

VALTIONEUVOSTON ASETUS SÄHKÖISEN LIIKENTEEN JA BIOKAASUN LIIKENKÄYTÖN INFRASTRUKTUURITUEN MYÖNTÄMISEN YLEISISTÄ EHDOSTA VUOSINA 2018–2021**YLEISPERUSTELUT****1.1 Nykytila**

Valtaosa maantieliikenteessä käytetyistä polttoaineista on bensiiniä tai dieselöljyä. Näiden polttoaineiden jakeluverkosto on kehittynyt ja tiheä. Niin sanottujen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelupisteiden ja -asemien määrä on sen sijaan vielä vähäinen ja keskittynyt vain tietyille alueille. Biopolttoaineiden osalta voidaan kuitenkin pitkälti hyödyntää nykyistä nestemäisten polttoaineiden ja kelinfrastruktuuria. Sähkö- ja kaasuautojen määrän kasvu vaatii huomattavasti laajempaa julkista lataus- ja kaasutankkausasemaverkosta.

Sähköautojen julkisia latauspaikkoja on tällä hetkellä noin 700, ja nämä sisältävät yhteensä noin 1400 latauspistettä. Valtaosa eli noin 1200 latauspisteistä on niin sanottuja peruslatauspisteitä, pikalatauspisteitä on yli 200. Latauspisteet ovat keskittyneet tietyille alueille. Latauspisteistä noin kolmannes sijaitsee Uudellamaalla. Varsinais-Suomessa, Lapissa ja Pohjois-Pohjanmaalla on kaikissa yli 80 latauspistettä. Sen sijaan Kainuussa, Keski-Pohjanmaalla ja Pohjois-Karjalassa on kaikissa alle 10 latauspistettä. Osalla tiiviisti liikennöidyistä valtateista on jo useita erilaisia latauspistemahdollisuuksia. Tällaisia ovat etenkin Helsinki-Turku, Helsinki-Hämeenlinna sekä Helsinki-Lahti välit. Lisäksi suurempien kaupunkien yhteydessä on tyypillisesti useita latausmahdollisuuksia. Muutoin valtateiden varsilla on pitkiä välimatkoja ilman latausmahdollisuuksia tai vain yksittäisiä latauspisteitä. Sähköbuseja ja julkisen liikenteen latausjärjestelmiä on tällä hetkellä käytössä ja rakenteilla Espoossa, Helsingissä, Tampereella ja Turussa.

Kaasutankkausasemia on tällä hetkellä yhteensä noin 40. Raskaan liikenteen asemia on tällä hetkellä 4. Valtaosa nykyisistä kaasutankkausasemista on kaasuverkon piirissä ja Etelä-Suomessa. Lisäksi yksittäisiä asemia on muun muassa Turussa, Porissa, Jyväskylässä, Mikkelissä, Vaasassa, Uusikaarlepyyssä ja Oulussa.

1.2 Tavoitteet

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian vuoteen 2030 (VNS 7/2016 vp) mukaan liikenteen päästöjä vähennetään 50 prosenttia vuosien 2005 ja 2030 välillä. Päästövähennystoimenpiteet kohdistetaan strategian mukaisesti erityisesti tieliikenteeseen, jossa päästövähennyspotentiaali on suurin. Strategian tavoitteena on autokannan entistä nopeampi uusiutuminen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien osuuden kasvu autokannassa.

Infrastruktuurituen tavoitteena olisi edistää sähkön ja biokaasun käyttöä tieliikenteessä. Tavoitetta edistettäisiin tukemalla lataus- ja kaasutankkausverkon laajentamiseen liittyviä investointeja. Katava lataus- ja kaasutankkausverkosto on edellytys sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle. Infrastruktuurituen tavoitteena olisi lisäksi kannustaa yrityksiä kehittämään ja ottamaan käyttöön uutta teknologiaa.

1.3 Keskeiset ehdotukset

Infrastruktuurituki myönnettäisiin tarjouskilpailun perusteella. Tarjouskilpailussa tarjoukset ryhmiteltäisiin neljään eri koriin: kaasutankkausasemia koskevat tarjoukset, julkisen liikenteen latausjärjestelmiä koskevat tarjoukset, henkilöautojen pikalatausjärjestelmiä koskevat tarjoukset ja henkilöautojen peruslatausjärjestelmiä koskevat tarjoukset. Tarjouskilpailussa menestyisivät omassa korissaan pienimmän vertailuluvun saaneet tarjoukset. Vertailuluku osoittaisi tarjouksen kustannustehokkuutta ja tarjouksen mukaisen hankkeen vaikuttavuutta. Tukiohjelmaan sisältyisi useita ehtoja ja rajoituksia, joiden tarkoituksena on varmistaa tarjouskilpailun onnistuminen ja sen optimaalinen tulos, tukiohjelman tavoitteiden saavuttaminen sekä tukiohjelman kilpailua ja markkinoita vääristävän vaikutuksen rajaaminen mahdollisimman vähäiseksi. Investointia varten myönnetty tuki maksettaisiin yhdessä erässä, kun hanke on saatettu päätökseen, ja muutoinkin tukiohjelman hallinnointi perustuisi varsin yksinkertaisiin menettelyihin. Energiavirasto toimisi valtionapuviranomaisena.

1.4 Tukiohjelman määrärahat

Kansallisen energia- ja ilmastostrategian tavoitteiden edistämiseksi on vuosille 2018–2021 varattu 25 milj. euroa vuodessa (yhteensä 100 milj. euroa). Parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmän väliraportin (LVM/421/05/2017) mukaan näitä määrärahoja käytettäisiin lataus- ja jakeluinfran rakentamisen ja taajamalogistiikan sähköistämisen tukeen 4 milj. euroa vuodessa (yhteensä 16 milj. euroa vuosina 2018–2021). Määräraha kattaa myös muun kuin julkisen latausinfrastruktuurin edistämisen.

Valtion vuoden 2018 talousarviossa momentille 32.60.47 on varattu 3 milj. euroa (3 v siirtomääräraha). Päätösosan mukaan määrärahaa saa käyttää:

- 1) investointeihin infrastruktuuriin, joka edistää sähköisen liikenteen kehittymistä sisältäen muun muassa julkiset pikalatausasemat ja julkisen liikenteen latausjärjestelmät;
- 2) sähköisen liikenteen infrastruktuuriin liittyvän uuden teknologian pilotointi- ja demonstraatiohankkeisiin;
- 3) kaasun siirto- ja jakeluverkkojen ulkopuolisten biokaasua tarjoavien tankkausasemien rakentamiseen.

