskasta kalustoa myös ilman

hankintatukea. Tällöin hankintatuen pääasiallinen vaikutus on hankintatuen saavien yritysten kilpailukyvyyn parantuminen verrattuna tilanteeseen, jossa hankintatukea ei ole saatavilla.

Kaasukäyttöisen raskaan kaluston hankintatuen taloudelliset vaikutukset valtiolle muodostuvat hankintatukiin käytettävään enintään yhden miljoonan euron tukisumman lisäksi alentumista polttoaine- ja ajoneuvo-verokertymiin vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen syrjäyttäessä dieselillä toimivaa kalustoa sekä dieselin käyttöä. Näiden verokertymämuutosten koko on ajoneuvojen pienen kappalemäärän johdosta maltillinen.

4.2.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Uuden tuen myöntämisestä vastaisi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Tukisumman alhaisen tason ja ajoneuvojen vähäisen määrän takia vaikutukset viranomaisen toimintaan ovat hyvin maltilliset.

4.2.3 Ympäristövaikutukset

Kaasukäyttöisen ajoneuvokaluston tavoiteltujen ympäristövaikutuksien toteutuminen riippuu vahvasti siitä, käyttävätkö ajoneuvot maakaasua vai biokaasua. Maakaasun käyttö polttoaineena vähentää päästöjä noin 10-20 prosenttia. Maakaasun suhteellinen ympäristöystävällisyys fossiiliseen dieseliin verrattuna vähenee ajan myötä biopolttoaineen jakeluelvoitteen asteittain kiristyessä. Biokaasua käyttämällä on mahdollista päästä noin 80-90 prosentin päästövähennykseen. Liikennekäyttöön tarkoitettu kaasu myydään kiloissa, joka vastaa 1,39 litraa dieseliä. Maakaasun arvonlisäveroton litraperusteinen hinta on 0,565 €/l ja biokaasun 0,697 €/l fossiilisen dieselin arvonlisäverottoman hinnan ollessa n. 0,912 €/l. (kaasihintatiedot 11.8.2020, Gasum). Maakaasu on selvästi kilpailukykyisempää biokaasuun nähden, joten on todennäköistä, että kaasua polttoaineenaan käyttävät raskaan liikenteen ajoneuvot suosivat maakaasua. Biokaasua suosivat esimerkiksi sellaiset kuljetusyrietykset, joiden asiakkaat edellyttävät kuljetuspalveluita tuottavilta yhteistyökumppaneiltaan ympäristöystävällisten tavoitteiden täyttämistä. Päästövähennyksen arvioinnissa on siksi oletettu, että kaasua polttoaineenaan käyttävät ajoneuvot käyttävät 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua polttoaineenaan. Vaihtoehtoisessa skenaariossa ajoneuvot käyttäisivät ainoastaan biokaasua.

Päästövähennyksiä arvioitaessa on käytetty seuraavia taustatietoja² sekä laskentatapaa:

- Maakaasun päästövähennys 15 prosenttia, biokaasun päästövähennys 85 prosenttia dieseliin verrattuna.
- CNG-ajoneuvojen CO₂-ekvivalenttipäästöt 600g/km, polttoaineen keskikulutus 25,5 l/100 km, vuotuinen ajosuorite 60 000 km/ajoneuvo.
- LNG-ajoneuvojen CO₂-ekvivalenttipäästöt 960g/km, polttoaineen keskikulutus 40,9 l/100 km, vuotuinen ajosuorite 150 000 km/ajoneuvo.

² LIPASTO-yksikköpäästötietokanta

² Tavoiteltu kokonaispäästövähennys: 50 prosenttia vuoden 2005 päästötasosta, joka oli 12,4 miljoonaa CO₂-tonnia (Lipasto)

HE 186/2020 vp

- Kaasun käytön päästökerroin verrattuna fossiilisen dieselin käyttöön, kun maakaasua käytetään 80-prosenttisesti ja biokaasua 20-prosenttisesti: $1 - (0,80 \cdot 0,15 + 0,20 \cdot 0,85) = 0,71$
- Ajoneuvo kohtainen päästövähennys: vuotuinen ajosuorite * ajoneuvon päästöt g/km * kaasun käytön päästökerroin.
- Päästövähennys yhteensä: ajoneuvo kohtainen päästövähennys kerrottuna skenaario kohtaisella ajo-neuvomäärällä.

Taulukoihin 2 ja 3 on koottu arviot ympäristölle haitallisten päästöjen vähenemisestä eri ajoneuvomäärillä ja biokaasun käyttösuuksilla. Mikäli ajoneuvot käyttävät 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua, vuotuinen päästövähennys on arviolta 1378-3069 CO₂-ekvivalenttitonnia riippuen käyttöön otettujen ajoneuvojen määrästä. Mikäli ajoneuvot käyttäisivät ainoastaan biokaasua, vuotuinen päästövähennys³ on arviolta 4039-8996 CO₂-ekvivalenttitonnia riippuen käyttöön otettujen ajoneuvojen määrästä.

Mikäli ajoneuvot käyttävät 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua, päästövähennys on noin 0,04 %-0,09 % kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,01 %-0,02 % liikenteen päästövähennystavoitteesta.

