

Työ- ja elinkeinoministeriö

Erityisasiantuntija
Tuuli Oikarinen

Muistio
24.5.2024

Liite 1

VALTIONEUVOSTON ASETUS SÄHKÖISEN LIIKENTEEN, BIOKAASUN JA UUSIUTUVAN VEDYN LIIKENNEKÄYTÖN INFRASTRUKTUURITUESTA VUOSINA 2022–2025 ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA**PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 (ns. jakeluinfratukiasetus).

Tarkoitus on ensinnäkin saattaa jakeluinfratukiasetus vastaamaan niitä muutoksia, jotka on tehty komission asetukseen (EU) 651/2014 (ns. yleinen ryhmäpoikkeusasetus) komission asetuksella (EU) 2023/1315. Yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädellään reunaehdoista, joita muun muassa jakeluinfratuessa on noudatettava, jos tukea myönnetään ilman ennakoilmoitusta komissiolle.

Toisekseen asetusta muutetaan EU:n uudistuneiden sähkölatausinfrastruktuuria ja vetytankkausinfrastruktuuria koskevien tavoitteiden vuoksi. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (ns. AFIR-asetus) asetetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat muun muassa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettun latausinfrastruktuurin sekä tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin määrää ja kattavuutta.

Jakeluinfratukiasetusta muutettaisiin niin, että se tukisi AFIR-asetuksen tavoitteiden täyttymistä ennen kaikkea raskaita hyötyajoneuvoja palvelevan sähkön lataus- ja vedyn tankkausinfrastruktuurin osalta. Tarjouskilpailumallia muutettaisiin siten, että kustakin hanketyypistä tuettaisiin vain kustannustehokkaimmat hankkeet, jotka sijaitsisivat tiettyjen maksimiamatkojen välellä. Tuen tulisi kohdistua hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat käyttövoimamuutosinvestointeja ja raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien (muut kuin perinteiset polttoaineet bensini ja diesel) markkinoiden muodostumista. Lisäksi esitetään, että valtioneuvoston sääntelyn kannalta ongelmalliset nesteytetyn ja paineistetun biokaasun tankkauspisteet poistetaan asetuksen tukikohteista samoin kuin paikallisen joukkoliikenteen latauspistehankkeet.

Asetus ehdotetaan annettavaksi valtioneuvostolain (688/2001) 8 §:n nojalla.

Ehdotettu asetusta on tarkoitettu tulemaan voimaan 3.9.2024.

1 ASIAN TAUSTA JA ASETUKSENANTOVALTUUDET

Valtioneuvoston asetuksessa sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 (jäljempänä ”jakeluinfratukiasetus”) säädetään Suomen elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen

(EU) 2021/241 18 artiklassa tarkoitetun elpymis- ja palautumissuunnitelman sekä valtion talousarvion mukaisen sähköisen liikenteen sekä biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurin edistämiseen tarkoitetun tuen myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä.

Tukiohjelman tavoitteena on laajentaa ajoneuvojen vaihtoehtoisten ja vähäpäästöisempien käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuuria. Kattava lataus- ja tankkausverkosto on edellytys sähkö- ja vetykäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle. Raskaiden hyötyajoneuvojen vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönotto on vielä pilottiasteella. Tämän vuoksi on katsottu tarkoituksenmukaiseksi edistää vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöönottoa unionin tasolla asettamalla sitovia tavoitteita ajoneuvoja palvelevan infrastruktuurin rakentamiselle ja toisaalta kansallisesti varmistaa infrastruktuurin syntymistä alkuvaiheessa investointituilla.

Tukiohjelma perustuu tarjouskilpailuun, jossa eri investointityypit kilpailevat keskenään omissa kohteissaan. Valtion talousarviossa vuodelle 2024 on varattu 10 miljoonan euron myöntövaltuus.

Tavoitteena on, että tuen tulisi kohdistua hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat markkinoiden muodostumista ja käyttövoimamuutosinvestointeja. Tarjouskilpailun tavoitteena on kohdistaa tuki kustannustehokkaimmille hankkeille.

Tukiohjelmaan vaikuttaa keskeisesti kolme EU-säädöstä: niin kutsutut AFIR-asetus, EU:n RRF-asetus ja ryhmäpoikkeusasetus.

1.1.1 AFIR-asetus

EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan sääntelyn uudistaminen on osa Euroopan komission 14.7.2021 antamaa, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa toteuttavaa niin kutsuttua 55-valmiuspakettia. 55-valmiuspaketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetettu velvoite vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (ns. jakeluinfradirektiivi) velvoitti jäsenvaltiot laatimaan kansallisen toimintakehyksen eli suunnitelman vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta sekä raporttoimaan komissiolle suunnitelmassa asetettujen kansallisten tavoitteiden edistymisestä. Komission arvion mukaan direktiivi ei soveltunut vuodelle 2030 asetettujen entistä korkeampien ilmastotavoitteiden toteuttamiseen.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (ns. AFIR-asetus) annettiin 13.9.2023, ja asetus tuli sovellettavaksi 13.4.2024. Asetuksella kumottiin jakeluinfradirektiivi. AFIR-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Asetuksella asetetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat muun muassa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille (esim. ajoneuvoyhdistelmät, eli nk. rekat sekä linja-autot) tarkoitetun latausinfrastruktuurin sekä tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin määrää ja kattavuutta.

Asetusmuutoksen tavoitteena on, että tuettavat hankkeet tukisivat mahdollisimman hyvin AFIR-tavoitteiden saavuttamista.

1.1.2 Ryhmäpoikkeusasetus

Jakeluinfratuen myöntämisessä, maksamisessa ja käytössä on noudatettava EU:n valtioneuvoston päätöksen mukaisesti, mukaan lukien komission asetusta (EU) N:o 651/2014 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (jäljempänä ”ryhmäpoikkeusasetus”). Ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetään edellytyksistä, joita muun muassa ympäristön suojelemaan myönnettävän tuen, johon energiatuki lukeutuu, on täytettävä, jotta se voidaan katsoa EU:n sisämarkkinoille soveltuvaksi ja vapauttaa ennakoilmoitusvaatimuksesta (ns. notifiointi) komissiolle.

Ryhmäpoikkeusasetusta muutettiin 23.6.2023 komission asetuksella (EU) 2023/1315 tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun asetuksen (EU) N:o 651/2014 ja kalastus- ja vesiviljelytuotteiden tuottamisen, jalostamisen ja kaupan pitämisen alalla toimiville yrityksille myönnettävien tukien tiettyjen muotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun asetuksen (EU) 2022/2473 muuttamisesta (jäljempänä ”ryhmäpoikkeusasetuksen muutos”). Ryhmäpoikkeusasetuksen muutos astui voimaan 1.7.2023. Jäsenvaltioilla on kuusi kuukautta aikaa saattaa tukiohjelmansa ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksen tasalle. Tämän jälkeen tuen myöntämisessä on noudatettava ryhmäpoikkeusasetuksen muutosta.

Ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksen 36 a artikla koskee investointitukea lataus- tai tankkausinfrastruktuuriin. Investointituki lataus- tai tankkausinfrastruktuuriin on perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvaa ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti ilmoitusvaatimuksesta (ns. notifiointi) edellyttäen, että se täyttää 36 a artiklassa ja ryhmäpoikkeusasetuksen I luvussa säädetty edellytykset.

36 a artiklan 4 kohdan d alakohdan mukaan tuki on myönnettävä tarjouskilpailumenettelyssä, joka täyttää muun ohella seuraavan edellytyksen: vähintään 70 prosenttia valintakriteereistä, joilla tarjoukset asetetaan paremmuusjärjestykseen ja tuki viime kädessä kohdennetaan tarjouskilpailumenettelyssä, on määriteltävä suhteessa hankkeen vaikutukseen tukitoimenpiteen ympäristötavoitteisiin, esimerkiksi vertaamalla lataus- tai tankkauspistettä kohden pyydetyn tuen määrää. 36 a artiklan 5 kohdan nojalla tuki-intensiteetti voi olla enimmillään 100 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. 7 kohdan mukaan yksittäiselle yritykselle myönnetty tuki saa olla enintään 40 prosenttia kyseisen ohjelman kokonaisbudjetista.

