

## **VALTIONEUVOSTON ASETUS SÄHKÖISEN LIIKENTEEN, BIOKAASUN JA UUSIUTUVAN VEDYN LIIKENNEKÄYTÖN INFRASTRUKTUURITUESTA VUOSINA 2022–2025**

### **1. Tausta**

#### **Nykytila**

Irtautuminen fossiilisesta bensiinistä ja dieselistä ja siirtyminen muihin käyttövoimiin liikenteessä edellyttää koko maan kattavaa sähkökäyttöisten ajoneuvojen julkista latausverkkoa sekä kaasujoneuvojen tankkausinfrastruktuuria. Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä annetussa valtioneuvoston periaatepäätöksessä (LVM/2021/62) fossiilittoman liikenteen tiekartasta (jäljempänä *fossiilittoman liikenteen tiekartta*) on arvioitu, että infrastruktuuritukia tarvitaan ainakin 2020-luvun puoliväliin asti, jonka jälkeen ajoneuvojen lukumäärät saattaisivat jo mahdollistaa infrastruktuurin rakentamisen kokonaan markkinaehtoisesti.

Sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrä on huomattavassa kasvussa. Vuonna 2021 ensirekisteröitiin 10 152 täyssähköhenkilöautoa, yli kaksinkertainen määrä edelliseen vuoteen nähden. Marraskuun 2021 tietojen mukaan vuonna 2021 ensirekisteröidyistä henkilöautoista noin 14,3 prosenttia oli täyssähköautoja ja 23,0 prosenttia ladattavia hybridejä. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen määrän kasvaessa suuritehoisten latauspisteiden määrän kasvu ei ole pysynyt kehityksen mukana ja tämän seurauksena täyssähköautojen määrä yhtä suuritehoista latauspistettä kohden on kasvanut.

Kaasun tankkausasemia ei ole tällä hetkellä toiminnassa Oulun pohjoispuolella. Tankkausasemat ovat keskittyneet Jyväskylän eteläpuolelle ja Vaasan seudulle sekä Oulun ympäristöön. Paineistetun kaasun tankkausasemia on yhteensä 64 ja raskaan liikenteen kaasun tankkausasemia 10 kappaletta. Syyskuun 2021 lopussa käytössä oli 13 926 kaasukäyttöistä henkilöautoa. Vuosina 2019–2020 kaasukäyttöisiä autoja rekisteröitiin noin 2000 henkilöauton vuosivauhdilla, mutta vuonna 2021 enää 909. Kaasukäyttöisiä pakettiautoja on rekisteröity 2010-luvulla enimmillään 62 vuodessa.

LNG- ja diesel/LNG-käyttöisiä kuorma-autoja on rekisteröity vuoden 2021 aikana yhteensä 20 ajoneuvoa. Kaasukäyttöisiä (CNG) kuorma-autoja on 2010-luvulla rekisteröity 192, joiden lisäksi vuosikymmenen alkupuolella on rekisteröity yksittäisiä bensiini/CNG ja diesel/CNG ajoneuvoja yhteensä 26. Kaasukäyttöisten kuorma-autojen rekisteröinnit ovat kasvaneet tasaisesti ollen vuonna 2021 jo 75 ajoneuvoa.

Vetytankkausasteita ei ole käytössä Suomessa. Kaksi käytössä ollutta koetankkausasemaa on purettu pois. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt energiatukea joulukuussa 2021 elektrolyysilaitokselle, jossa on tarkoitus valmistaa uusiutuvaa vetyä teollisuus- ja liikennekäyttöön.