Mikäli ajoneuvot käyttävät 100-prosenttisesti biokaasua, päästövähennys on noin 0,12 %-0,26 % kuorma-autoliikenteen vuotuisista päästöistä ja noin 0,03 %-0,07 % liikenteen päästövähennystavoitteesta⁴.

Arvion pohjalta ei kuitenkaan voi todeta, kuinka suuri osuus päästövähennysistä johtuu hankintatuen käyttöönotosta. Raskaan liikenteen päästövaikutukset vaihtelevat huomattavasti ajoneuvo kohtaisesti, ja merkittävimmät päästövähennykset syntyvät, jos paljon ajavien raskaiden täysperävaunuyhdistelmien ajoneuvokanta uudistuisi vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivilla ajoneuvoilla.

Taulukko 2: Arvio päästöistä ja päästövähennysistä ajoneuvojen käyttäessä 80-prosenttisesti maakaasua ja 20-prosenttisesti biokaasua, CO₂-ekvivalenttia, tonnia/vuosi

	Mikäli ajoneuvojen kysyntä pysyy 2019 tasolla	Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100 % fossiilista dieseliä	Mikäli hankintatuki käytetään kokonaan	Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100 % fossiilista dieseliä
CNG-ajoneuvot	818	1152	1482	2088
LNG	2556	3600	6032	8496
Yhteensä	3374	4752	7515	10584

³ Kuorma-autoliikenteen päästöt vuonna 2018 olivat noin 3,49 miljoonaa CO₂-tonnia (Tilastokeskus)

⁴ Tavoiteltu kokonaispäästövähennys: 50 prosenttia vuoden 2005 päästötasosta, joka oli 12,4 miljoonaa CO₂-tonnia (Lipasto)

HE 186/2020 vp

Päästövähennemä		1378		3069
-----------------	--	------	--	------

Taulukko 3: Arvio päästöistä ja päästövähennmästä ajoneuvojen käyttäessä 100-prosenttisesti biokaasua, CO₂-ekvivalenttia, tonnia/vuosi

	Mikäli ajoneuvojen kysyntä pysyy 2019 tasolla	Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100 % fossiilista dieselä	Mikäli hankintatuki käytetään kokonaan	Mikäli ajoneuvot käyttäisivät 100 % fossiilista dieselä
CNG-ajoneuvot	173	1152	313	2088
LNG	540	3600	1274	8496
Yhteensä	713	4752	1588	10584
Päästövähennemä		4039		8996

On todennäköistä, että kaasukäyttöisten raskaiden ajoneuvojen päästövähennemä olisi toteutunut markkinaehtoisesti hankintatuesta huolimatta. Hankintatuki on kuitenkin signaali kuljetusalalle valtion sitoutumisesta biokaasuohjelman, kansallisen ilmastostrategian sekä vähäpäästöisen liikenteen tiekartan tavoitteisiin, joka voi muuttaa kuljetusalan suhtautumista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivia raskaita ajoneuvoja kohtaan. Muita positiivisia ajureita vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien raskaiden ajoneuvojen yleistymiselle ovat logistiikkapalveluja ostavien merkittävien asiakkaiden omat ympäristötavoitteet, teknologian yleistyminen ja alenevat kustannukset sekä dieselin suhteellisen kustannusedun mahdolliset tulevat muutokset. Vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen houkuttelevuutta parantaa myös liikennekäyttöön tarkoitettun kaasun jakeluverkoston laajentuminen lähitulevaisuudessa.

4.2.4 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Esityksellä ei arvioida olevan merkittäviä yhteiskunnallisia vaikutuksia ympäristö- ja taloudellisten vaikutusten lisäksi.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Kaasuhankintatuen suuruus voitaisiin määrittää niin, että se määräytyisi fossiilisella polttoaineella kulkevan raskaan ajoneuvon ja kaasukäyttöisen ajoneuvon hinnaneron perusteella. Tällaista tukimallia on käytetty esimerkiksi Ruotsissa ja Norjassa. Tuki olisi kuitenkin käytännössä haastavaa toteuttaa, sillä kuorma-autojen markkinahinnat eivät ole Suomessa julkisesti saatavilla. Tuen myöntäminen ajoneuvon hintaeron perusteella arvioidaan lisäävän viranomaisten hallinnollista työtä.

Kaasuhankintatuen suuruus voisi määräytyä myös esimerkiksi sen mukaan, mitä kaasupolttoainetta ajoneuvossa käytetään. Tuki voisi olla suurempi ajoneuvoille, jotka käyttävät polttoaineena maakaasun sijaan biokaasua. Tällä olisi tieliikenteestä aiheutuvia päästöjä vähentävä vaikutus ja siten positiivisia ympäristövaikutuksia. Kaasuhankintatuen kohdentaminen biokaasua käyttäviin ajoneuvoihin olisi kuitenkin hyvin haastavaa, sillä käytettävän polttoaineen seuraaminen vaatisi jatkuvaa valvontaa ja olisi hallinnollisesti erittäin raskasta toteuttaa. Huomioiden käytettävissä olevan tukimäärän rajallisuus ja sen myötä saatavien ajoneuvojen vähäinen lukumäärä, olisi seurantajärjestelmän toteuttamisen hallinnolliset kustannukset suhteettoman suuret verrattuna saavutettavissa olevaan ilmastohyötyyn.