36 a artiklan 10 kohdan mukaan se, että tuki on välttämätöntä tuettavan kanssa samaan luokkaan (esimerkiksi latausinfrastruktuurin osalta normaali- tai suurteholataus) kohdistuvien lataus- tai tankkausinfrastruktuuri-investointien aikaansaamiseksi, on selvittävää etukäteen järjestettävällä avoimella julkisella kuulemisella tai riippumattomalla markkinatutkimuksella, jotka saavat olla tukitoimenpiteen voimaantuloajankohtana enintään vuoden vanhoja. Erityisesti on selvittävää, ettei tällaista investointia todennäköisesti toteuteta kaupallisina ehdoin kolmen vuoden kuluessa tukitoimenpiteen voimaantulosta. Kuitenkin 11 kohdan mukaan poiketen 10 kohdasta tieajoneuvojen lataus- tai tankkausinfrastruktuuria koskevalle tuelle oletetaan olevan tarvetta, kun pelkästään sähköllä toimivien ajoneuvojen (latausinfrastruktuurin osalta) ja ainakin osittain vetykäyttöisten ajoneuvojen (tankkausinfrastruktuurin osalta), osuus on alle 3 prosenttia samaan luokkaan kuuluvien kyseisessä jäsenvaltiossa rekisteröityjen ajoneuvojen kokonaiskannasta. Suomessa vedyn ja sähkön osuus kuorma-autojen käyttövoimissa jää alle 3 prosentin rajan.

1.1.3 EU:n RRF-asetus

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/241 elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (ns. EU:n RRF-asetus) säädetään elpymis- ja palautumistukivälineestä, jonka tarkoituksena on tukea jäsenvaltioiden elpymistä Covid-19 -kriisistä sekä puuttua Covid-19 -kriisin kielteisiin vaikutuksiin ja seurauksiin unionissa. Tukivälineen tavoitteena on antaa jäsenvaltioille rahoitustukea niiden elpymis- ja palautumissuunnitelmissa esitettyjen uudistusten ja investointien välitavoitteiden ja tavoitteiden saavuttamiseksi. Myönnettäessä elpymis- ja palautumistukivälineestä peräisin olevaa tukea, on EU:n RRF-asetusta noudatettava.

Jakeluinfratukiasetusta koskeva valtuutuslainsäädäntö on valtioneuvoston asetus (688/2001) 8 §:ssä. Valtionavustuslaki on valtioneuvoston asetuksella sovellettava yleislaki. Valtioneuvoston asetuksen 8 §:n nojalla voidaan antaa tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvan valtioneuvoston asetuksen mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä valtioneuvoston asetuksella.

2 ASIAN VALMISTELU

Asetus on valmisteltu virkatyönä työ- ja elinkeinoministeriössä. Valmistelussa on hyödynnetty myös liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltavana olevan kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratukiasetuksen yhteydessä järjestettyjä sidosryhmätalouksia.

3 NYKYTILA JA KESKEISET EHDOTUKSET

Valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 eli jakeluinfratukiasetus tuli voimaan 17.3.2022. Asetus on voimassa 31.12.2025 asti.

Nykyisen asetuksen 5 §:n mukaan tukea voidaan myöntää:

- 1) ajoneuvojen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy yksi tai useampi ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste, joka soveltuu sähkökäyttöisen ajoneuvon lataamiseen siten, että kunkin latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia;
- 2) paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy vähintään yksi sähkökäyttöisen, ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitetun linja-auton lataamiseen soveltuva latauspiste;
- 3) Suomen maakaasujärjestelmän ulkopuolella sijaitsevan kiinteän kaasun tankkauspisteen investointihankkeeseen, jos kaasun tankkauspiste on ensi sijassa tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen liikenteen polttoaineen syöttämiseen ajoneuvoihin paineistetussa tai nestemäisessä muodossa;
- 4) uusiutuvan vedyn tankkauspisteen investointihankkeeseen, jos tankkauspiste on ensi sijassa tarkoitettu liikenteessä käytettävän uusiutuvan vedyn syöttämiseen ajoneuvoihin.

Kaudella 2022-2023 tukea on myönnetty vain 5 §:n 1 ja 4 kohtien mukaisille hankkeille, jotka ovat olleet tuettavissa ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti ilman ennakoilmoitusta Euroopan komissiolle. Kaasun tankkauspisteille ja julkisen liikenteen latauspisteille ryhmäpoikkeusasetus ei ole mahdollistanut tukea. Julkisen liikenteen latauspisteille tukea ei voitu myöntää ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla, koska jakeluinfratukiasetuksen 7 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaisesti vaatimus vapaasta käytöstä kaikille käyttäjille ei koske 5 §:n 2 kohdan hankkeita. Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artikla

salli kuitenkin vain kaikille käyttäjille avoimen sähkön ja uusiutuvan vedyn latausinfrastruktuurin tukemisen.

Kaasun tankkauspisteistä ja julkisen liikenteen latausinfrastruktuurista tehtiin 8.7.2022 esinotifikaatio Euroopan komissiolle ilmasto-, energia- ja ympäristötuen suuntaviivojen nojalla (Vuoden 2022 suuntaviivat ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtioneutelle (2022/C 80/01)). Komissio ei ole tehnyt asiaan päätöstä ja on keskusteluissa viitannut edellä mainittuihin suuntaviivoihin, joiden soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu kaasumaiset käyttövoimat pois lukien nesteytetty maakaasu. Siten tuen myöntäminen kyseisille tankkausasemille ei ole mahdollista.

Asetusta on myös tarpeen muuttaa AFIR-asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä ryhmäpoikkeusasetuksessa tapahtuneiden muutosten vuoksi, mitä on käsitelty tarkemmin luvussa 2. AFIR-asetuksen 4 artiklassa säädetään raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua latausinfrastruktuuria koskevista tavoitteista ja 6 artiklassa tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuuria koskevista tavoitteista. Näiden tavoitteiden saavuttaminen sitoo EU:n jäsenvaltioita. 5 artiklassa puolestaan asetetaan velvoitteita latauspisteiden ylläpitäjille ja 7 artiklassa vetytankkauspisteiden ylläpitäjille. AFIR-asetusta sovelletaan jäsenvaltioissa suoraan, joten näitä velvoitteita on lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien noudatettava riippumatta siitä, saako hanke tukea vai ei.

Suomessa ei tällä hetkellä ole AFIR-asetuksen vaatimukset täyttäviä raskaan liikenteen latauskenttiä tai vedyn tankkauspisteitä. Todennäköisesti tukiohjelmalla ei saada kaikkea AFIR-asetuksen vuodelle 2030 edellyttämää jakeluinfrastruktuuria rakennettua.

Lisäksi asetusta muutettaisiin siten, että kaikissa tuetuissa hankkeissa tulisi noudattaa EU:n RRF-asetuksen vaatimuksia. Jatkossa sekä EU:n RRF-ohjelmasta tulevaa tukea että kansallista tukea voitaisiin myöntää jopa samana vuonna, joten olisi tuen hakijoiden kannalta tasapuolista ja selkeää, että kaikissa hankkeissa tulee noudattaa RRF-asetuksen vaatimuksia.