#### **Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelma**

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241 elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta, jäljempänä *elpymisasetus*, annettiin 12. 2.2021. Elpymis- ja palautumistukivälineen, jäljempänä myös *tukiväline*, tarkoituksena on tukea jäsenvaltioiden elpymistä Covid-19 -kriisistä sekä puuttua Covid-19 -kriisiin kielteisiin vaikutuksiin ja seurauksiin unionissa. Tukiväline on jäsenneily kuuteen pilariin seuraavasti: vihreä siirtymä; digitaalinen muutos; älykäs, kestävä ja osallistava kasvu, mukaan lukien taloudellinen yhteenkuuluvuus, työpaikat, tuottavuus, kilpailu-kyky, tutkimus, kehittäminen ja innovointi, sekä toimivat sisämarkkinat, joilla on vahvoja pk-yrityksiä; sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus; terveys ja taloudellinen, sosiaalinen ja institutionaalinen palautumiskyky muun muassa kriisivasteen ja kriisivalmiuden parantamiseksi; ja seuraavalle sukupolvelle, lapsille ja nuorille, suunnatut toimintapolitiikat, kuten koulutus ja osaaminen. Saadakseen rahoitustukea jäsenvaltioiden tulee esittää kansallinen elpymis- ja palautussuunnitelma, joka neuvoston tulee hyväksyä. Tukivälineen tavoitteena on antaa jäsenvaltioille rahoitustukea niiden elpymis- ja palautumissuunnitelmissa esitettyjen uudistusten ja investointien välitavoitteiden ja tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelma toimitettiin komissiolle 27.5.2021. Suunnitelma on osa Suomen kestävä kasvun ohjelmaa, jolla pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteiden mukaisesti tuetaan ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä kasvua. Suomen kestävä kasvun ohjelma tukee laajasti Pariisin ilmastopöytäkirjan ja EU:n Green Dealin eli vihreän kehityksen ohjelman tavoitteita ja sen eri osa-alueiden ja strategioiden toimeenpanoa sekä EU:n ja Suomen kunnianhimoisten hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamista. Suunnitelma jakautuu neljään pilariin seuraavasti: vihreä siirtymä; digitalisaatio; työllisyys; ja sosiaali- ja terveydenhuolto. Vihreän siirtymän pilari koostuu useasta eri osa-alueesta.

Euroopan komissio julkisti myönteisen arvion Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmasta 4.10.2021. Neuvosto käsitteli ja hyväksyi neuvoston täytäntöönpanopäätöksen Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmasta tehdyn arvion hyväksymisestä (jäljempänä *neuvoston täytäntöönpanopäätös*) 29.10.2021. Neuvoston täytäntöönpanopäätös ja sen liite kuvaavat kunkin toimenpiteen ja määrittelevät toimenpiteiden välitavoitteet ja tavoitteet sekä määrittävät toimenpiteisiin liittyviä erityisiä ehtoja, mukaan lukien ei merkittävää haittaa -periaatteen soveltaminen toimenpiteitä toteutettaessa. Nyt esitettävän tukiohjelman kohteet vastaavat neuvoston täytäntöönpanopäätöksen liitteessä ensimmäisen pilarin D osassa Yhdyskuntien ja liikenteen vähähiiliset ratkaisut -kohdassa Investointi 1 (PIC411): Julkinen liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuuri kuvattuja hankkeita.

Infrastruktuuritukiohjelman kahtena ensimmäisenä vuotena on tarkoitus myöntää tukea sekä Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman mukaisesti että toimeenpanna fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Tukiohjelman kaksi viimeistä vuotta perustuisivat kansalliseen rahoitukseen.

## **EU-sääntely**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurista säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/94/EU (jäljempänä *AFI-direktiivi*). Euroopan komissio on 14.7.2021 antanut ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *komission AFIR-asetusehdotus*). Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin edistämistä koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa komission Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa toteuttavaa niin sanottua 55 –valmiuspakettia. Komission asetusehdotuksessa esitetään sitovia kansallisia vähimmäisvaatimuksia tieliikenteen ajoneuvojen, alusten ja ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille.