Lisäksi kaasukäyttöisten ajoneuvojen houkuttelevuutta voitaisiin lisätä verotuksen ja muiden hinnoitteluun liittyvien vaihtoehtojen avulla.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

Kaasukäyttöisten raskaiden kuorma-autojen hankintatukia on käytössä monissa eri maissa. Hankintatukien toteutuskeinona on ollut suorat tuet. Lisäksi kaasujoneuvojen käyttöä on tuettu välillisesti tullimaksuvapautuksien sekä polttoaineen verotukseen liittyvien huojennuksien avulla.

Ruotsi

Ruotsissa on ollut käytössä vuodesta 2015 lähtien oikeushenkilöille suunnattu ilmastoinvestointien hankintatuki, jota voi hakea myös kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Tuki myönnetään prosenttiosuutena kaasukäyttöisen raskaan ajoneuvon ja yksinomaan fossiilisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon hinnaneroa. Tuen suuruuteen vaikuttaa investoinnin avulla saavutettavien päästövähennysten määrä, kuten se, missä suhteessa ajoneuvon polttoaineena on tarkoitus käyttää maakaasua ja biokaasua. Lisäksi hakijan tulee antaa tiedot hakemushetkellä käytössä olevan ajoneuvon ajokilometreistä, polttoaineenkulutuksesta sekä hankittavan ajoneuvon odotetusta käyttöajasta. Käytännössä kaasukäyttöisille kuorma-autoille myönnetty tuki on ollut 40-60 % fossiilisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon ja kaasukäyttöisen ajoneuvon hinnaneroa.

Lisäksi Ruotsin energiavirasto myöntää tukea biokaasun kehittämistä ja käytön edistämistä varten. Biokaasutuesta on säädetty kansallisessa asetuksessa (Förordning 2018:1545 om stöd för utveckling och användning av flytande biogas). Asetuksen mukaan oikeushenkilölle voidaan myöntää tukea biokaasun käyttöä edistäviin hankkeisiin, kuten kaasukäyttöisen raskaan kaluston ajoneuvon hankintaa varten. Tukea haetaan erillisen innovaatioklusterin (Drive LBG) kautta. Ruotsin energiavirasto on myöntänyt biokaasun tukemiseen yhteensä 200 miljoonaa kruunua vuoden 2021 loppuun saakka. Kaasua käyttövoimanaan käyttäville ajoneuvoille myönnetty tuki on ollut 40 % hinnaneroa verrattuna vastaavaan dieselkäyttöiseen raskaan kaluston ajoneuvoon.

Norja

Norjassa oikeushenkilöt voivat hakea hankintatukea massaltaan yli 3,5 tonnin kaasu-, sähkö tai vetyajoneuvon hankintaa varten. Tuen suuruus perustuu kaasujoneuvon ja yksinomaan fossiilisella polttoaineella kulkevan ajoneuvon hinnaneroon. Tuen suuruus on suurille yrityksille 40 % ja pienille ja keskisuurille yrityksille 50 % hinnaneroa. Kaasujoneuvon hankintatuen saamisen edellytyksenä on, että vähintään puolet ajoneuvon polttoaineesta sitoudutaan hankkimaan biokaasuna.

Saksa

Saksassa on vuodesta 2018 lähtien ollut käytössä tukiohjelma kuljetusalan energiatehokkaiden ja/tai vähäpäästöisten raskaiden ajoneuvojen hankinnoille. Ohjelma on tällä hetkellä voimassa vuoden 2020 loppuun saakka. Paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän raskaan kaluston hankintatuen suuruus on enintään 8 000 euroa ja nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän ajoneuvon hankintatuki on enintään 12 000 euroa. Tuen määrä voi kuitenkin olla enintään 40 % dieselajoneuvon ja kaasukäyttöisen ajoneuvon hinnanerosta.

Espanja

Espanjassa on käytössä vaihtoehtoisille käyttövoimille suunnattu hankintatuki, jota voi hakea myös kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Tukea myönnettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2019. Vuonna 2020 tukea myönnetään raskaan kaluston ajoneuvojen hankintaa varten siten, että N2 luokan kaasukäyttöiselle ajoneuvolle myönnettävä tuki on enintään 4 500 euroa. N3 luokan ajoneuvoista massaltaan alle 18 tonnin ajoneuvo voi saada tukea enintään 6 300 euroa ja massaltaan yli 18 tonnin ajoneuvo voi saada tukea enintään 13 500 euroa. Tuki on yhtä suuri paineistettua ja nesteytettyä bio- ja maakaasua käyttövoimanaan käyttävälle ajoneuvolle.