Asetuksesta ehdotetaan poistettavaksi 5 §:n 1 momentin kohdat 2 ja 3, jotka koskevat tukea kaasun tankkauspisteille ja julkisen liikenteen latauspisteille. Lisäksi suurteholatauksen tukivaatimuksia muutettaisiin siten, että latauskentät palvelisivat tila- ja tehovaateiden osalta ensi sijassa raskasta liikennettä. Henkilöautojen latausinfrastruktuuri on viime vuosina kehittynyt nopeasti ja toiminnan katsotaan olevan pääasiallisesti markkinaehtoista. Julkisen liikenteen latausasemien osalta tuella ei katsota enää olevan merkittävää käynnistävää vaikutusta, koska ensirekisteröityjen linja-autojen ensirekisteröintien käyttövoimatilastojen mukaan sähkö on ollut suosituin käyttövoima vuosien 2021 ja 2022 aikana, eikä latausasemien tuella siten katsota enää olevan vastaavaa markkinoiden syntymistä edistävää vaikutusta kuin raskaan liikenteen sektorilla.

AFIR-asetuksen 8 artiklan mukaisesti jäsenvaltioiden on varmistettava 31. joulukuuta 2024 asti asianmukaisen nesteytetyn metaanin tankkauspisteiden käyttöönotto TEN-T ydinverkon varrella. Asemille ei kuitenkaan ole EU-tasolla jäsenvaltiota sitovia määrätavoitteita vuoden 2024 osalta eikä sen jälkeen. Edellä kuvattujen valtioneutisääntelyyn liittyvien haasteiden takia, on epätodennäköistä, että tukea voitaisiin myöntää ainakaan vuoden 2024 aikana kaasun tankkauspisteille, ja siten niiden poistolla asetuksesta selkeytettäisiin nykyistä epävarmaa tilannetta.

4 PÄÄASIAALLISET VAIKUTUKSET

Taloudelliset vaikutukset

Jakeluinfrastruktuuritukea voidaan myöntää valtion talousarvioon otettavan määrärahan mukaisesti. Tuella edistetään sellaisten investointihankkeiden käynnistymistä, jotka todennäköisesti ilman tukea jäisivät toteutumatta. Tuen avulla toteutettavilla hankkeilla on myös työllistävää vaikutusta. Tuen taloudelliset vaikutukset valtiolle muodostuisivat pääosin niistä kustannuksista, jotka aiheutuisivat tuen maksamisesta. Tukiohjelman rahoitus perustuisi vuonna 2024 kansalliseen rahoitukseen, josta päätetään valtion talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa.

Infrastruktuurituen taloudelliset vaikutukset tuen saajille syntyisivät investoinneille maksettavasta tuesta. Tuki maksettaisiin sen jälkeen, kun tuen kohteena oleva tankkausasema tai latauskenttä on otettu käyttöön. Tuella voitaisiin käynnistää tukimäärään nähden arviolta vähintään kaksinkertainen määrä investointeja.

Asetusmuutoksen myötä tuen painopiste siirtyisi henkilöautoista raskaan liikenteen tukemiseen. Henkilöautojen julkisia latauspisteitä rakennetaan jo ilman julkista tukea siinä missä raskaan liikenteen latauspisteitä on harvassa. Esitetyn tuen arvioidaan nopeuttavan raskaan liikenteen sähköistymistä ja suurteholatausliiketoiminnan kasvua sekä mahdollistavan vetykäyttöisen raskaan liikenteen ja vedyn tankkausliiketoiminnan käynnistymisen Suomessa. Raskaan liikenteen etupainotteinen rakentaminen tuen ansiosta voi kannustavaa myös laitevalmistajien tuotekehitystä.

Ympäristövaikutukset

Infrastruktuurituki edistäisi AFIR-asetuksen ja Suomen elpymys- ja palautumissuunnitelman toimeenpanoa, sekä niiden sisältäminen tavoitteiden toteutumista ja siten myös liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Tuen avulla tankkaus- ja latausinfrastruktuuri lisääntyisi ja siten edistettäisiin siirtymää vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin. Raskaan liikenteen sähköistyminen tuottaa merkittäviä kasvihuonekaasujen vähenemisiä, sillä yksi kuorma-auto kuluttaa merkittävästi enemmän dieselöljyä kuin henkilöauto ja sen ajosuoritteet ovat merkittävästi suuremmat kuin henkilöauton ajosuoritteet. Siltä osin kuin tukiohjelman avulla korvattaisiin fossiilisten nestemäisten polttoaineiden käyttöä tieliikenteessä, tukiohjelman avulla vähennettäisiin myös typenoksidien ja pienhiukkasten päästöjä.

Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Asetuksella on organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia. Tukiohjelman uudistamisen myötä Energiaviraston tehtävien määrän arvioidaan säilyvän ennallaan, sillä tukiohjelmalle kohdistetaan vuosille 2024 ja 2025 suuruusluokaltaan vastaavat määrärahat kuin vuosina 2022-2023 oli. Tarjousten ja tukipäätösten määrän oletetaan vähenevän aiemmasta, koska tuettavat hankkeet ovat kustannuksiltaan aiempaa suurempia. Tuettavien hankkeiden ehtojen muutoksen johdosta tarjousten käsittely ja hankkeiden maksatus tulee kestävämpään nykyistä jakeluinfrastruktuurin pidentämiseen. Energiaviraston on myös tarpeen päivittää käytössä olevaa kilpailutusjärjestelmää sujuvan toimeenpanon varmistamiseksi ja hallinnollisen taakan minimoiseksi. Ehdotetut asetuserämuutokset eivät edellytä uusien henkilöiden palkkaamista Energiavirastoon.

5 LAUSUNTOPALAUTE

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

6 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. Soveltamisala. Pykälä muutettaisiin siten, että maininta biokaasun liikennekäytön infrastruktuurin edistämiseen tarkoitettua tuesta poistettaisiin. Jatkossa tuki kohdistettaisiin vain sähköiseen liikenteeseen ja uusiutuvaan vetyyn.

2 §. Määritelmät. Määritelmäpykälä uusittaisiin kokonaisuudessaan, mutta ei merkittävää haittaa –periaatteen määritelmä pysyisi nykyisellään. Biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmät poistettaisiin tarpeettomina.

Pykälän 2 kohdan mukaan *raskaalla hyötyajoneuvolla* tarkoitettaisiin moottoriajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu ensisijaisesti matkustajien ja heidän matkatavaroidensa kuljettamiseen ja jossa on kuljettajan istuinpaikan lisäksi enemmän kuin kahdeksan istuinpaikkaa sekä moottoriajoneuvoa, joka on suunniteltu ja rakennettu ensisijaisesti tavaroiden kuljettamiseen ja jonka kokonaismassa on yli 3,5 tonnia. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 30 kohtaan, jonka mukaan raskaalla hyötyajoneuvolla tarkoitetaan asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan ii alakohdassa kuvattua M2- luokan moottoriajoneuvoa, 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan iii alakohdassa kuvattua M3-luokan moottoriajoneuvoa, 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan ii alakohdassa kuvattua N2-luokan moottoriajoneuvoa tai 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdassa kuvattua N3-luokan moottoriajoneuvoa.

Pykälän 3 kohdan mukaan *latauskentällä* tarkoitettaisiin yhtä tai useampaa tietyssä paikassa olevaa latausasemaa. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 51 kohtaan. AFIR-asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 10 mukaan latauskenttä koostuu yhdestä tai useammasta latausasemasta tietyssä paikassa, mukaan lukien mahdollisesti niiden yhteydessä olevat lataustarkoituksiin varatut pysäköintipaikat. AFIR-asetus ei avaa latauskentän käsitettä tarkemmin. Ilmaus ”tietty paikka” voidaan kuitenkin ymmärtää siten, että kyse on latausaseman tai –asemien yhtenäisestä palvelukokaisuudesta.