Ehdotus koskee julkista infrastruktuuria, eli lataus- ja tankkausasemia, joihin kaikilla on vapaa pääsy. Lisäksi ehdotuksessa asetetaan yleiset tekniset edellytykset lataus- ja tankkauspisteille sekä vaatimuksia infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle sekä maksutavoille. Kyseisen asetusehdotuksen sisältöä ei katsota tarkoituksenmukaiseksi huomioida vielä tässä vaiheessa infrastruktuuritukiohjelmassa, mutta AFIR-asetuksen lopullisen sisällön varmistuttua voi olla tarpeen tehdä muutoksia tukiohjelman kohteisiin sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuuria koskeviin yksityiskohtaisiin vaatimuksiin.

## 2. Tavoitteet

Tukiohjelmalla toimeenpannaan fossiilittoman liikenteen tiekarttaa ja Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa, joka on osa Suomen kestävä kasvun ohjelmaa. Tukiohjelma liittyy hallitusohjelman jaksoihin Elinvoimainen Suomi ja Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi, ja sillä edistetään kansallista energia- ja ilmastostrategiaa. Tukiohjelman tavoitteena on edistää sähkön ja biokaasun käyttöä tieliikenteessä tukemalla lataus- ja kaasuntankkausverkon laajentamiseen liittyviä investointeja. Tukiohjelmalla edistettäisiin jatkossa myös vedyn tankkausinfrastruktuuria. Tukiohjelman tavoitteena on lisätä Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman mukaisesti suuritehoisten latauspisteiden määrää vähintään 376 latauspisteellä ja joukkoliikenteen latauspisteiden määrää vähintään 417 pisteellä vuoden 2024 kesäkuun loppuun mennessä. Lisäksi ohjelman tavoitteena on lisätä paineistetun kaasun (CBG) tankkausasemien määrää vähintään 25:llä ja nesteytetyn kaasun (LBG) tankkausasemien määrää vähintään 14:llä vuoden 2025 kesäkuun loppuun mennessä. Kattava lataus- ja tankkausverkosto on edellytys sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle.

## 3. Tukiohjelman määrärahat

Valtion vuoden 2022 talousarviossa momentille 32.20.47 on varattu 13 200 000 euroa (3 v siirtomääräraha). Määräraha on varattu julkisiin liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuuriinvestointeihin osana elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Lisäksi vuoden 2023 osalta elpymis- ja palautumissuunnitelmaan sisältyy 6 400 000 miljoonaa euroa julkiseen lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin. Suomen lopullinen saanto elpymis- ja palautumissuunnitelman osalta vahvistuu kesällä 2022.

## 4. Keskeiset ehdotukset

Asetuksella säädettäisiin sähköisen liikenteen ja biokaasun sekä uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurin edistämiseen tarkoitettua tuen myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä. Asetus annettaisiin valtioneuvoston asetuksella (688/2001) 8 §:n nojalla ja se vastaisi sisällöltään hyvin pitkälti aiempaa tukiohjelman oikeusperustaa valtioneuvoston asetusta sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018–2021 (498/2018). Uuteen asetukseen kuitenkin tehtäisiin tarvittavia muutoksia tukiohjelman tavoitteiden päivityksen mukaisesti.

Infrastruktuurituki myönnettäisiin edelleen tarjouskilpailun perusteella ja Energiavirasto jatkaisi valtionapuviranomaisena. Tarjouskilpailussa tarjoukset ryhmiteltäisiin 5 ryhmään: ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 1), paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 2), paineistetun biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 3), nesteytetyn biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 4) ja uusiutuvan vedyn tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 5). Tarjouskilpailussa menestyisivät omassa ryhmässään pienimmän vertailuluvun saaneet tarjoukset. Vertailuluku osoittaisi tarjouksen mukaisen hankkeen kustannustehokkuutta ja vaikuttavuutta. Tukiohjelmaan sisältyisi useita ehtoja ja rajoituksia,

joiden tarkoituksena on varmistaa tarjouskilpailun onnistuminen ja sen optimaalinen tulos, tukiohjelman tavoitteiden saavuttaminen sekä rajoittaa tukiohjelman kilpailua ja markkinoita vääristävä vaikutus mahdollisimman vähäiseksi. Investointia varten myönnetty tuki maksettaisiin, kun hanke on saatettu päätökseen.