6 Lausuntopalaute

Esitys on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä virkatyönä. Esitysluonnos on ollut lausuntokierroksella 19.8.-13.9.2020.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 18 taholta, sisältäen esimerkiksi järjestöjä, elinkeinoelämän edustajia, ministeriöitä ja valtion viranomaisia. Nämä tahot olivat: maa- ja metsätalousministeriö, oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Luonnonvarakeskus, Suomen ympäristökeskus, Autoalan tiedostuskeskus, Bioenergia ry, Energiateollisuus ry, Gasum Oy, Jätehuoltoyhdistys ry, maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry sekä Teknoliikenteen tutkimuskeskus.

Lausuntopyyntöön saatiin vastauksia yhteensä 24 kappaletta. Lausuntoja antoivat seuraavat tahot: oikeusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Luonnonvarakeskus, Suomen ympäristökeskus, Autoalan Keskusliitto ry ja Auto-tuotajat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Iveco Finland Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Maakuljetuspooli, Okline Oy, Rohe Solutions Oy, Satakuntaliitto, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Sähköinen liikenne ry, Veho Ab Oy sekä Volvo Finland Ab. Lisäksi lausuntopyyntöön saatiin vastaus yksityishenkilöltä. Ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö ilmoittivat, että heillä ei ole lausuttavaa asiasta.

Lausunnonantajat pitivät esitystä yleisesti ottaen kannatettavana ja tarkoituksenmukaisena. Lausunnonantajien kommentit ja ehdotukset keskittyivät pääosin tukimekanismin teknisiin seikkoihin.

Esitystä kannattivat ainakin työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Luonnonvarakeskus, Suomen ympäristökeskus, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuotajat ja -teollisuus ry, Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Gasum Oy, Logistiikkayritysten Liitto ry, Rohe

HE 186/2020 vp

Solutions Oy, Satakuntaliitto, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen kaasuyhdistys ry sekä Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Useat lausunnonantajat huomauttivat, että koska markkinoilla on tasan 16 000 kiloa painavia kuorma-autoja, olisi hankintatuki tarkoituksenmukaista kohdistaa myös niihin,

eikä ainoastaan 16 000 kilon painorajan ylittäviin ajoneuvoihin. Muutosta ehdottivat Liikenne- ja viestintävirasto, Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja –teollisuus ry, Bioenergia ry, Gasum Oy, Iveco Finland Oy sekä Suomen Biokierto ja Biokaasu ry. Ehdotus on otettu huomioon esityksen viimeistelyssä.

Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Maakuljetuspooli sekä Suomen kaasuyhdistys ehdottivat, että hankintatuki kohdistettaisiin myös kuorma-autoja kevyempiin raskaisiin ajoneuvoihin, kuten pakettiautoihin tai traktoreihin. Hankintatuen laajentamista kevyempiin raskaisiin ajoneuvoihin ei otettu esityksessä huomioon, sillä tukimäärä on rajallinen ja tuen kohdistamisella kuorma-autoihin voitaisiin saavuttaa suurempi ympäristöhöyty.

Lisäksi Bioenergia ry, Etanoliautoilijat ry, Sähköinen liikenne ry sekä Sähköteknisen kaupan liitto ry toivat lausunnoissa esiin muiden päästövähennyskeinojen, kuten täyssähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen ja romutuspalkkion uudistamista. Ehdotuksia ei ole huomioitu esityksessä, sillä nämä arvioidaan erikseen fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelun yhteydessä.

Hankintatuen ehdoksi esitettiin auton rekisteröintiä Suomeen Liikenne- ja viestintäviraston sekä Autoalankeskusliitto ry:n ja Autotuojat ja –teollisuus ry:n toimesta. Ehdotus on huomioitu hallituksen esityksen viimeistelyssä.

Liikenne- ja viestintävirasto ehdotti harkittavaksi, että laissa määriteltäisiin vähimmäisaika, jonka ajoneuvon tulisi olla Suomen ajoneuvorekisterissä. Lisäksi Autoalan Keskusliitto ry ja Autotuojat ja –teollisuus ry ehdottivat, että tukea voitaisiin myöntää yhdelle tuensaajalle enintään viiteen autoon. Hallituksen esityksen jatkovalmistelussa otettiin molemmat ehdotukset huomioon. Muutoksilla pyritään ehkäisemään kuorma-autojen jälleenmyyntiä ulkomaille sekä mahdollisia muita hankintatuen väärinkäytöksiä.

Valtiovarainministeriö kannatti romutuspalkkiota koskevien pykälien poistamista laista. Valtiovarainministeriö kuitenkin kritisoi tukimekanismia heikosta kustannustehokkuudesta.

Oikeusministeriö ehdotti tarkennuksia hankintatuen myöntämistä ja muutoksenhakua koskeviin pykäliin. Oikeusministeriön esittämät muutokset on otettu huomioon hallituksen esityksen viimeistelyssä.

Bioenergia ry ehdotti, että mahdollisen myöhemmässä vaiheessa käyttöön otettavan tuen lähtökohtana voisi olla biokaasun edistäminen.