Pykälän 4 kohdan mukaan *latausasemalla* tarkoitettaisiin tietyssä paikassa olevaa fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 52 kohtaan. AFIR-asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 10 mukaan jokaisella latausasemalla on teoreettinen enimmäisantoteho, joka ilmaistaan kilowatteina, ja vähintään yksi latauspiste, joka voi palvella vain yhtä ajoneuvoa kerrallaan. Latausaseman latauspisteiden lukumäärä ratkaisee niiden ajoneuvojen lukumäärän, jotka kyseisellä asemalla voidaan kulloinkin ladata. Jos latausasemalla on kulloinkin latauksessa useampi kuin yksi ajoneuvo, enimmäisantoteho jakautuu eri latauspisteisiin siten, että kunkin yksittäisen latauspisteen tuottama teho on kyseisen latausaseman antotehoa pienempi.

Pykälän 5 kohdan mukaan *latauspisteellä* tarkoitettaisiin sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 48 kohtaan.

Pykälän 6 kohdan mukaan *TEN-T-asetuksella* tarkoitettaisiin unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1315/2013. Määritelmä olisi tarpeen 7 ja 8 kohdan määritelmien vuoksi.

Pykälän 7 kohdan mukaan *TEN-T ydintieverkolla* tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen 38 artiklassa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvia Suomen valtakunnan alueella sijaitsevia maanteitä. TEN-T-asetuksen 38 artiklan 1 kohdan mukaan ydinverkon, sellaisena kuin se on esitetty liitteessä I olevissa kartoissa, on sisällettävä ne kattavan verkon osat, jotka ovat strategisesti tärkeimpiä Euroopan laajuisista liikenneverkkoa koskevan politiikan tavoitteiden saavuttamisen kannalta, ja sen on heijastettava kehittyvää liikennekysyntää ja multimodaaliliikenteen tarvetta. Liite I sisältää kartoja. Liitteen kartta 0.4 sisältää Suomen ydinverkon maantiet.

Pykälän 8 kohdan mukaan *TEN-T kattavalla tieverkolla* tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen 9 artiklassa tarkoitettuun kattavaan verkkoon kuuluvia Suomen valtakunnan alueella sijaitsevia maanteitä. TEN-T-asetuksen 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan kattava verkko eritellään liitteessä I ja liitteessä II olevassa 2 osassa olevissa kartoissa ja luetteloissa. Suomen maantietä koskevat kartat löytyvät liitteen I kartasta 1.4. TEN-T-ydintieverkko on osa kattavaa TEN-T-tieverkkoa. Keskeisimmät osat ydinverkon maanteitä Suomessa ovat valtatie 4 pääkaupunkiseudun Kehä III:lta Kemiin asti, Kemi-Tornio-tie sekä suurin osa valtateista 1 ja 7. Kattava verkko käsittää ydintieverkon ja lukuisia muita keskeisiä teitä.

Pykälän 9 kohdan mukaan *uusiutuvalla vedyllä* tarkoitettaisiin vetyä, joka on tuotettu uusiutuvasta energiasta noudattaen uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (ns. RED-direktiivi) muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita (ns. RFNBO) koskevia säännöksiä. RED-direktiivin 2 artiklan 36 kohdan mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla polttoaineilla tarkoitetaan nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta. Uusiutuvaksi vedyksi katsottaisiin siten vety, joka on RFNBO:ta ja on tuotettu uusiutuvan energian direktiivin RFNBO-säännöksiä noudattaen.

Uusiutuvan vedyn määritelmän taustalla on ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksen 2 artiklan 102 c alakohta, jossa määritellään uusiutuva vety viittaamalla RED-direktiivin muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden säännöksiin. Ryhmäpoikkeusasetuksen viimeisimmän muutoksen jälkeen RED-direktiiviä on kuitenkin muutettu, ja nykyisen RED-direktiivin 2 artiklan 36 kohdan määritelmä on ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet”.

5 §. Tuettavat hankkeet. Tuettavien hankkeiden kategoriat uusittaisiin kokonaisuudessaan.

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvan raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihankkeeseen, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Taustalla on AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 1 alakohta ja 2 alakohdan c alakohta, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan, ja tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydintieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä, joiden välinen enimmäisvälimatka

on 60 kilometriä, ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. AFIR-asetuksen 2 artiklan 44 kohdan mukaan antoteholla tarkoitetaan kilowatteina ilmaistua teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -kenttä tai maasähkön syöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen, - asemaan, -kenttään tai -laitteistoon liitettyihin ajoneuvoihin tai aluksiin. Kohdan nojalla tuettaisiin vain hankkeita, joissa rakennetaan vähintään 3600 kW:n antotehon latauskenttä sisältäen vähintään kaksi 350 kW:n latauspistettä. Jos paikalla on jo latauspisteitä, ne eivät voisi täyttää tuettavan hankkeen kW-vaatimuksia.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää TEN-T-ydintieverkon ulkopuoliselle kattavalle TEN-T-tieverkolle sijoittuvan raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihankkeeseen, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon. Taustalla on AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 1 alakohta ja 2 alakohdan d alakohta, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan, ja tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kattavan TEN-T-tieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta enintään 100 kilometrin välein raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. TEN-T-ydintieverkko on aina myös kattavaa TEN-T-tieverkkoa. Kuitenkin latauskenttiä kokevat AFIR-asetuksen tavoitteet poikkeavat näiden tieverkkojen välillä. Sen takia on tarpeen erotella tuki, joka jaetaan TEN-T-ydintieverkolle sijoittuville hankkeille ja niille hankkeille, jotka sijoittuvat sellaiselle kattavalla TEN-T-tieverkolle, joka ei ole ydintieverkkoa.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvan, pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevan raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausaseman investointihankkeeseen, jossa tankkausasema on suunniteltu vähintään 1 tonnin kumulatiiviselle päivittäiselle tankkauskapasiteetille ja jossa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Taustalla on AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön vähimmäismäärä yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Ehdotettu tuki olisi suunnattu AFIR-asetusta tiukemmin vain sellaisille vetytankkausasemille, jotka jakelevat pelkkää uusiutuvaa vetyä. Asemalla ei siis saisi jaella esimerkiksi ydinvoimalla tuotettua vetyä. Tämä johtuu ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 2 kohdasta, jonka mukaan vetyä toimittavan tuetun tankkausinfrastruktuurin osalta jäsenvaltion on saatava tuensaajalta sitoumus siitä, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2035 tankkausinfrastruktuuri toimittaa ainoastaan uusiutuvaa vetyä. Uusiutuvan vedyn vaatimus on siis tulossa vuonna 2035, ja asetuksessa on päädytty aikaistamaan tätä vaatimusta. Tankkausasemalla tarkoitetaan AFIR-asetuksen 2 artiklan 59 kohdan mukaan tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä.

Pykälän 2 momentin mukaan latauskentän katsottaisiin sijoittuvan tieverkolle, jos latauskenttä sijoittuu enintään 3 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä vähintään kahden kulkusuunnan osalta. Siten 1 momentin 1 ja 3 kohdassa tarkoitettujen latauskenttähankkeiden olisivat tukikelpoisia, jos ne sijoittuisivat maksimissaan 3 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä. Taustalla on AFIR-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohta, jonka mukaan ilmaisulla 'TEN-T-tieverkon varrella'

tarkoitetaan sähkölatausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä.

Kahden kulkusuunnan vaatimuksen tarkoitus on, että latauskentälle tulisi päästä maksimissaan kolmen kilometrin koukkauksella riippumatta siitä, kumpaan suuntaan tietä ajaa. Jos kulkuneuvo ajaa esimerkiksi moottoritietä pohjoiseen, ja latauskenttä on etelään menevän kaistan puolella, tulisi ajoneuvon päästä toiselle puolelle siten, että moottoritien poistumisliittymästä on korkeintaan kolme kilometriä latauskentälle. Jos tämä vaatimus ei täyty, ei latauskenttä olisi tukikelpoinen. Jos paluu takaisin pohjoiseen menevälle kaistalle on yli kolme kilometriä, tällä ei ole merkitystä. Vaatimus perustuu AFIR-asetukseen ja sen poikkeuksen hyödyntämiseen. Ensinnäkin AFIR-asetuksen 2 artiklan 3 kohdassa maksimiajomatka on määritelty 3 kilometriksi juuri poistumisliittymästä laskettuna.