Momentin selvitysosana mukaan tukea ei käytetä kotitalouspisteisiin tai niiden yhteydessä tehtävien sähköverkon kapasiteetin parantamiseen.

1.5 Esityksen vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Infrastruktuuritukea voidaan myöntää valtion talousarvioon otettavan määrärahan mukaisesti. Tuella edistetään sellaisten projektien ja investointien käynnistymistä, jotka ilman tukea jäisivät toteutumatta. Tästä syystä tuen avulla toteutettavilla hankkeilla on myös työllistävää vaikutusta.

Infrastruktuurituen taloudelliset vaikutukset valtiolle muodostuisivat pääosin niistä kustannuksista, jotka aiheutuisivat tuen maksamisesta.

Infrastruktuurituen taloudelliset vaikutukset tuen saajille syntyisivät tietyille investoinneille maksettavasta tuesta. Tuki maksettaisiin sen jälkeen, kun tuen kohteena oleva kaasutankkausasema tai laatusjärjestelmä on otettu käyttöön. Maksettava tuki kattaisi vain osan investointikustannuksista. Tuella voitaisiin käynnistää tukimäärään nähden arviolta noin kolminkertainen määrä investointeja.

Ympäristövaikutukset

Infrastruktuurituki edistäisi vuoteen 2030 ulottuvan kansallisen energia- ja ilmastostrategian toimeenpanoa, sen sisältämien tavoitteiden toteutumista ja siten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Siltä osin kuin tukiohjelman avulla saatu sähkön ja biokaasun käytön kasvu korvaisi fossiilisten polttoaineiden käyttöä tieliikenteessä tukiohjelman vähentäisi myös typenoksidien ja pienhiukkasten päästöjä. Lisäksi sähköisen julkisen liikenteen hankkeilla voitaisiin merkittävästi vähentää lähipäästöjä.

Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Energiaviraston tehtävänä olisi järjestää infrastruktuurituen myöntämiseen liittyvä tarjouskilpailu, maksatukset ja valvonta sekä huolehtia tarjouskilpailua koskevasta tiedottamisesta. Tukiohjelman toimeenpano edellyttäisi Energiaviraston henkilöresurssien ja tietojärjestelmien kehitysresurssien uudelleen kohdentamista.

1.6 Asian valmistelu

Asetus on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä. Valmistelun aikana on kuultu sidosryhmiä sekä selvitetty muissa maissa käyttöön otettuja liikenneinfrastruktuurin tukiohjelmaa. Erityisesti Saksan ja Tsekin tukiohjelmat sisältävät kansallisen infrastruktuuritukiohjelman kannalta hyödyllisiä vertailukohtia.

Asetusehdotus ja siihen liittyvä muistio ovat olleet lausunnolla x.4.–xx.51.2018 verkkopalvelussa www.lausuntopalvelu.fi.

Lausunnon antoivat xxx

Lausunnoissa suhtauduttiin xx.

Lausuntojen perusteella. ...

Taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä annetun lain (429/2016) mukaisesti yritystukineuvottelukunnalta on pyydetty lausunto siitä, täyttääkö suunniteltu tukijärjestelmä EU:n lainsäädännön valtiontuen edellytykset ja mitä valtiontukia koskevien säännösten mukaista menettelytapaa tukiviranomaisen on noudatettava. Yritystukineuvottelukunta on x.x.2018 ...

1.7 Voimaantulo

Asetus on tarkoitettu tulemaan voimaan x päivänä xxkuuta 2018.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1 §. Soveltamisala.

Infrastruktuurituen myöntämiseen sovelletaan yleislakina valtionavustuslakia (688/2001), jonka 8 §:n nojalla voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvan valtionavustuksen talousarvion mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä. Asetuksenantovaltuuden nojalla annettaisiin valtioneuvoston asetus sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituen myöntämisen yleisistä ehdoista vuosina 2018–2021. Tukea myönnettäisiin valtion talousarvion momentin 32.60.47 määrärahan puitteissa. Momentilla on tuen myöntämiseen liittyviä tarkennuksia.

2 §. Valtionapuviranomainen.

Energiaviraston olisi valtionapuviranomainen, joka päättäisi infrastruktuurituen myöntämiseen ja hoitaisi muut tukeen liittyvät valtioapuviranomaisen tehtävät. Energiavirastosta annetun lain (870/2013) 1 §:ään lisätyn uuden 8 momentin mukaan (*HE 47/2018 vp*) Energiavirasto hoitaa myös energia- ja ilmastopoliittisiin tukiin liittyviä valtionapuviranomaisen tehtäviä. Valtioneuvoston asetuksella annetaan tarkempia säännöksiä mainituista tehtävistä.

3 §. Infrastruktuurituen soveltuvuus Euroopan unionin sisämarkkinoille.

Infrastruktuurituki on valtiontukea, johon sovelletaan EU:n valtiontukisääntelyä. Valtiontuet ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen artiklan 107 kohdan 1 mukaan lähtökohtaisesti kiellettyjä. Artiklan 107 kohdissa 2 ja 3 määritellään kuitenkin poikkeukset, joiden nojalla tukitoimenpiteet voidaan hyväksyä. Ennakkoilmoitusta komissiolle ei vaadita, kun kyseessä on tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetun komission asetuksen (EU) N:o 651/2014, jäljempänä *ryhmäpoikkeusasetus*, soveltamisalaan kuuluva tukijärjestelmä tai tuki taikka vähämerkityksellinen tuki, josta säädetään Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 1407/2013, jäljempänä *de minimis -asetus*.

Pykälässä säädettäisiin infrastruktuurituen soveltuvuudesta Euroopan unionin sisämarkkinoille. Asetuksen mukaista tukiohjelmaa ei olisi tarkoitus hyväksyttää erikseen komissiolla, vaan pääsääntöisesti sovellettaisiin ryhmäpoikkeusasetusta. Tarvittaessa komissiolta olisi kuitenkin saatava hyväksyntä yksittäisen tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille. Täydentävästi olisi myös mahdollista soveltaa *de minimis -asetusta*.

Pykälän 1 momentin mukaisesti infrastruktuurituen soveltuvuus sisämarkkinoille perustuisi ryhmäpoikkeusasetukseen. Tuen myöntämisessä olisi noudatettava asetuksen yhteisiä säännöksiä koskevaa I lukua ja valvontaa koskevaa II lukua sekä paikallisille infrastruktuureille myönnettävää tukea koskevaa III luvun 56 artiklaa. Ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla paikallisille infrastruktuureille myönnettävä investointituki ei saa ylittää 10 miljoonaa euroa eivätkä samaan infrastruktuurihankkeeseen kohdistuvat kokonaiskustannukset saa ylittää 20 miljoonaa euroa.