Hallituksen esitysluonnoksesta tehdyt lausunnot ovat saatavilla internet-osoitteessa:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=43259f8f-61a8-4b41-84c1-0b0b75a9d125>

7 Säännöskohtaiset perustelut

1 §. *Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin.* Pykälään ehdotetaan lisättäväksi lain soveltamisalaan mahdollisuus myöntää valtion avustusta kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*kaasuhankintatuki*). Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi viittaus romutuspalkkioon. Romutuspalkkiota varten varattiin valtion varoja vuodelle 2018, jonka jälkeen romutuspalkkiota varten ei ole kohdennettu lisärahoitusta. Poistamalla romutuspalkkio soveltamisalasta selkeytetään lainsäädäntöä. Lain soveltamisaikaa ehdotetaan muutettavan koskemaan myös vuotta 2022 kaasuhankintatuen osalta. Sähköautojen hankintatukeen ja muuntotukeen ei esitetä muutosta.

2 §. *Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi.

3 §. *Hankintatuen myöntämisen edellytykset.* Pykälän 3 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Pykälän 3 momentissa säädettiin, ettei hankintatukea makseta, jos saman sähköauton hankintaa varten on maksettu romutuspalkkio. Nykyinen 1 ja 2 momentti säilyisi ennallaan.

3 a §. *Kaasuhankintatuen myöntämisen edellytykset.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jolla säädettäisiin kaasuhankintatuen maksamisen ehtoista. Kaasuhankintatukea myönnettäisiin uuden kuorma-auton hankintaan, jonka suurin tieliikenteessä sallittu massa on vähintään 16 000 kiloa ja jonka ajonaikaisena käyttövoimana on pääasiallisesti kaasu. Auton rekisteriin merkittävä käyttövoima perustuu moottorin päästöhyväksyntään. Moottorin päästöhyväksyntä on harmonisoitu EU:n ja YK:n tasolla. Tällä hetkellä pääasiallisen käyttövoiman ollessa kaasu rekisteriin merkittävä käyttövoima on jokin seuraavista: CNG, LNG, HL-ryhmän maakaasu tai Diesel/LNG. Raskaissa kuorma-autoissa käytössä oleva Diesel/LNG moottori käyttää pääasiallisena käyttövoimanaan metaanikaasua ja pienen määrän dieseliä kaasun sytyttämiseen. Tällaisella autolla ei voi ajaa pelkällä dieselillä kuin tilapäisesti lyhyen matkan pienellä nopeudella. Näin ollen raskaiden kuorma-autojen käyttövoiman ollessa diesel/LNG on pääasiallinen käyttövoimana kaasu.

Lisäksi edellytyksenä olisi, että hankittava ajoneuvo ensirekisteröitäisiin Suomeen ja pidettäisiin rekisterissä vähintään 1 vuoden ajan hankinnan jälkeen. Tuen maksamisen edellytyksenä olisi myös, että avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

5 §. *Avustuksen määrä.* Pykälän 1 ja 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Pykälän 1 ja 2 momentissa säädettiin romutuspalkkiona myönnettävän avustuksen määrästä. Nykyinen 3 momentti siirtyisi 1 momentiksi. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin kaasuhankintatuen suuruudeksi 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Lisäksi lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin kaasuhankintatuen suuruudeksi 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Nykyinen 4 momentti säilyisi muuttumattomana.

6 §. *Avustuksen saaja.* Pykälän 1 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Nykyinen 2 momentti siirtyisi 1 momentiksi. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin kaasuhankintatuen myöntämisestä oikeushenkilölle sekä luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa kaasukäyttöisen kuorma-auton. Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voisi saada tukea enintään viiden kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Nykyisen 2 ja 3 momentin sanamuoto muutettaisiin yhdenmukaiseksi uuden 2 momentin kanssa.

7 §. *Romutuspalkkion maksaminen.* Pykälä ehdotetaan kumottavaksi.

9 a §. Kaasuhankintatuen maksaminen. Lakiin ehdotetaan otettavaksi uusi pykälä, jolla säädettäisiin kaasuhankintatuen maksamisesta. Pykälän 1 momentin mukaan uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton ostajalle tai pitkäaikaisvuokraajalle myönnettäisiin kaasuhankintatuki hakemuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto myöntäisi tuen hakijalle. Hakemukseen tulisi liittää yksilöity selvitys hankitusta kaasukäyttöisestä ajoneuvosta. Kaasuhankintatuen maksaminen tapahtuisi valtionavustuslain 12 §:n 1 momentin mukaisella menettelyllä, jonka mukaan viranomaisen tekee valtionavustuspäätöksen ja maksaa valtionavustuksen sen saajalle yhtenä tai useampana eränä kustannusten ajoittumisen perusteella.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvoite ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hankitun kaasukäyttöisen kuorma-auton pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaan tai ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyin yhden vuoden ajan. Ehdotuksen tarkoituksena on varmistaa Liikenne- ja viestintäviraston mahdollisuus takaisinperiä myönnetty tuki osittain tai kokonaan. Tuki voidaan periä takaisin osittain esimerkiksi tilanteissa, joissa aikavaatimus on osittain täytynyt tai ajoneuvo joudutaan poistamaan rekisteristä lunastuksen myötä.