Toisekseen 4 artiklan 4 kohdassa on niin sanottu vähäliikennepoikkeus, jota ehdotetussa asetuksessa hyödynnetään. Kyseessä on poikkeus 4 artiklan 1 kohtaan, joka lähtee siitä, että kummallekin kulkusuunnalle tulisi olla oma latauskenttä, jotta tavoitteet saavutetaan. 4 kohdan poikkeuksen mukaan poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että 1 kohdassa säädettyjä, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja että kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Suomessa TEN-T kattavan verkon tiet ovat valtaosaltaan vähäliikenteisiä, joten poikkeusta voitaisiin hyödyntää AFIR-tavoitteiden täyttämiseksi. Tämän vuoksi tuettavien latauskenttien tulisi aina palvella molempia kulkusuuntia. Ilmauksella ”vähintään kahden kulkusuunnan osalta” selkeytetään tilannetta risteysalueiden osalta, joissa on mahdollista, että latauskenttä palvelisi esimerkiksi neljää kulkusuuntaa. Siltä osin, kun tiet eivät täytä vähäliikennepoikkeusta, tulisi kansallisesti huolehtia muulla tavoin siitä, että puuttuvat latauskentät rakennetaan.

Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan latauskentän investointihankkeessa latauskentän sähköliittymän tulisi vastata latauskentän antotehoa ja kunkin latauspisteen yksilöllisen antotehon tulisi olla vähintään 350 kilowattia. Sähköliittymän tehon tulisi vastata latauskentän tehoa, jotta kenttä voi tosiasiallisesti palvella raskaiden hyötyajoneuvojen samanaikaista latausta kaikilla hankkeeseen kuuluvilla latauspisteillä. Tuettavien latauspisteiden minimiantoteho on määritelty AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan c alakohdan mukaiseksi, jotta tuettavan hankkeen kaikki pisteet soveltuvat raskaan liikenteen julkiseen lataukseen.

Pykälän 3 momentin mukaan tankkausaseman katsottaisiin sijoittuvan tieverkolle, jos tankkausasema sijoittuu enintään 10 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä vähintään kahden kulkusuunnan osalta. Siten 1 momentin 3 kohdassa tarkoitettut vetytankkausasemahankkeet olisivat tukikelpoisia, jos ne sijoittuisivat maksimissaan 10 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä. Taustalla on AFIR-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan b alakohta, jonka mukaan ilmaisulla ”TEN-T-tieverkon varrella” tarkoitetaan vetytankkausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kymmenen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä. Kahden kulkusuunnan vaatimusta on käsitelty edellä latauskenttien yhteydessä. Vedyn osalta se olisi kansallinen vaatimus.

Pykälän 4 momentin mukaan tukea ei voitaisi myöntää satamiin liittyville hankkeille. Vaatimus perustuu ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 2 kohtaan, jonka mukaan kyseistä artiklaa ei sovelleta satamien lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin liittyviin investointeihin myönnettävään tukeen.

Tukea ei olisi enää mahdollista saada paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeisiin tai kiinteän Suomen maakaasujärjestelmän ulkopuolella sijaitsevaan kiinteän kaasun tankkauspisteiden investointihankkeeseen. Muutosta on perusteltu edellä luvussa 3.

7 §. Tuen myöntämisen edellytykset. Pykälä uudistettaisiin kokonaisuudessaan. 1 momentin 1 kohdan maininta uudesta teknologiasta poistettaisiin - tukea ei enää olisi tarpeen korottaa hankkeeseen sisältyvän uuden teknologian vuoksi, koska tuki kohdistettaisiin jatkossa hankkeisiin, jotka ovat käytössä olevia latauskenttiä ja tankkauspisteitä suuritehoisempia ja siten joka tapauksessa kansallisesti ensimmäisiä vastaavia toteutuksia. Tuen myöntämisen yleisenä edellytyksenä olisi 1 kohdan mukaan, ettei hanketta toteutettaisi ilman tukea.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan tuen myöntämisen yleisenä edellytyksenä olisi, että hankkeen mukaiset vedyn tankkausasemat tai latauskentät otettaisiin käyttöön 36 kuukauden kuluessa tuen myöntämistä koskevan päätöksen tekemisestä. Hankkeiden koon kasvaessa toteutusaikataulujen oletetaan pidentyvän erityisesti vetylaitteistojen toimitusaikataulujen ja sähköliittymien rakentamisen vuoksi. Hankkeiden toteuttamisen mahdollistamiseksi toteutusaikaa pidennettäisiin 20 kuukaudesta 36 kuukauteen.

Hankkeen aloittamista koskevia säännöksiä selkeytettäisiin ja tarkennettaisiin. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi 1 momentin 3 kohdan mukaan, että hankkeessa ei olisi tehty ennen tarjouksen jättämisen määräpäivää mitään seuraavista neljästä asiasta: rakentamistöiden aloittaminen, sitova päälaitetilauksella, sitova investointipäätös taikka muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Kohtaa muutettaisiin ensinnäkin, koska nykyistä kohtaa on pidetty soveltamiskäytännössä liian tulkinnanvaraisena. Toisekseen kohtaa muutettaisiin, jotta se vastaisi entistä tarkemmin ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklan ja 2 artiklan 23 kohtaa. Ensimmäinen aloittamiseksi katsottava tekijä, rakentamistöiden alkaminen, vastaisi suoraan ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaa. Ehdotettu ”sitova päälaitetilauksella” perustuu niin ikään ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaan, jonka mukaan töiden alkamisella tarkoitetaan myös ”ensimmäistä laillisesti velvoittavaa sitoumusta tilata laitteita”. Euroopan unionin tuomioistuin on ratkaisussa C-349/17 (Eesti Pagar) ottanut kantaa siihen, mitä laillisesti velvoittavalla sitoumuksella tarkoitetaan. Jotta sopimusta ei katsottaisi laillisesti velvoittavaksi sitoumuksiksi, ei riitä, että päälaitetilauksella on solmittu sopimuksella, jossa on peruutusmahdollisuus, vaan sopimuksen tulee olla ehdollinen tuen saamiselle. Siten myös ehdotetulla ”sitovalla päälaitetilauksella” tarkoitettaisiin sellaisia sopimuksia, jotka eivät ole ehdollisia tuen saamiselle. Jotta sopimusta ei katsottaisi ”sitovaksi”, tulisi tilauksen sopimuksen mukaan toteutua vain, mikäli tukipäätös on myönteinen. Ehdotettu ”sitova investointipäätös” on kansallinen säännös, ja vastaa voimassa olevaa jakeluinfratukiasetusta. Neljäs kategoria ”muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman” vastaisi ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaa. Muita sitoumuksia ja tilauksia kuin päälaitetilauksia voisi siis tehdä ennen tuen myöntämistä, jos ne eivät tekisi hankkeesta peruuttamatonta. Sitoumusta arvioitaisiin päälaitetilauksen kaltaisesti siten, että tuen saannille ehdolliset sitoumukset eivät estäisi tuen myöntämistä. Ryhmäpoikkeusasetuksen mukaan maan ostoa ja valmistelutöitä, kuten lupien hankkimista ja toteutettavuustutkimusten tekemistä, ei katsota töiden alkamiseksi. Kansallisessa tukikäytännössä on katsottu, että vuokrasopimus voi kuitenkin joissain tilanteissa olla sellainen muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Siinä missä kiinteistön edelleenluovutusta ei voida kauppakirjalla pääsääntöisesti estää, määräaikaisesta vuokrasopimuksesta voi sen ehdoista riippuen olla vaikeaa päästä irti. Tällaisessa tapauksessa jos vielä vuokrahintaa on merkittävä

hankkeen kokoon nähden, voidaan katsoa, että vuokrasopimus on sellainen muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman.