Pykälän 2 momentissa otettaisiin huomioon, että infrastruktuurituen myöntämiseen voidaan tiettyissä tilanteissa myös soveltaa *de minimis -asetusta*. *De minimis -asetuksen* 3 artiklan mukaan jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämän vähämerkityksisen tuen kokonaismäärä ei saa olla yli 200 000 euroa minkään kolmen verovuoden jakson aikana, mikä merkittävästi rajaa asetuksen so-

veltamista. De minimis -asetusta sovellettaisiin, kun ryhmäpoikkeusasetusta ei ole mahdollista soveltaa, mutta infrastruktuurituen myöntäminen täyttää kuitenkin de minimis -asetuksessa säädetyt edellytykset. Näitä tapauksia arvioidaan olevan hyvin vähän.

Infrastruktuurituen myöntämiseen ja maksamiseen liittyvän Euroopan unionin lainsäädännön noudattamisesta säädetään lisäksi valtionavustuslain 6.3 §:ssä, 19 §:n 3 kohdassa ja 22.3 §:ssä. Lain 6.3 §:n nojalla valtionavustus ei saa yhdessä muiden julkisten tukien kanssa ylittää EU:n tai Suomen lainsäädännössä säädettyä valtionavustuksen tai muun julkisen tuen enimmäismäärää. Lain 19 §:n 3 kohdan nojalla valtionapuviranomainen voi päätöksellään määrätä valtionavustuksen maksamisen keskeytettäväksi, jos EU:n lainsäädännössä edellytetään maksamisen keskeyttämistä. Lain 22.3 §:n nojalla valtionapuviranomainen voi päätöksellään myös määrätä valtionavustuksen maksamisen lopetettavaksi sekä jo maksetun valtionavustuksen takaisin perittäväksi, jos EU:n lainsäädännössä sitä edellytetään.

4 §. Tuettavat hankkeet.

Pykälän mukaan infrastruktuuritukea voitaisiin myöntää kaasutankkausaseman, julkisen liikenteen latausjärjestelmän, henkilöautojen pikalatausjärjestelmän ja henkilöautojen peruslatausjärjestelmän investointihankkeeseen.

Pykälän 1 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää kaasun siirto- ja jakeluverkkojen ulkopuolella sijaitsevan kiinteän kaasutankkausaseman investointihankkeeseen. Tuen myöntäminen edellyttäisi lisäksi, että tankkausasema olisi ensi sijassa tarkoitettu biomassasta tuotetun kaasumaisen liikenteessä käytettävän polttoaineen (*biokaasun*) syöttämiseen ajoneuvoihin joko paineistetussa tai nestemäisessä muodossa. Tämän tulisi olla hankkeen ensisijainen tavoite, mutta tankkausaseman hyödyntäminen myös maakaasun jakeluun ei olisi esteenä tuen myöntämiselle. Tuen hakijalla tulisi kuitenkin olla suunnitelma tankkausaseman hyödyntämiseksi ensi sijassa bio-kaasun syöttämiseen henkilöautoihin tai raskaan liikenteen ajoneuvoihin.

Pykälän 2 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää sellaisen julkisen liikenteen latausjärjestelmän investointihankkeeseen, jossa on vähintään yksi julkisen liikenteen ajoneuvon lataamiseen soveltuva latauspiste. Jos hankkeeseen sisältyy useita latauspisteitä, ne voivat sijaita myös eri kiinteistöillä. Kiinteistörekisterilain (392/1985) 2 §:n 1 momentissa säädetään kiinteistörekisteriin merkittävät kiinteistöt.

Pykälän 3 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää henkilöautojen pikalatausjärjestelmän investointihankkeeseen, jos latausjärjestelmässä on vähintään kahdessa latauspisteessä mahdollista ladata samanaikaisesti sähkökäyttöisiä henkilöautoja siten, että jokaisen ajoneuvon latausteho on vähintään 50 kilowattia.

Pykälän 4 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää sellaisen henkilöautojen peruslatausjärjestelmän investointihankkeeseen, joka täyttää a alakohdassa säädetyt latauspisteiden määrää, käytettävyyttä ja lataustehoa koskevat edellytykset sekä b alakohdassa säädetyt latauspisteiden sijaintia koskevat edellytykset.

5 §. Tuen myöntämisen edellytykset.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin tuen myöntämisen yleisistä edellytyksistä, joita tarkennettaisiin 2 momentissa. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tankkausaseman ja henkilöautojen latausjärjestelmien investointihankkeille myönnettävän tuen täydentävistä edellytyksistä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin infrastruktuurituen myöntämisen edellytykseksi, että hanke tai hankkeeseen sisältyvää uutta teknologiaa ei toteuttaisi ilman tukea. Keskeinen peruste valtiontuen myöntämiseen on tuen tarve, esimerkiksi hankkeen tai siihen sisältyvän uuden teknologian toteuttaminen ilman valtiontukea ei olisi taloudellisesti kannattavaa tai uuden teknologian käyttöön ottoon liittyvä huomattava taloudellinen riski. Hankkeelle olisi mahdollista myöntää tukea ainoastaan, jos tuella saadaan aikaan hankkeen toteutuminen. Kun kyse on uudesta teknologiasta, tukea olisi mahdollista myöntää, jos tuella saadaan aikaan investointi uuteen teknologiaan.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan hankkeen mukainen kaasutankkausasema tai julkisen liikenteen latausjärjestelmä tulisi ottaa käyttöön 18 kuukauden kuluessa tuen myöntämistä koskevasta päätöksestä tai, jos kyse on henkilöautojen peruslatausjärjestelmästä tai pikalatausjärjestelmästä, 12 kuukauden kuluessa tuen myöntämistä koskevasta päätöksestä. Tukijärjestelmän tavoitteiden kannalta on tarpeen keskittää tukipanostukset nopeasti toteutettavissa oleviin hankkeisiin. Lisäksi on otettava huomioon, että valtion talousarvion momentin 32.60.47 määräraha on kolmivuotinen siirtomääräraha. Määräajoissa on otettu huomioon, että kaasutankkausaseman ja julkisen liikenteen latausjärjestelmän investointihankkeet vaativat pidemmän valmistelu- ja toteutusajan.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurituen myöntämisen edellytyksenä olisi, että ennen tuen myöntämistä koskevaa päätöstä hankkeessa ei ole tehty sellaista investointipäätöstä, päälaitetilausta tai päätöstä rakentamistyön aloittamisesta tai muuta sitoumusta, jonka jälkeen hankkeen peruuttaminen ei enää ilman merkittävää taloudellista menetystä ole mahdollista. Tavoitteena on suunnata tukea hankkeisiin, jotka vaativat tukea käynnistyäkseen, ja varmistaa hakemusten laatu.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin 1 momentin 3 kohdan edellytystä. Hankkeen käynnistäminen ei olisi esteenä tuen myöntämiselle, jos tuki kohdistuu hankkeeseen rajatulta osin ja kyseessä olevaa tuella rahoitettavaa rajattua osuutta hankkeesta ei ole käynnistetty mainitun kohdan mukaisesti. Kaasutankkausasemaa koskeva sitova investointipäätös tai muu sitoumus ei myöskään olisi esteenä tuen myöntämiselle, jos tankkausaseman sijainnista ei ole tehty sitovaa päätöstä. Hankkeeseen liittyvien raivaus- ja maanrakennustöiden aloittaminen ei lisäksi olisi mainitussa kohdassa tarkoitettu este.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan edellytettäisiin, että tuen saaja rahoittaa hankkeesta vähintään 25 prosenttia sellaisella rahoituksella, johon ei liity julkista tukea. Pykälän 2 momentin mukaan tätä ei kuitenkaan sovellettaisi kunnan tai sen pääosin omistaman yhteisön hankkeeseen siltä osin kuin kyse on kunnan myöntämästä rahoituksesta.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan edellytettäisiin lisäksi, että hankkeeseen ei ole myönnetty muuta valtiontukea. Tavoitteena on varmistaa, että tukien kumuloituminen estetään.