12 §. Muutoksenhaku. Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan yksinkertaistettavan ja muutettavan yhdenmukaisemmaksi muun lainsäädännön kanssa. Muutosta haettaisiin Liikenne- ja viestintävirastolta. Pykälän 2 momentissa säädettiin, ettei oikaisuvaatimusta tai valitusta saa tehdä, jos valtion talousarvioon avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa ei ole enää käytettävissä. Pykälän 2 momentti ehdotetaan kumottavaksi siihen sisältyvän tarpeettoman valituskiellon vuoksi.

14 §. Voimaantulo. Pykälän 1 momenttia ehdotetaan muutettavaksi niin, että laki olisi voimassa 31 päivään joulukuuta 2022. Pykälästä ehdotetaan poistettavaksi viittaus romutuspalkkioon. Pykälään lisättäisiin kaasuhankintatuen voimaantulo sekä hakemusten jättämisen määräaika.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että laki tulee voimaan 1.12.2020.

9 Suhde muihin esityksiin

9.1 Suhde talousarvioesitykseen

Esitys liittyy valtion vuoden 2020 lisätalousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä.

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta siten, että laissa säädettäisiin uudet edellytykset kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen myöntämisestä. Lailla pyritään edistämään autokannan uusiutumista ja vaihtoehtoisten polttoaineiden yleistymistä. Lailla oikeutettaisiin uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton omistaja tai pitkäaikaisvuokraaja saamaan taloudellista hyvitystä laissa säädettävien edellytysten täytyessä. Esityksessä ehdotetuilla muutoksilla ei säädettäisi yksilön oikeuksien rajoittamisesta tai yksilöitä koskevista velvollisuuksista. Lain mukainen menettely olisi tasapuolinen ja yhdenvertainen. Lailla ei myöskään säädettäisi markkinoille tulon esteitä tai rajoitettaisi ajoneuvojen maahantuontia tai jälleenmyyntiä.

HE 186/2020 vp

Edellä esitetyn mukaisesti ehdotetut muutokset lakiin eivät sisällä perustuslain kannalta ongelmallisia perusoikeusrajoituksia. Siten on perusteltua katsoa, että esitykseen sisältyvä lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisessa säätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

kumotaan henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain (971/2017) 2 ja 7 §, sellaisina kuin ne ovat laissa 961/2018,

muutetaan nimike sekä 1, 5, 6, 12 ja 14 §, sellaisina kuin niistä ovat 6 § laissa 961/2018 ja 12 § laissa 1521/2019, sekä

lisätään lakiin uusi 3 a ja 9 a § seuraavasti:

Laki

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

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuslakiin

Tässä laissa säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*hankintatuki*), kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*kaasuhankintatuki*) sekä henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi (*muuntotuki*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018—2022. Valtionavustuksista säädetään lisäksi valtionavustuslaissa (688/2001).

3 a §

Kaasuhankintatuen myöntämisen edellytykset

Kaasuhankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2020–2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän kaasukäyttöisen kuorma-auton.

Avustus myönnetään, jos:

- 1) hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;
- 2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;
- 3) hankittava ajoneuvo pidetään rekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen;
- 4) hankittavan ajoneuvon suurin sallittu massa tieliikenteessä on vähintään 16 000 kiloa; ja
- 5) valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

HE 186/2020 vp

5 §

Avustuksen määrä

Hankintatukea myönnetään valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Kaasuhankintatukea myönnetään valtion varoista 5 000 euroa paineistetulla kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Kaasuhankintatukea myönnetään valtion varoista 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän kuorma-auton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Muuntotukea myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

6 §

Avustuksen saaja

Hankintatuki voidaan myöntää 3 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävälle uuden sähkökäyttöisen henkilöauton omistajana tai haltijana olevalle luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa sähkökäyttöisen auton yksinomaan käyttöönsä.

Kaasuhankintatuki voidaan myöntää 3 a §:ssä säädetyt edellytykset täyttävälle uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton omistajana tai haltijana olevalle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa kaasukäyttöisen raskaan ajoneuvon. Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voi saada avustuksen enintään viiden kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten.

Muuntotuki voidaan myöntää 4 §:ssä säädetyt edellytykset täyttävälle muunnettavan henkilöauton omistajalle tai haltijalle. Muuntotuen saajan tulee olla luonnollinen henkilö ja hän voi saada avustuksen vain kerran kalenterivuodessa.

9 a §

Kaasuhankintatuen maksaminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta kaasuhankintatuen avustuksen saajalle kaasuhankintatuen 3 a §:ssä säädetyt edellytykset täyttävän kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys hankitusta kaasukäyttöisestä ajoneuvosta.

Avustuksen saajan tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hankitun kaasukäyttöisen kuorma-auton pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaan tai ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyin yhden vuoden ajan.

12 §

Muutoksenhaku

Avustusta koskevaan päätökseen saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

HE 186/2020 vp

14 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2022.

Tätä lakia sovelletaan:

- 1) hankintatukeen, jota maahantuojat tai palveluntarjoajat hakevat viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021;
- 2) kaasuhankintatukeen, jota ajoneuvon omistajat tai haltijat hakevat viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022;
- 3) muuntotukeen, jota henkilöauton omistajat tai haltijat hakevat viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021.