Pykälän 1 momentin 4 kohta vastaisi nykyistä asetusta muutoin, mutta siihen lisättäisiin, että sen lisäksi, että hankkeelle ei ole myönnetty muuta julkista tukea, hankkeelle ei myöskään muuta julkista tukea haeta. Näin varmistettaisiin, että kansallinen vaatimus siitä, että asetuksen tuki on hankkeen ainoa tuki, täyttyy. 5 kohta vastaisi nykyistä asetusta muutoin, mutta maininta kaasun tankkauspiesteestä poistettaisiin ja latauspisteen sijasta puhuttaisiin latauskentästä.

Nykyisen 2 momentin sisältöä muutettaisiin siten, että maininta kaasun tankkauspiesteestä sekä raivaus- ja maanrakennustöiden aloittamisesta poistettaisiin. Jälkimmäisen seurauksena raivaus- ja maanrakennustöiden tekeminen olisi mahdollista tarjouksen jättämisen määräpäivästä alkaen 1 momentin 3 kohdan mukaisesti. Tarkoituksena on selkeyttää säännöksiä siten, että ne noudattavat ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklaa.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan a ja b alakohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että vedyn tankkausasema on vapaasti ja esteettä kaikkien vetykäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käytettävissä ja latauskenttä kaikkien sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkoja. A ja b alakohdat vastaisivat nykyistä asetusta, mutta johtolauseetta muutettaisiin. Tuettavan latauskentän tai vedyn tankkausaseman tulisi olla sellainen, että siihen voi vapaasti ja ilman esimerkiksi fyysisiä esteitä tulla lataamaan kaikenlaisilla raskailla hyötyajoneuvoilla. Tarkoituksena on varmistaa, että tuki kohdistuu latauskenttiin ja tankkausasemiin, joihin pääsevät kaikki sellaiset ajoneuvot, joiden lataus- ja tankkausmahdollisuuksia on AFIR-asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi tarkoitettu edistää. Siten esimerkiksi täysperävaunuyhdistelmien tulisi mahtua tuettaville latauskentille ja tankkausasemille. AFIR-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevan tankkausaseman ylläpitäjän tai, jos ylläpitäjä ei ole omistaja, kyseisen aseman omistajan näiden välisten järjestelyjen mukaisesti on varmistettava, että asema on suunniteltu palvelemaan kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja. Sen sijaan latauskenttien tapauksessa estettä ei ole sille, että toimija rajaisi latauskentät vain raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöön.

Pykälän 3 momentin 1 kohtaan lisättäisiin uusi c alakohta, jonka mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että muilta kuin tuensaajalta perittävät käyttömaksut olisivat markkinahintaisia. Vaatimus perustuu ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 8 kohtaan, jonka mukaan muilta käyttäjiltä kuin tuensaajalta tai tuensaajilta lataus- tai tankkausinfrastruktuurin käytöstä perittävien maksujen on vastattava markkinahintoja. Muutoin 1 kohta vastaisi nykyistä asetusta.

Nykyisen 3 momentin 2-6 kohtien sisältö poistettaisiin. Uuden 2 kohdan mukaan tuen myöntämisen yleisenä edellytyksenä on, että TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvasta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteellä ei tarjouskilpailun päättyessä sijaitse 5 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimukset täyttävää toista latauskenttää, aiemmassa tarjouskilpailussa tuen saanutta investointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa taikka samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvää latauskenttää. Tuen myöntämisen edellytyksenä TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvalle latauskentälle olisi siis, että kaikki nämä kolme vaatimusta täyttyisivät. Ensimmäinen este tuen myöntämiselle tällaiselle hankkeelle olisi, että suunnitellusta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteellä sijaitseisi toinen vastaava hanke, eli TEN-T-ydintieverkolle sijoittuva raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja

sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan c alakohdan mukainen tavoite lähtee siitä, että latauskenttiä olisi oltava enintään 60 kilometrin välein. Valmistelussa on päädytty 40 kilometrin välimatkaan, jotta hankkeiden sijoittelussa olisi liikkumavaraa. Tasan 60 kilometrin välein ei välttämättä ole latauskentille soveltuvia paikkoja. 40 kilometrin ajosäde laskettaisiin niiden koordinaattien perusteella, jotka tuen hakija ilmoittaisi Energiavirastolle ehdotetun 11 §:n 2 momentin 9 kohdan nojalla.

Toinen este tuen myöntämiselle TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvalle latauskentälle olisi, että suunnitellusta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteellä sijaitsevat 5 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimukset täyttävä, aiemmassa tarjouskilpailussa tuen saanut investointihanke, jota koskeva tukipäätös on voimassa. Siten este tuen saamiselle olisi 40 kilometrin säteellä sijaitseva, tuen saanut, TEN-T-ydintieverkolle sijoittuva raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Aiemmalla tarjouskilpailulla tarkoitettaisiin jakeluinfrastruktuurin nojalla järjestettyä tarjouskilpailua. Pelkkä voimassa oleva tukipäätös olisi siis este, eikä hankkeen tarvitsisi olla vielä rakenteilla tai valmis. Kuitenkin jos toinen tukipäätös olisi rauennut tai peruttu, tämä ei estäisi tuen myöntämistä.

Kolmas este tuen myöntämiselle TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvalle latauskentälle olisi, että suunnitellusta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteellä sijaitsevat 5 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimukset täyttävä, samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvä latauskenttä. Siten este tuen saamiselle olisi, että joku olisi päätymässä paremmalle sijalle tarjouskilpailussa. Tukiohjelman tarkoituksena on täyttää AFIR-asetuksen vaatimuksia latauskenttien välimatkoista, joten näin estettäisiin, että tukea saisi usea lähekkäin sijaitseva latauskenttä.

Kattavalle TEN-T-tieverkolle sijoittuvien latauskenttien osalta 2 kohdan vaatimukset olisivat muutoin samat, kuin yllä on käsitelty, mutta raja olisi 80 kilometrin ajomatkan säde, ja tällä säteellä tuen estävä hanke olisi 5 §:n 1 momentin 2 kohdan mukainen raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon. AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan d alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kattavan TEN-T-tieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta enintään 100 kilometrin välein raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Kansallisesti maksimivälimatka olisi 80 kilometriä, jotta sijoittelulle olisi riittävästi liikkumavaraa.

Pykälän 3 momentin 3 kohta koskee vedyn tankkausasemia. Kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että vedyn tankkausasemasta 150 kilometrin ajomatkan säteellä ei tarjouskilpailun päättyessä sijaitse 5 §:n 1 momentin 3 kohdan vaatimukset täyttävää toista vedyn tankkausasemaa, aiemmassa tarjouskilpailussa tuen saanutta investointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa taikka samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvää tankkausasemaa. Logiikka olisi sama kuin ehdotetussa 3 momentin 2 kohdassa, mutta vaatimus perustuisi AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. 150 kilometrin maksimivälimatka antaisi hankkeiden sijoittelulle liikkumavaraa.

Pykälän 3 momentin 4 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että kulku latauskentälle ja tankkausasemalle ilmoitetaan opastein, jotka sijoitetaan kumpaankin kulkusuuntaan TEN-T-ydintieverkkoon tai kattavaan TEN-T-tieverkkoon niitä poistumisliittymiä ennen, joista on enintään kolmen kilometrin ajomatka latauskentälle tai tankkausasemalle. Latauskenttien osalta vaatimus perustuu AFIR-asetuksen 4 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyöty-suhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja että kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Kulkusuunta-asiaa on käsitelty 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Latauskenttien opastevaatimuksella varmistettaisiin se, että AFIR-asetuksen 4 artiklan 4 kohdan ns. vähäliikennepoikkeuksen vaatimukset täyttyisivät. Vetytankkausasemille opastevaatimusta ei AFIR-asetuksessa ole, mutta kansallisesti on katsottu, että vaatimus opasteista on tarkoituksenmukainen myös vetytankkausasemien osalta.