Arvioitaessa tukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille edellytetään sillä olevan kannustava vaikutus. Ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos tuen saaja on jättänyt kirjallisen tukihakemuksen kyseiselle jäsenvaltiolle ennen hanketta tai toimintaa koskevien töiden aloittamista.

Pykälän 3 momentin 1 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämistä koskevasta täydentävästä edellytyksestä, joka koskisi kaasutankkausasemaa sekä henkilöautojen pikalatausjärjestelmää ja peruslatausjärjestelmää. Näiden tulisi olla on vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkoja. Edellytys olisi laajempi kuin polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/94/EU, jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*, ja liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa (478/2017), jäljempänä *jakeluinfralaki*, säädetään julkisista tankkaus- ja latauspisteistä. Tukiohjelman tavoitteiden kannalta on perusteltua edellyttää tuettavan kaasutankkausaseman tai henkilöautojen latausjärjestelmän olevan julkisesti käytettävissä 24/7.

Pykälän 3 momentin 2 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämistä koskevasta täydentävistä edellytyksistä, jotka koskisivat henkilöautojen pikalatausjärjestelmää ja peruslatausjärjestelmää. Näiden tulisi a alakohdan mukaan perustua älykkääseen lataukseen. Sekä ajoneuvon ja latauslaitteen että latauslaitteen ja latauspalveluntuottajan välillä tulisi olla tietoliikenneyhteys siten, että lataustapahtuman reaaliaikainen mittaus ja ohjaus sekä lataustehon porrastettu säätö ylöspäin ja alaspäin kesken lataustapahtuman ilman latauksen keskeytymistä ovat mahdollisia. Sääntelyssä on otettu huomioon, mitä jakeluinfradirektiivissä ja jakeluinfralaisissa säädetään älykkäästä latauksesta. Lisäksi on otettu huomioon latausjärjestelmien vaikutukset sähköjärjestelmiin.

Lisäksi 3 momentin 2 kohdan b alakohdan mukaan henkilöautojen pikalatausjärjestelmän latauspisteet tulisi jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaisesti varustaa vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 liittimillä tai standardissa EN 62196-3 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä. Peruslatausjärjestelmät tulisi jakeluinfradirektiivin liitteen II mukaisesti varustaa vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 pistorasioilla tai ajoneuvon liittimillä. Nämä pistorasiat olisi mahdollista varustaa lisäominaisuuksilla, esimerkiksi mekaanisilla sulkimilla, säilyttäen kuitenkin yhteensopivuus tyyppin 2 kanssa.

6 §. Tuen saaja.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuuritukea voitaisiin myöntää yrityksille, kunnille ja muille yhteisöille.

Pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohdan mukaan infrastruktuuritukea ei myönnettäisi organisaatioille, joiden toiminta rahoitetaan valtion talousarviosta, eikä valtion talousarviosta annetussa laissa (423/1988) tarkoitettuun taloushallinto-organisaatioon kuuluville virastoille, laitoksille ja muille toimielimille. Tukea ei myöskään myönnettäisi 3 kohdan mukaan valtionosuutta saaville perustamishankkeille.

Infrastruktuurituki on ensi sijassa yrityksille ja muille yhteisöille suunnattu tukijärjestelmä, joka soveltuu huonosti talo- tai maatilakohtaisiin pienen mittakaavan hankkeisiin muun muassa hakumennettelyn, valvonnan ja seurannan kannalta. Infrastruktuurituki on EU:n valtioneuvoston sääntelyn mukaan taloudelliseen toimintaan tarkoitettua tukea, johon sovelletaan ryhmäpoikkeusasetusta tai poikkeuksellisesti de minimis -asetusta. EU:n valtioneuvoston sääntelyn mukaisesti edellytetyt menettelyt ja toimenpiteet olisivat myös hallinnollisesti tarpeettoman raskaita rakentamiseen, asumiseen ja maataloihin liittyvien pienen mittakaavan hankkeiden kannalta.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan infrastruktuuritukea ei myönnettäisi asunto-osakeyhtiöille tai asuinkiinteistöille tai niiden yhteisten toteutettaville hankkeille. Ympäristöministeriö on valmis-

telemassa tukiohjelmaa, jonka tarkoituksena on edistää taloyhtiöiden latausinfrastruktuurin kehittämistä. Avustusta myönnetään asuinrakennuksen omistaville yhteisöille sähköautojen latauspisteiden edellyttämiin kiinteistöjen sähköjärjestelmiin kohdistuviin muutoksiin. Avustuksen myöntää Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus.