Tämä laki tulee voimaan _____
päivänä _____ kuuta 20__ .

Helsingissä 22 päivänä lokakuuta 2020

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Laki

henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

1 §

1 §

Soveltamisala ja suhde valtionavustuksiin

Soveltamisala ja suhde valtionavustuksiin

Valtion varoista myönnetään avustusta *uuden henkilöauton hankintaan romutettavan henkilöauton tilalle (romutuspalkkio)*, täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*hankintatuki*) sekä henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi (*muuntotuki*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2021 siten kuin tässä laissa säädetään. Valtionavustuksista säädetään lisäksi valtionavustuslaissa (688/2001).

Tässä laissa säädetään valtion varoista myönnettävästä avustuksesta täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*hankintatuki*), kaasukäyttöisen raskaan kaluston hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten (*kaasuhankintatuki*) sekä henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi (*muuntotuki*) valtion talousarvioon varattujen määrärahojen puitteissa vuosina 2018–2022. Valtionavustuksista säädetään lisäksi valtionavustuslaissa (688/2001).

2 §

Romutuspalkkion myöntämisen edellytykset

(kumotaan)

Romutuspalkkio voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka hankkii uuden aiemmin ensirekisteröimättömän henkilöauton, jos hän on toimittanut vähintään 10 vuotta ja viimeisen kalenterivuoden ennen romutusta liikennekäytössä olleen henkilöauton, jonka ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja hän on, romutettavaksi jätelain (646/2011) 58 §:ssä edellytetyllä tavalla.

Avustus myönnetään, jos:

1) hankittavan auton käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana

Voimassa oleva laki

Ehdotus

on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine; tai

2) hankittavan auton hiilidioksidipäästöt ovat enintään 110 grammaa kilometriltä määriteltäinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaan.

Avustuksen myöntämisen edellytyksenä on lisäksi, että:

1) avustuksen kohteena olevan uuden auton myynyt jälleenmyyjä on saanut avustuksen saajan romutettavaksi toimittamasta autosta jätelain 59 §:ssä tarkoitetun romutustodistuksen, josta ilmenee romutustodistuksen antopäivämäärä, romutettavan auton rekisteritunnus ja sen ajoneuvoliikennerekisteriin merkitty omistaja sekä romutettavan auton ajoneuvoluokka;

2) romutustodistus ja uuden auton tilaus sopimus on päivätty aikaisintaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja viimeistään 31 päivänä elokuuta 2018; ja

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

Avustusta voidaan maksaa samasta henkilöautosta ainoastaan kerran.

3 §

2 §

Hankintatuen myöntämisen edellytykset

Hankintatuen myöntämisen edellytykset

Hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan yksinomaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton.

Avustus myönnetään, jos hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö ja valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Hankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle, joka vuosina 2018–2021 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan yksinomaan omaan käyttöönsä uuden kokonaishinnaltaan enintään 50 000 euroa maksavan aiemmin ensirekisteröimättömän sähkökäyttöisen henkilöauton.

Avustus myönnetään, jos hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan henkilöauton ainoa käyttövoima on sähkö ja valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytettävissä.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Hankintatukea ei makseta, jos saman sähköauton hankintaa varten on maksettu romutus-palkkio.

2 a §

Kaasuhankintatuen myöntämisen edellytykset

Kaasuhankintatuki voidaan myöntää sellaiselle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka vuosina 2020–2022 ostaa tai sitoutuu vähintään kolmeksi vuodeksi vuokraamaan uuden ensirekisteröimättömän kaasukäyttöisen raskaan ajoneuvon.

Avustus myönnetään, jos:

1) hankittavan tai pitkäaikaisvuokrattavan raskaan ajoneuvon pääasiallisena käyttövoimana on kaasu;

2) hankittava ajoneuvo ensirekisteröidään Suomeen;

3) hankittava ajoneuvo pidetään rekisterissä vähintään 1 vuoden ajan ensirekisteröinnin jälkeen;

4) hankittava ajoneuvo on massaltaan vähintään 16 000 kiloa; ja

5) valtion talousarviossa avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa on käytävissä.

5 §

Avustuksen määrä

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 2 000 euroa henkilöauton hankintaa varten, jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai sen toisena käyttövoimana on korkeaseosetanoli, sähkö tai metaanista koostuva polttoaine.

Romutuspalkkiota myönnetään valtion varoista 1 000 euroa uuden henkilöauton hankintaa varten, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään 110 grammaa kilometriltä.

Hankintatukea myönnetään valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

4 §

Avustuksen määrä

Hankintatukea myönnetään valtion varoista 2 000 euroa uuden sähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Kaasuhankintatukea myönnetään valtion varoista 5 000 euroa paineistetulla kaasua käyttövoimana käyttävän raskaan kaluston hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Kaasuhankintatukea myönnetään valtion varoista 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävän raskaan kaluston hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten.

Muuntotukea myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Muuntotukea myönnetään valtion varoista 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi ja 200 euroa henkilöauton muuntoon etanolikäyttöiseksi.