9 §. Tarjouskilpailu. Pykälän 2 momenttiin sisältyvät tarjouskilpailun ryhmät uudistettaisiin. Tarjouskilpailussa hankkeet kilpailutettaisiin omissa ryhmissään seuraavasti: ryhmä 1: TEN-T-ydintieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset; ryhmä 2: TEN-T-ydintieverkon ulkopuoliselle kattavalle TEN-T-tieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset; ryhmä 3: pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevien raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausasemien investointihankkeita koskevat tarjoukset. Jako ryhmiin vastaisi 5 §:n 1 momentin hankejakoa.

10 §. Tuen kohdistaminen. Pykälä muutettaisiin kokonaisuudessaan siten, että jatkossa valtion talousarvion mukaan käytettävissä oleva määräraha kohdistettaisiin eri ryhmille ennen tarjouskilpailun järjestämistä työ- ja elinkeinoministeriön päätöksellä. Kyse on siitä, miten käytettävissä oleva määräraha allokoidaan ehdotetun 9 §:n mukaisille ryhmille, eli ydinverkon latauskentille, kattavan verkon latauskentille ja vetytankkausasemille. Nykyisen pykälän mukaan määräraha kohdistetaan valtion talousarviossa määritetyn mukaisesti. Tämänhetkisessä talousarviossa määrärahaa ei ole kuitenkaan kohdistettu eri ryhmille. Jatkossa kohdistaminen tehtäisiinkin työ- ja elinkeinoministeriön päätöksellä. Tämä olisi joustavampi tapa kuin asiasta päättäminen asetuksella, sillä määrärahaa voi jäädä yli jostakin ryhmästä, jolloin jakoa voi olla tarpeen muuttaa.

11 §. Tarjous. Nykyistä 2 momenttia muutettaisiin siten, että 1 kohtaan lisättäisiin vaatimus, jonka mukaan tarjouksesta ja sen liitteistä tulisi ilmetä myös tieto siitä, kuuluuko tuen hakija konserniin. Tieto olisi tarpeen, koska ehdotetun 13 §:n 2 momentin mukaan tukea ei saa myöntää, jos kaikki samaa hanketyyppeä koskevat tarjoukset ovat samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä, eikä myöskään siltä osin kuin tällaisten konserniyritysten tuen yhteenlaskettu määrä ylittäisi 40 prosenttia työ- ja elinkeinoministeriön tuen kohdistamista koskevan päätöksen mukaan kyseiselle hanketyypille käytettävissä olevasta tuesta.

Lisäksi 2 momentin 5 kohdasta poistettaisiin vaatimus siitä, että jos haettu tuki on vähintään 500 000 euroa, tarjouksesta ja sen liitteistä tulee ilmetä perustelut tarvittavalle tukimäärälle ja kannattavuuslaskelma. EU-sääntely ei edellytä nykyisellään tällaista vaatimusta, joten se poistettaisiin tarpeettomana. Momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaan tarjouksesta ja sen liitteistä tulee ilmetä

latauskentän tai tankkausaseman sijainnin koordinaatit. Tämä on tarpeen, jotta Energiavirasto voi arvioida välimatkaa muihin latauskenttiin ja vedyn tankkausasemiin. Välimatkan arviointi on tarpeen, koska ehdotetun 7 §:n mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä on, ettei tietyn välimatkan päässä sijaitse muita hankkeita. Energiavirasto voisi tarvittaessa ohjeistaa, mitä koordinaatteja on käytettävä.

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa tarjoukseen tulisi aina sisällyttää selvitys 6 §:ssä säädetyn mukaisesti siitä, että ei merkittävää haittaa -periaate toteutuu hankkeessa. Kyse on EU:n RRF-asetuksen velvoitteesta. Aiemmin vaatimus koski vain elpymis- ja palautumissuunnitelman mukaista hanketta. Koska jatkossa sekä EU:n RRF-ohjelmasta tulevaa tukea että kansallista tukea voitaisiin myöntää jopa samana vuonna, olisi tuen hakijoiden kannalta selkeää, että kaikissa hankkeissa tulee noudattaa RRF-asetuksen vaatimuksia.

Pykälän 4 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa yhteen tarjoukseen saisi sisältyä yksi latauskenttä tai yksi tankkausasema. Tämä selkeyttäisi tarjousten vertailua keskenään.

Pykälän 5 momentin sisältö poistettaisiin tarpeettomana, koska jatkossa hankkeita ei jaoteltaisi sen mukaan, onko niissä kyse uudesta teknologiasta.

12 §. Tarjousten vertailu. Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan, mutta muuten pykälän sisältö uudistettaisiin. 1 momentin mukaan tarjouskilpailussa saatujen tarjousten vertailu muihin samassa ryhmässä saatuihin tarjouksiin perustuu tarjouksille laskettuun vertailulukuun. Ehdotetun 2 momentin mukaan vertailuluku olisi tarjouksen mukainen tukitarve euroina. Pääsääntöisesti hankkeiden vertailu menisi siis siten, että mitä pienempi tukitarve, sitä korkeampi sijoitus. Kuitenkin jos hankkeeseen sisältyvä latauskenttä tai vedyn tankkausasema sijaitisi korkeintaan kolmen kilometrin päässä vähintään kolmen TEN-T kattavaan tieverkkoon kuuluvan maantien poistumisliittymästä, vertailuluku saataisiin kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7. Tarkoituksena on antaa etua hankkeille, jotka sijoittuvat risteyskohtiin. Kyseessä voisi olla kolmen tai useamman tien risteyskohta. Risteyksien tuntumaan sijoittuvien hankkeiden suosiminen olisi perusteltua, koska risteyskohtiin sijoittuvat hankkeet palvelisivat useita teitä ja täyttäisivät siten AFIR-asetuksen lataus- ja tankkausverkon kattavuusvaatimuksia useammalla tiellä. Vaatimus siitä, että hankkeen tulisi sijaita korkeintaan kolmen kilometrin päässä poistumisliittymästä, johtuu siitä, että AFIR-asetuksen tavoitteet latauskenttien ja vetytankkausasemien kattavuudesta tieverkolla linkittyvät maksimissaan 3 kilometrin etäisyyteen poistumisliittymistä (2 artiklan 3 kohta).

Pykälän 3 momentin mukaan, mikäli kahden tai useamman hankkeen vertailuluku olisi sama ja olisi tarpeen määrittää niistä pienin vertailuluku, ratkaistaisiin pienin vertailuluku arvalla. Säännös olisi erityisesti tarpeen, koska ehdotetun 7 §:n 3 momentin 2 ja 3 kohdan perusteella tukea ei voida myöntää kahdelle hankkeelle, jos ne ovat liian lähellä toisiaan, joten vain paremman vertailuluvun saanutta hanketta voidaan tukea. Siten tarvitaan tapa määrittää, kumpi tuen voi saada, jos vertailuluvut ovat samat.

13 §. Tuen myöntämisestä päättäminen. Pykälä uudistettaisiin siten, että tukea myöntämisestä päätettäessä huomioitaisiin valtion talousarvion mukaisen määrärahan lisäksi työ- ja elinkeinoministeriön tuen kohdistamista koskeva päätös. Työ- ja elinkeinoministeriön päätöksestä säädettäisiin ehdotetussa 10 §:ssä. Ehdotetun 2 momentin mukaan tukea ei saisi myöntää latauskentän tai vedyn tankkausaseman investointihankkeelle, jos kaikki kyseistä hanketyyppejä koskevat tarjoukset olisivat kirjanpitolaissa (1336/1997) tarkoitetuilta samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä, eikä myöskään siltä osin kuin tällaisten konserniyritysten tuen yhteenlaskettu määrä ylittäisi 40 prosenttia työ-

ja elinkeinoministeriön tuen kohdistamista koskevan päätöksen mukaan kyseiselle hanketyypille käytettävissä olevasta tuesta. Jos konserniyritysten tukihakemuksiin sisältyvä haetun tuen määrä ylittäisi 40 prosenttia hanketyypille käytettävissä olevasta tuesta, ei tukea voitaisi myöntää kuin niille hankkeille, joiden hakemuksissa tuet eivät yhteensä ylitä 40 prosenttia. Siten esimerkiksi jos yksi konserniyritys hakisi vetytankkausasemalle tukea, joka olisi 30 prosenttia kaikille vetytankkausasemille allokoidusta tuesta, ja toinen konserniyritys hakisi toiselle vetyasemalle tukea 20 prosenttia, voitaisiin tukea myöntää vaan jommallekummalle näistä hankkeista.