Pykälän 2 momentin 5 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi maataloille. Valtioneuvoston ohjesääntö (262/2003) 19 §:n mukaan maa- ja metsätalousministeriön toimialaan kuuluu muun muassa maatalous ja 24 §:n mukaan ympäristöministeriön toimialaan kuuluvat muun muassa rakentaminen ja asuminen. Työ- ja elinkeinoministeriö ei vastaa mainituista toimialoista ja niiden kehittämiseen liittyvistä ohjausjärjestelmistä. Maatalouteen ja metsätalouteen myönnettävässä tuessa tulee noudattaa Euroopan komission tiedonantoa ”Euroopan unionin suuntaviivat maa- ja metsätalouselämyksen ja maaseutualueiden valtiontuesta vuosina 2014–2020” (2014/C 204/01). Infrastruktuurituki ei ole näiden suuntaviivojen mukainen. Maataloilla toteutettavia energiainvestointeja edistetään maatalouden rakennetuista annetun lain (1476/2007) ja sen nojalla maatalouden rakennetuista annetun valtioneuvoston asetuksen (240/2015) ja maatalon investointituen kohdentamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen (241/2015) sekä maaseudun kehittämisen tukemisesta annetun lain (28/2014) ja sen nojalla maaseudun yritystuesta annetun valtioneuvoston asetuksen (80/2015) nojalla. Infrastruktuuritukea olisi kuitenkin mahdollista myöntää maatalon yhteydessä toteutettavalle hankkeelle, jossa kaasutankkausasema tai latausjärjestelmä olisi käytössä maatalouden tuotantotoiminnan ulkopuolella ja täyttäisi 5 §:n 3 momentin 1 kohdassa säädetyn lataus- ja tankkauspuisteen julkisuutta koskevan edellytyksen.

Pykälän 2 momentin 6 kohdan mukainen rajoitus perustuu ryhmäpoikkeusasetukseen. Vaikeuksissa oleville yrityksille myönnettävään valtiontukeen sovelletaan komission tiedonantoa ”Suuntaviivoista valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakennemuutokseen” (2014/C 249/01). Vaikeuksissa oleva yritys on tarkemmin määritelty mainittujen suuntaviivojen 2.2 jakson 20 kohdassa sekä ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa.

Pykälän 2 momentin 7 kohdan mukaan tukea ei olisi mahdollista myöntää yhteisölle, joka on joutunut ulosottotoimenpiteen kohteeksi, selvitystilaan, konkurssiin taikka yrityksen saneerausesta annetussa laissa (47/1993) tarkoitetun saneerausmenettelyn kohteeksi. Tällaisella yrityksellä ei voida katsoa olevan edellytyksiä toteuttaa hanketta. Tukea ei myöskään olisi mahdollista myöntää yhteisölle, joka ei ole noudattanut eräiden valtion tukea koskevien Euroopan unionin sääntöjen soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:ssä tarkoitettua tuen takaisinperintäpäättöstä. Kun komissio tekee päätöksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tuen maksamisen keskeyttämisestä tai takaisinperimisestä, komission päätös on pantava Suomessa viipymättä täytäntöön takaisinperinnästä vastuussa olevan viranomaisen päätöksellä. Kyseessä on ns. Deggendorf-ehto, jonka noudattaminen on tuen EU:n valtiontukisääntelyn mukaisuuden edellytys. Deggendorf-ehtoa koskeva selostus on komission tiedonannon ”Sääntöjenvastaisen ja yhteismarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperintää edellyttävien komission päätösten tehokas täytäntöönpano jäsenvaltioissa” (2007/C272/05) kohdassa 4.2.

7 §. Tarjouskilpailu

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto järjestäisi tarjouskilpailun ja päättäisi sen perusteella infrastruktuurituen myöntämisestä. EU:n valtiontukisääntelyssä edellytetyn mukaisesti tarjouskilpailu tulisi järjestää tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla. Energiaviraston tulisi myös riittävän ajoissa tiedottaa tarjouskilpailun ajankohdasta, määräajoista ja muista seikoista, joilla on olennaista merkitystä tarjouskilpailussa ja tarjousten tekemisessä.

Pykälän 2 momentin mukaisesti tarjouksia kilpailutettaisiin erillisissä koreissa, jotka vastaisivat 4 §:n 1–4 kohdan mukaista jaottelua. Korissa 1 kilpailutettaisiin keskenään kaasutankkausasemien investointihankkeita koskevia tarjouksia, korissa 2 julkisen liikenteen latausjärjestelmien investointihankkeita koskevia tarjouksia, korissa 3 henkilöautojen pikalatausjärjestelmien investointihankkeita koskevia tarjouksia ja korissa 4 henkilöautojen peruslatausjärjestelmien investointihankkeita koskevat tarjouksia. Jos asianmaiseen koriin ei 8 §:n mukaan olisi kohdistettu tukimäärää, ei tarjouskilpailua myöskään olisi mahdollista järjestää tässä korissa.

Pykälän 3 momentin 1 kohdan mukaan Energiaviraston olisi päätöksellään suljettava tarjouskilpailun ulkopuolelle tarjous, jos Energiaviraston tiedossa on vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1398/2016) 84 §:ssä tarkoitettu peruste, joka edellyttää sähkön tuottajan sulkemista tarjouskilpailun ulkopuolelle mainitun lain mukaisesti järjestetyssä tarjouskilpailussa. Tarkoituksena olisi sulkea tarjouskilpailun ulkopuolelle tuen hakija, jotka ovat syyllistyneet vakaviin rikoksiin. Sääntelyn tavoitteena on estää se, että julkisin varoin edistettäisiin yhteiskunnan ja sen taloudellisten etujen vastaista rikollista toimintaa.

Pykälän 3 momentin 2 kohdan mukaan Energiaviraston olisi päätöksellään suljettava tarjouskilpailun ulkopuolelle tarjous, jos se on perustunut tuen hakijoiden tai tuen hakijan ja muun osapuolen välisiin sopimuksiin tai yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin tai tällaisten tahojen yhteenliittymien päätöksiin, joiden tarkoituksena on merkittävästi estää, rajoittaa tai vääristää tarjouskilpailua tai joista seuraa, että tarjouskilpailu merkittävästi estyy, rajoittuu tai vääristyy. Sääntelyn tavoitteena on estää sellaiset kilpailunrajoitukset, joilla voidaan katsoa olevan vahingollisia vaikutuksia tarjouskilpailun onnistuneen lopputuloksen kannalta.

8 §. Tukimäärän kohdistaminen.

Pykälässä säädettäisiin, miten asianomaisen vuoden valtiontalousarvion momentille 32.60.47 otettu määräraha kohdistetaan. Tarvittaessa kohdennuksia tarkistettaisiin tulevina vuosina järjestettävissä tarjouskilpailussa, kun vuonna 2018 järjestettävän tarjouskilpailun tulokset ovat käytettävissä.