6 §

Avustuksen saaja

Romutuspalkkion saaja on 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö, joka on merkitty ajoneuvoliikennerekisteriin romutettavan auton omistajaksi. Avustuksen saajan on tullut olla merkittynä romutettavan auton omistajaksi, kun auto poistetaan lopullisesti rekisteristä.

Hankintatuen saaja on 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden sähkökäyttöisen henkilöauton omistajana tai haltijana oleva luonnollinen henkilö, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa sähkökäyttöisen auton yksinomaan käyttöönsä.

Muuntotuen saaja on 4 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän muunnettavan henkilöauton omistaja tai haltija. Muuntotuen saajan tulee olla luonnollinen henkilö ja hän voi saada avustuksen vain kerran kalenterivuodessa.

7 §

Romutuspalkkion maksaminen

Romutuspalkkio maksetaan siten, että autojen myyntiä harjoittava jälleenmyyjä, joka myy 2 §:ssä säädetty edellytykset täyttävän uuden henkilöauton, antaa ostajalle auton myyntihinnasta 5 §:ssä säädetyn summan suuruisen alennuksen, jos tässä laissa säädetty edellytykset täyttyvät.

Maahantuojalla maksaa ostajalle annetun alennuksen suuruisen summan jälleenmyyjälle.

Liikenteen turvallisuusvirasto maksaa maahantuojalle jälleenmyyjälle maksetun hyvityksen suuruisen summan. Hakemukseen on lii-

5 §

Avustuksen saaja

Hankintatuki voidaan myöntää 3 §:ssä säädetty edellytykset täyttävälle uuden sähkökäyttöisen henkilöauton omistajana tai haltijana olevalle luonnolliselle henkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa sähkökäyttöisen auton yksinomaan käyttöönsä.

Kaasuhankintatuki voidaan myöntää 3 a §:ssä säädetty edellytykset täyttävälle uuden kaasukäyttöisen raskaan kaluston omistajana tai haltijana olevalle luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka ostaa tai pitkäaikaisvuokraa kaasukäyttöisen raskaan ajoneuvon. Luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö voi saada avustuksen enintään viiden kaasukäyttöisen kuorma-auton hankintaa varten.

Muuntotuki voidaan myöntää 4 §:ssä säädetty edellytykset täyttävälle muunnettavan henkilöauton omistajalle tai haltijalle. Muuntotuen saajan tulee olla luonnollinen henkilö ja hän voi saada avustuksen vain kerran kalenterivuodessa.

(kumotaan)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

tettävä yksilöity selvitys siitä myydystä autosta, jonka hankintaa varten valtionavustus on maksettu, ja jäljennös 2 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetusta romutustodistuksesta.

7 a §

Kaasuhankintatuen maksaminen

Liikenne- ja viestintävirasto maksaa hakemuksesta kaasuhankintatuen avustuksen saajalle kaasuhankintatuen 3 a §:ssä säädetty edellytykset täyttävän kaasukäyttöisen raskaan kaluston hankintaa varten. Hakemukseen on liitettävä yksilöity selvitys hankitusta kaasukäyttöisestä ajoneuvosta.

Avustuksen saajan tulee ilmoittaa Liikenne- ja viestintävirastolle, jos hankitun kaasukäyttöisen raskaan kaluston pitkäaikaisvuokrasopimus päättyy ennen kolmen vuoden määräaikaa tai ajoneuvo poistetaan rekisteristä ennen kuin se on ollut rekisterissä säädetyn yhden vuoden ajan.

12 §

Muutoksenhaku

Asianosainen, jolla on tämän lain nojalla oikeus saada valtionavustusta, saa hakea oikaisua Liikenne- ja viestintävirastolta, jos hänelle ei ole maksettu tämän lain mukaisesti valtionavustusta. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Oikaisuvaatimusta tai valitusta ei saa kuitenkaan tehdä, jos valtion talousarvioon avustuksen maksamista varten varattua määrärahaa ei ole enää käytettävissä.

14 §

Voimaantulo

10 §

Muutoksenhaku

Avustusta koskevaan päätökseen saa hakea oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

12 §

Voimaantulo

HE 186/2020 vp

Voimassa oleva laki

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2021. Romutuspalkkiota varten lakia sovelletaan kuitenkin 31 päivään joulukuuta 2018.

Tätä lakia sovelletaan:

1) romutuspalkkioihin, joita maahantuoja hakee viimeistään 31 päivänä tammikuuta 2019;

2) hankintatukeen, jota maahantuoja tai palveluntarjoaja hakee viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021;

3) muuntotukeen, jota henkilöauton omistaja tai haltija hakee viimeistään 31 päivänä marraskuuta 2021.

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2018 ja on voimassa 31 päivään joulukuuta 2022.

Tätä lakia sovelletaan:

1) hankintatukeen, jota maahantuoja tai palveluntarjoaja hakee viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021;

2) kaasuhankintatukeen, jota ajoneuvon omistaja tai haltija hakee viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2022;

3) muuntotukeen, jota henkilöauton omistaja tai haltija hakee viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2021.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 2020