## 5. Ehdotetun asetuksen sisältö

### 1 §. Soveltamisala.

Infrastruktuurituen myöntämiseen sovelletaan yleislakina valtionavustuslakia, 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, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022—2025. Soveltamisala olisi Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman mukainen, ja tukea myönnettäisiin kyseisen suunnitelman mukaisille hankkeille tukiohjelman ensimmäisinä vuosina. Tukea myönnettäisiin valtion talousarvion momentin 32.20.47 määrärahan puitteissa. Momentilla on tuen myöntämiseen liittyviä tarkennuksia.

### 2 §. Määritelmät.

Pykälässä määriteltäisiin asetuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

Momentin 1 kohdassa säädettäisiin ei merkittävää haittaa -periaatteen määritelmästä. Määritelmä perustuu elpymisasetuksen 2 artiklan 6 kohtaan, jonka mukaan ei merkittävää haittaa -periaatteella tarkoitetaan sitä, että ei tueta eikä harjoiteta taloudellista toimintaa, joka aiheuttaa kestävästi sijoittamista helpottavasta kehiksestä ja asetuksen (EU) 2019/2088 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/852, jäljempänä *luokitusjärjestelmäasetus*, 17 artiklassa tarkoitettua merkittävää haittaa tapauksen mukaan mille tahansa ympäristötavoitteista. Luokitusjärjestelmäasetus määrittelee, mitä merkittävällä haitalla tarkoitetaan kuuden ympäristötavoitteen kannalta. Ei merkittävää haittaa -periaatetta tulee soveltaa noudattaen komission tiedonantoa Tekniset ohjeet ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen soveltamiseksi elpymis- ja palautumistukivälinettä koskevan asetuksen mukaisesti (2021/C 58/01) (jäljempänä *komission tekniset ohjeet*). Ei merkittävää haittaa -periaatteen mukaisuuden osoittamisesta säädettäisiin tarkemmin asetuksen 6 pykälässä.

Momentin 2 kohdan mukaan biokaasulla tarkoitettaisiin biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain (393/2013, jäljempänä *kestävyyslaki*) 4 §:n 8 kohdassa tarkoitettua biokaasua. Kyseisen kohdan mukaan biokaasulla tarkoitetaan biomassasta tuotettuja kaasumaisia polttoaineita. Määritelmä perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (uudelleenlaadittu), jäljempänä *RED II*, 2 artiklan toisen alakohdan 28 alakohtaan.

Momentin 3 kohdan mukaan muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla tarkoitettaisiin kestävyyslain 4 §:n 16 kohdassa tarkoitettuja kaasumaisia polttoaineita. Kyseisessä lainkohdassa säädetään RED II:n 2 artiklan toisen alakohdan 36 alakohtaan mukaisesta muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan nestemäisen ja kaasumaisen liikenteen polttoaineen määritelmästä. Muuta kuin biologista alkuperää olevilla uusiutuvilla nestemäisillä ja kaasumaisilla liikenteen polttoaineilla tarkoitetaan liikennealalla käytettäviä nestemäisiä tai kaasumaisia polttoaineita, jotka eivät ole biopolttoaineita tai biokaasua, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta. Asetuksessa määritelmä olisi rajattu kosemaan kaasumaisia polttoaineita.

Momentin 4 kohdassa määriteltäisiin uusiutuva vety. Uusiutuvalla vedyllä tarkoitettaisiin vetyä, joka on valmistettu vedestä uusiutuvaa sähköä hyödyntäen tai biokaasun reformoinnilla taikka biomassan biokemiallisella muuntamisella. Määritelmä perustuu komission asetuksen tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EU) N:o 651/2014, jäljempänä *yleinen ryhmäpoikkeusasetus*, 1 luvun 2 artiklan 102 c alakohdassa säädettyyn määritelmään.