Pykälän 1 momentin mukaan valtion talousarvion mukaan käytettävissä olevasta määrärahasta kohdistettaisiin puolet koriin 1 (kaasutankkausasemat), neljäsosa koriin 2 (julkisen liikenteen latausjärjestelmät), kuudesosa koriin 3 (henkilöautojen pikalatausjärjestelmät) ja kahdestoistaosa koriin 4 (henkilöautojen peruslatausjärjestelmät). Vuoden 2018 valtion talousarvion momentin 32.60.47 määräraha on 3 milj. euroa, joten tarjouskilpailussa olisi vuonna 2018 käytettävissä 1,5 milj. euroa korissa 1, 750 000 euroa korissa 2, 500 000 euroa korissa 3 ja 250 000 euroa korissa 2.

Tukimäärän kohdentamisessa on otettu huomioon tukitoimet, joilla on edistetty investointeja tankkausasemiin ja latausjärjestelmiin. Latausjärjestelmiä on jo tuettu sekä aiemmin osana Sähköisten ajoneuvojen järjestelmät (EVE) -ohjelmaa että vuonna 2017 energiakärkihankkeiden tukiohjelmassa. Käytännössä myönnetyt tuet ovat edistäneet lähinnä investointeja henkilöautojen peruslatausjärjestelmiin. Muutamia sähköisen julkisen liikenteen hankkeita on edistetty energiatukiohjelmasta. Myös joitakin kaasutankkausasemia on edistetty energiatukiohjelmasta ja energiakärkihankkeiden tukiohjelmasta, mutta ainoastaan osana uuden biokaasukapasiteetin rakentamista.

Pykälän 2 momentin mukaan tarjouskilpailun onnistumisen varmistamiseksi edellytettäisiin, että korissa 1, 3 ja 4 olisi tehty tarjouksia vähintään 20 prosenttia suuremmasta määrästä tukea kuin asianomaiseen koriin on kohdistettu määrärahaa. Muutoin asianomaiseen koriin kohdistettavaa osuutta määrärahasta pienennettäisiin siten, että mainittu edellytys täyttyy. Vastaavan edellytyksen soveltamista julkisen liikenteen latausjärjestelmiä koskeviin tarjouksiin ei arvioida olevan tarkoituksenmukainen eikä toteutettavissa.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilanteesta, jossa korissa 2 tehdyt tarjoukset alittavat käytettävissä olevan määrärahan. Tällöin käyttämättä jäävä määräraha siirrettäisiin käytettäväksi korissa 4.

9 §. Tarjous.

Pykälän 1 momentin mukaan tarjous olisi toimitettava Energiavirastoon viimeistään Energiaviraston ilmoittamana määräpäivänä. Tarjouksessa tuen hakijan olisi esitettävä asian arvioimiseksi ja ratkaisemiseksi tarvittavat tiedot. Tarjouksen tulisi muutoinkin olla tarjouskilpailun vaatimusten, ehtojen ja perusteiden mukainen. Energiavirasto vahvistaisi tarjouslomakkeen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, mitä tietoja tarjouksessa ja sen liitteissä tulisi ainakin esittää.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, että tarjoukseen voi sisältyä useita toisistaan erillisiä kaasutankkausasemia taikka henkilöautojen pikalatausjärjestelmiä tai peruslatausjärjestelmiä sellaisina kuin niistä säädettäisiin 4 ja 5 §:ssä. Samaan tarjoukseen olisi kuitenkin mahdollista sisällyttää useita henkilöautojen peruslatausjärjestelmiään ainoastaan, jos niihin sisältyvät latauspisteet sijaitsevat eri kiinteistöillä. Rajoitus on tarpeen ottaen huomioon 10 §:n 5 momentin ja 12 §:n 2 momentin säännökset. Eri koreihin kuuluvia investointihankkeita ei olisi mahdollista sisällyttää samaan tarjoukseen, koska tällöin tarjousten vertailu 10 §:n nojalla ei olisi enää mahdollista. Julkisen liikenteen latausjärjestelmien investointihankkeiden osalta 3 momentin mukainen mahdollisuus ei olisi tarpeen, koska 4 §:n 2 kohdan mukaan tällaisessa latausjärjestelmässä voi jo lähtökohtaisesti olla yksi tai useampi toisistaan erillinen julkisen liikenteen ajoneuvon lataamiseen soveltuva latauspiste.

Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin, mitä uuden teknologian hankkeella tarkoitetaan, ja edellytettäisiin lisäksi, että uuden teknologian hankkeissa tulisi tarjouksen liitteessä selvittää teknologian uutuusarvo ja riskit sekä siihen liittyvät hyödyntämismahdollisuudet ja siitä aiheutuvat lisäkustannukset vastaavaan tavanomaisen teknologian hankkeeseen verrattuna. Kolmannen osapuolen lausuntoa ei kuitenkaan vaadittaisi.

10 §. Tarjousten vertailu.

Pykälän 1 momentin mukaan tarjouskilpailussa saatujen tarjousten vertailu muihin samassa korissa saatuihin tarjouksiin perustuisi jokaiselle tarjoukselle erikseen laskettuun vertailulukuun. Pykälän 2–5 momentissa säädettäisiin vertailuluvun laskemisesta eri koreissa. Tarjousten vertailu tukitarpeen perusteella edistäisi kustannustehokkaimpien hankkeiden toteuttamista, minkä lisäksi vaikuttavimmiksi arvioitujen hankkeiden toteuttamista edistettäisiin kertoimilla.

Pykälän 2 momentin mukaan kaasutankkausasemien investointihankkeita koskevien tarjouksen vertailuluku korissa 1 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukimäärä investointihankkeeseen sisältyvien kaasutankkausasemien määrällä sekä kertomalla saatu lukema 1–3 kohdan mukaisesti kertoimella, jos asianomaisessa kohdassa säädetty edellytys täyttyy. Kertoimien perusteella tarjouksen

vertailuluku pienenesi ja samalla mahdollisuus saada tarjous hyväksytyksi paranesi, jos kaasutankkausasema soveltuu erityisesti raskaaseen liikenteeseen, edistää Euroopan laajuisen TEN-T-verkon tavoitteita tai siihen sisältyy uutta teknologiaa. Kaikki kertoimet voivat tulla sovellettavaksi samanaikaisesti. Tarjoukseen voisi 9 §:n 3 momentin mukaan sisältyä useita kaasutankkausasemia, mutta 1 ja 2 kohdan mukaisen kertoimen käyttäminen edellyttäisi, että kaikki hankkeeseen sisältyvät kaasutankkausasemat täyttävät asianomaisen kohdan mukaisen edellytyksen.