14 §. Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset. Nykyiseen 1 momenttiin sisältyviä maksimitukiprosentteja muutettaisiin siten, että jatkossa latauskentän investointihankkeessa tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista voisi olla enintään 50 prosenttia ja vedyn tankkausaseman investointihankkeessa enintään 40 prosenttia. Asiantuntija-arvion mukaan tuettavien hankkeiden kannattavuus on etenkin alkuvaiheessa aiempia suurteholaturi-investointeja heikompi ja tulevaan kysyntään liittyvät epävarmuudet suurempia, minkä vuoksi tuki-intensiteettiä korotettaisiin nykyisestä asetuksesta. Tukiohjelma perustuu tarjouskilpailuun, minkä oletetaan rajoittavan ylitukemisen mahdollisuutta. Uuden teknologian korotusprosentti poistettaisiin, koska jatkossa hankkeita ei enää eroteltaisi sen mukaan, onko niissä uutta teknologiaa.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että käsite latauspiste muutettaisiin latauskentäksi, ja nesteytettyä kaasua koskeva lause poistettaisiin tarpeettomana.

15 §. Hakemus tuen maksatusta varten. Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että latauspisteen sijasta puhuttaisiin latauskentästä ja tankkauspisteen sijasta tankkausasemasta, ja kaasua koskeva säännös poistettaisiin. Tuen saajan tulisi toimittaa hakemus tuen maksamista varten liitteineen Energiavirastolle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hankkeen mukaisen latauskentän tai vedyn tankkausaseman tulee tukipäätöksen mukaan olla otettu käyttöön. Lisäksi momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan erityisestä syystä Energiavirasto voisi hakemuksesta myöntää jatkoaikaa tankkausaseman tai latauskentän käyttöönottoa ja tuen maksamista koskevan hakemuksen toimittamista varten, jos jatkoaikahakemus toimitettaisiin ennen edellä mainitun määräajan päättymistä. Jatkoaikaa voitaisiin myöntää vain käyttöönoton ja maksatushakemuksen toimittamisen määräaikojen pidennystä varten ja vain erityisestä syystä. Erityisellä syyllä tarkoitettaisiin lähinnä tuen saajasta riippumattomia syitä, kuten päälaitetoimittajan viivästystä tai sitä, että sähköliittymää ei saada rakennettua määräajan puitteissa. Jatkoaikahakemuksesta tulisi käydä ilmi, että hanke voidaan saattaa valmiiksi haetun jatkoajan puitteissa.

Pykälän 2 momentista poistettaisiin 4 kohdan vaatimus, joka koskee uutta teknologiaa, koska jatkossa hankkeita ei enää jaoteltaisi sen mukaan, sisältyykö niihin uutta teknologiaa.

18 §. Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus. Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että latauspisteet muutettaisiin latauskentiksi ja tankkauspisteet tankkausasemiksi. Pykälän 5 momenttia muutettaisiin. Ehdotetun momentin mukaan tuen saaja voisi, kuten nykyisinkin, ilmoituksellaan luopua myönnetystä tuesta. Momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa tuen saajan tulisi ilmoittaa Energiavirastolle viivymättä, jos hanketta ei käynnistetä tukipäätöksessä määrätyn aikataulun mukaisesti tai hanke muutoin viivästyy tukipäätöksessä määrätystä aikataulusta. Käynnistäminen on määritelty ehdotetun 7 §:n 1 momentin 3 kohdassa ja 2 momentissa. Pääsäännön mukaan käynnistämällä tarkoitetaan rakentamistöiden aloittamista, sitovaa päälaitetilausta tai sitovaa investointipäätöstä taikka muuta sitoumusta, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Tukipäätöksessä olisi tarpeen asettaa määräaika hankkeen käynnistämiseksi. Tämä olisi tärkeää erityisesti, koska latauskenttiä ja tankkaus-

asemia tuettaisiin vain tiettyjen ajomatkojen välein, ja tuettava hanke estäisi toisen vastaavan hankkeen tukemisen lähietäisyydellä. Olisi tärkeää tietää, mikäli tuettu hanke ei käynnisty eikä sille siten voida tehdä tuen maksatusta. Tässä tapauksessa maksamatta jäänyt tukivaltuus voitaisiin hyödyntää uudessa kilpailutuksessa uudelle hankkeelle riippumatta siitä, sijoittuisiko se toteutumattoman hankkeen lähistölle. Tämän vuoksi tukipäätökseen voisi olla tarpeen ottaa ehto määräajasta käynnistämiseksi ja siitä, että tukipäätös raukeaa, mikäli määräaika ei noudateta.

Ehdotettu menettely olisi selkeämpi ja yksinkertaisempi verrattuna nykyiseen säännökseen, jonka mukaan tuensaajan tulisi ilmoituksellaan luopua myönnetystä tuesta viipymättä, jos ennen hankkeen aloittamista ilmenee, että hanke viivästyy tukipäätöksessä määrätystä aikataulusta tai hanketta ei voida muusta syystä toteuttaa tukipäätöksen mukaisesti. Myös tämän säännöksen tarkoituksena on ollut nopeuttaa käyttämättömän tuen saamista uudelleen käyttöön, mutta samaa tavoitetta palvelisi se, että tukipäätökseen otettaisiin käynnistymiselle määräaika ja ehto siitä, että päätös raukeaa, jos ehtoa ei noudateta. Tällöin ei tarvittaisi erillistä Energiaviraston päätöstä siitä, että maksatus keskeytetään luopumisilmoituksen johdosta.

7 VOIMAANTULO

Ehdotetaan, että asetus tulee voimaan 3 päivänä syyskuuta 2024. Asetuksen voimassaolo päättyisi nykyistä jakeluinfratukiasetusta vastaavasti 31.12.2025.

Asetuksella kumottaisiin nykyisen jakeluinfratukiasetuksen 20 §:n 3 momentti. Nykyisen 20 §:n 3 momentin mukaan asetuksen 6 §:ää sovelletaan tukeen, joka myönnetään vuonna 2023 tai sitä ennen. Kumoamisen seurauksena nykyisen jakeluinfratukiasetuksen 6 §:ää sovellettaisiin kaikkeen myönnettävään tukeen. Muutos johtuisi siitä, että jatkossa kaikessa myönnettävässä tuessa olisi tarpeen noudattaa EU:n RRF-tukea koskevia säännöksiä. Tähän mennessä kansallinen ja EU-määräraha on ollut mahdollista jaotella vuosittain, mutta jatkossa olisi käytännössä mahdollista jakaa samana vuonna EU- ja kansallista määrärahaa. Jotta se, tuleeko noudattaa EU-vaatimuksia mm. ei merkittävää haittaa -periaatteen mukaisuudesta, olisi hakijoille selkeää, ehdotetaan, että kaikissa hankkeissa olisi noudatettava EU-vaatimuksia.

Ennen ehdotetun asetuksen voimaantuloa myönnettyyn infrastruktuuritukeen sovellettaisiin ehdotetun asetuksen voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä, eli nykyistä valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituksesta vuosina 2022–2025.