Pykälän 3 momentin mukaan julkisen liikenteen latausjärjestelmien investointihankkeita koskevien tarjousten vertailuluku korissa 2 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukimäärä samanaikaisesti käytettävissä olevien latauspisteiden määrällä sekä kertomalla saatu lukema kertoimella 0,7, jos kyseessä on uuden teknologian hanke. Latausjärjestelmässä voi 4 §:n 2 kohdan mukaan olla yksi tai useampi julkisen liikenteen ajoneuvon lataamiseen soveltuva latauspiste.

Pykälän 4 momentin mukaan henkilöautojen pikalatausjärjestelmien investointihankkeita koskevien tarjousten vertailuluku korissa 3 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukimäärä investointihankkeeseen sisältyvien pikalatausjärjestelmien määrällä sekä kertomalla saatu lukema 1–4 kohdan mukaisesti kertoimella, jos asianomaisessa kohdassa säädetty edellytys täyttyy. Kertoimien perusteella tarjouksen vertailuluku pienenesi ja samalla mahdollisuus saada tarjous hyväksytyksi paranesi, jos pikalatausjärjestelmä edistää Euroopan laajuisen TEN-T-verkon tavoitteita, samanaikaisesti käytettävien latauspisteiden määrä on enemmän kuin kaksi, suuritehoinen lataus on mahdollista tai siihen sisältyy uutta teknologiaa. Kaikki kertoimet voivat tulla sovellettavaksi samanaikaisesti. Tarjoukseen voisi 9 §:n 3 momentin mukaan sisältyä useita pikalatausjärjestelmiä, mutta 1–3 kohdan mukaisen kertoimen käyttäminen edellyttäisi, että kaikki hankkeeseen sisältyvät pikalatausjärjestelmät täyttävät asianomaisen kohdan mukaisen edellytyksen.

Pykälän 5 momentissa henkilöautojen peruslatausjärjestelmien investointihankkeita koskevien tarjousten vertailuluku korissa 4 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukimäärä samanaikaisesti käytettävissä olevien latauspisteiden määrällä sekä kertomalla saatu lukema kertoimella 0,7, jos kyseessä on uuden teknologian hanke. Samalla kiinteistöllä sijaitsevista latauspisteistä otettaisiin kuitenkin huomioon enintään kymmenen. Tarjoukseen voisi 9 §:n 3 momentin mukaan sisältyä useita peruslatausjärjestelmiä.

11 §. Tuen myöntämisestä päättäminen.

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto päättäisi infrastruktuurituen myöntämisestä siten, että tuki myönnetään omassa korissaan pienimmän 10 §:n mukaisesti lasketun vertailuluvun saaneille tarjouksille. Tukea olisi kuitenkin mahdollista myöntää ainoastaan valtion asianomaisen vuoden talousarvioon otetun määrärahan puitteissa ja ottaen huomioon, mitä 8 §:ssä säädetään tukimäärän kohdistamisesta. Lisäksi tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että myös muut tässä asetuksessa säädetty edellytykset täyttyvät eikä tuen myöntämiselle ole laissa tai tässä asetuksessa säädettyä estettä. Esimerkiksi tuettavia hankkeita koskevien 4 §:ssä säädettyjen edellytysten ja tuen myöntämisestä koskevien 5 §:ssä säädettyjen edellytysten tulisi täyttyä eikä tuen myöntämiselle saisi esimerkiksi olla 6 §:n 2 momenttiin, 7 §:n 3 momenttiin tai 11 §:n 2 momenttiin perustuvaa estettä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukea ei saisi myöntää kaasutankkausaseman, henkilöauton pikalatausjärjestelmän tai peruslatausjärjestelmän investointihankkeelle, jos asianomaisessa korissa kaikki tehdyt tarjoukset ovat kirjanpitolaissa (1336/1997) tarkoitetuilta samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä, eikä myöskään siltä osin kuin tällaisten konserniyritysten yhteenlaskettu tukimäärä ylittää puolet tarjouskilpailussa asianomaiseen koriin kohdistetusta tukimäärästä. Rajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että tarjouskilpailun lopputulos ei vääristy puuttuvan kilpailun takia ja että

myönnetty tuki ei johda tankkausasemien tai henkilöautojen latausjärjestelmien keskittymiseen liikaa samojen yritysten omistukseen ja hallintaan. Rajoitus ei kuitenkaan koskisi julkisen liikenteen latausjärjestelmän investointihankkeita, koska se ei arvioida olevan tarkoituksenmukainen eikä toteutettavissa.

12 §. Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.

Pykälässä säädettäisiin hyväksyttävien kustannusten perusteella laskettavan tuen enimmäismäärä. Lisäksi on otettava huomioon ryhmäpoikkeusasetuksen mukaiset enimmäistukimäärää koskevat rajoitukset.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuurituen osuus hyväksyttävistä kustannuksista voisi olla enintään 30 prosenttia. Henkilöautojen pikalatausjärjestelmiin sovellettaisiin kuitenkin korkeampaa enimmäistukiprosenttia, ja se olisi 35 prosenttia. Lisäksi tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista voisi olla enintään kymmenen prosenttiyksikköä korkeampi, jos kyseessä on uuden teknologian hanke. Tuen hakijan tulisi tarjouksessa esittää haetun tuen määrä siten, että se ei ylitä mainittuja prosenttiosuuksia. Tarjouksessa on mahdollista esittää myös alempi tukiprosentti, ja siten parantaa mahdollisuuksia menestyä tarjouskilpailussa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksyttävistä kustannuksista. Hyväksyttävät kustannukset rajattaisiin investointihankkeeseen liittyviin välittömiin kustannuksiin, jotka aiheutuvat koneiden ja laitteiden hankinnasta ja asennuksesta sekä rakennusteknisistä töistä ja raivaus- ja maanrakennustöistä. Henkilöautojen peruslatausjärjestelmän osalta hyväksyttäisiin kuitenkin yhdellä kiinteistöllä enintään kymmeneen latauspisteeseen liittyvät välittömät kustannukset.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, mitä ei lueta hyväksyttäviin kustannuksiin.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin tuen saajaan etuyhteydessä olevalta taholta tehtyjen hankintojen kustannusten hyväksyttävyyttä. Tällaiset hankinnat eivät olisi kiellettyjä, mutta niiden kustannuksia voitaisiin hyväksyä ainoastaan siltä osin kuin tuen saaja osoittaisi kustannusten vastaavan omakustannehintaa. Liiketoimen osapuolten katsottaisiin olevan etuyhteydessä toisiinsa, jos toinen pystyy käyttämään toiseen nähden määräysvaltaa tai huomattavaa vaikutusvaltaa sen taloutta ja liiketoimintaa koskevassa päätöksenteossa taikka kolmannella osapuolella on yksin tai yhdessä lähipiirinsä kanssa määräysvalta liiketoimen molemmissa osapuolissa. Määritelmä vastaa IAS 24 -standardin mukaista lähipiirimääritelmää ja se on tarkoitettu tulkittavaksi yhteneväisesti standardin kanssa. Lähipiirisuhde syntyy joko määräysvallan perusteella tai taloutta ja liiketoimintaa koskevan huomattavan vaikutusvallan perusteella.

13 §. Hakemus tuen maksatusta varten.

Pykälän 1 momentissa edellytettäisiin, että tuen saaja toimittaisi hakemuksen tuen maksamista varten (*maksatushakemus*) liitteineen Energiavirastolle neljän kuukauden kuluessa siitä, kun hankkeen mukaisen kaasutankkausaseman tai latausjärjestelmän tulee tukipäätöksen mukaan olla otettu käyttöön.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin maksatushakemuksen liitteistä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin tilintarkastajasta tilanteissa, jossa tuen saaja on kunta, kuntayhtymä tai seurakunta. Lisäksi säädettäisiin yksinkertaistetusta menettelystä, jota olisi mahdollista soveltaa hankkeisiin, joissa ostolaskujen määrä on enintään kymmenen.

14 §. Tuen maksaminen.

Pykälän 1 momentissa olisi tuen maksamista koskeva yleissäännös. Tuki maksettaisiin yhdessä erässä.

Pykälän 2 momentin mukaan tuen maksatusta koskevassa päätöksessä vahvistettaisiin tuen lopullinen määrä. Jos toteutuneet hyväksyttävät kustannukset jäisivät alle tukipäätöksessä mainitun määrän, lopullisen tuen suuruus olisi tukiprosentin mukainen osuus toteutuneista hyväksyttävistä kustannuksista.

Valtionavustuslain 19 §:ssä säädetään tilanteista, joissa tuen maksatus on keskeytettävä. Tämä koskee esimerkiksi tilannetta, jossa yritys on komission päätöksen mukaan saanut yhteismarkkinoille soveltumattomaksi määriteltyä sääntöjenvastaista tukea. Tällöin maksatus on keskeytettävä, kunnes kyseinen yritys on maksanut takaisin koko sääntöjenvastaisen tuen sekä siitä perittävän koron. Kyseessä on niin sanottu Deggendorf-ehto (ks. 6 §:n 2 momentin 6 kohdan perustelut).

15 §. Omaisuuden käyttö- ja luovutusrajoitus.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuurituen kohteena ollutta omaisuutta tulisi käyttää tukipäätöksessä määrättyyn tarkoitukseen viiden vuoden ajan eikä omaisuutta saa mainittuna aikana luovuttaa toiselle taikka siirtää toisen omistukseen tai hallintaan. Teknologia kehittyy nopeasti, joten tuen saajalle säädettäisiin mahdollisuus määrääjän kuluessa korvata tuen kohteena olleen omaisuus käytettävyydeltään ja teholtaan vähintään vastaavalla omaisuudella. Lisäksi omistusoikeus olisi mahdollista siirtää määräajaksi rahoitusyhtiölle tai vastaavalle, jos omaisuuden käyttö- ja hallintaoikeus säilyvät tuen saajalla. Käyttö- ja hallintaoikeus riittäisivät varmistamaan, että tuen kohde on infrastruktuurituen tavoitteiden kannalta tarkoitettussa käytössä ja Energiavirasto voi tätä luotettavasti valvoa. Pykälän 1 momentissa säädettyjen poikkeuksien ei katsota olevan ristiriidassa tukijärjestelmälle asetettujen tavoitteiden kannalta.

Pykälän 2 momentin mukaan tukipäätöksessä määrättäisiin 1 momentissa tarkoitettun määrääjän alkamis- ja päättymisajankohta.

Pykälän 3 momentin mukaan Energiavirasto voisi erityisestä syystä hakemuksesta poiketa 1 momentissa säädetyistä käyttö- ja luovutusrajoituksista. Erityisenä syynä voitaisiin pitää esimerkiksi sitä, että tukivaikutus omaisuuden luovutus- tai siirtotapauksessa siirretään omaisuuden mukana.

16 §. Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuurituen saajan olisi ilmoitettava Energiavirastolle käyttö- tai luovutusrajoituksen noudattamiseen tai omaisuuden käyttöön tukipäätöksessä määrättyyn tarkoitukseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta sekä muista 15 §:n 1 momentissa mainituista muutoksista välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua tapahtumasta.

Pykälän 2 momentin mukaan tuen saajan olisi toimitettava hankkeen toteutuneista vaikutuksista selvitys Energiavirastolle kahden vuoden kuluessa maksatuspäätöksestä. Vaikutukset voivat liittyä esimerkiksi biokaasun käytön edistämiseen tai nesteytetyssä muodossa olevan kaasun edistämiseen, julkisen liikenteen tai henkilöautojen sähköistymiseen taikka uuden teknologian hyödyntämiseen.

Pykälän 3 momentin tuen saaja olisi velvollinen toimittamaan Energiavirastolle sen pyynnöstä tietoja liittyen tuetun omaisuuden käyttöön ja toimivuuteen, esimerkiksi tankkaus- tai lataustapahtumien määrästä taikka korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkojen määrästä.

17 §. Tuen saajan kirjanpitovelvollisuus.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuurituen saajan tulisi pitää hankkeesta projektikirjanpitoa osana tuen saajan kirjanpitolain (1336/1997) mukaista kirjanpitoa erillisellä kustannuspaikalla tai tilillä taikka muulla tavalla siten, että tuen käytön valvonta on vaikeudetta mahdollista.

Pykälän 2 momentin mukaan tuen saajan olisi säilytettävä kaikki tuettavan hankkeen toteuttamiseen liittyvät tositteet ja muu kirjanpitoaineisto kirjanpitolain mukaisesti.

18 §. Voimaantulo.

Asetus tulisi voimaan x.x.2018. Asetus olisi voimassa vuoden 2021 loppuun.