### 3 §. Valtionapuviranomainen.

Energiavirasto olisi myös jatkossa valtionapuviranomainen, joka päättäisi infrastruktuurituen myöntämisestä ja hoitaisi muut tukeen liittyvät valtionapuviranomaisen tehtävät.

### 4 §. Infrastruktuurituen soveltuvuus Euroopan unionin sisämarkkinoille.

Asetuksen mukainen tuki on valtiontukea, johon sovelletaan EU:n valtiontukisääntelyä. Valtiontuet ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (jäljempänä myös *SEUT*) artiklan 107 kohdan 1 mukaan lähtökohtaisesti kiellettyjä. Artiklan 107 kohdissa 2 ja 3 määritellään kuitenkin poikkeukset, joiden nojalla tukitoimenpiteet voidaan hyväksyä. Kun valtiontuen kriteerit täyttyvät, tulee toimenpiteistä tehdä komissiolle valtiontuki-ilmoitus ennen tuen täytäntöönpanoa (ennakkoilmoitusmenettely). Ennakkoilmoitusta komissiolle ei vaadita, jos komissio on SEUT:n 108 artiklan 4 kohdan nojalla antamallaan asetuksella määrittänyt kyseisen tukimuodon sellaiseksi, että se voidaan vapauttaa ennakkoilmoitusmenettelystä ja tukijärjestelmä täyttää sille asetetut yleiset ja erityiset tuen myöntämisen edellytykset.

Pykälässä säädetäisiin tuen soveltuvuudesta Euroopan unionin sisämarkkinoille. Asetuksen mukainen tukiohjelma olisi tarkoitus hyväksyttävä erikseen komissiolle paikallisen joukkoliikenteen lataus- ja biokaasun tankkausinfrastruktuurin osalta. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataus- ja vedyn tankkausinfrastruktuurihankkeiden osalta siihen sovellettaisiin voimassa olevaa SEUT:n 108 artiklan 4 kohdan nojalla annettua komission asetusta, joka tämän asetuksen antohetkellä on tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annettu komission asetus (EU) N:o 651/2014, jäljempänä *yleinen ryhmäpoikkeusasetus*.

Pykälän 1 momentin mukaisesti tuen soveltuvuus sisämarkkinoille arvioitaisiin ensi sijaisesta suhteesta yleiseen ryhmäpoikkeusasetukseen. Sähkökäyttöisten ajoneuvojen lataus- ja vedyn tankkausinfrastruktuurin ryhmien osalta tukiohjelmaan sovellettaisiin ryhmäpoikkeusasetusta. Tuen myöntämisessä näiden ryhmien osalta olisi noudatettava yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyjä tuen myöntämisen edellytyksiä ja tukimuotoa koskevia erityisiä edellytyksiä. Kyseisillä edellytyksillä viitataan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen yhteisiä säännöksiä koskevaan I lukuun ja valvontaa koskevaan II lukuun sekä ympäristönsuojeluun myönnettyä tukea koskevan III luvun 7 jakson 36 a artiklaan (*Investointituki päästöttömien ja vähäpäästöisten maantieajoneuvojen yleiseen lataus- tai tankkausinfrastruktuuriin*). Voimassa olevan yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen voimassaolo päättyy vuoden 2023 jälkeen, mutta sen sisältö saattaa muuttua jo vuoden 2022 aikana.

Pykälän 2 momentin mukaan jos myönnettävä infrastruktuurituki ei kuuluisi 1 momentissa tarkoitettuna asetuksen soveltamisalaan, mutta kuuluu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen annetun komission asetuksen (EU) N:o 1407/2013 soveltamisalaan, noudatettaisiin vastaavasti tuen myöntämisessä mainittua asetusta 1 momentissa mainitun asetuksen sijasta.

Pykälän 3 momentin mukaan jos myönnettävä infrastruktuurituki ei kuuluisi 1 tai 2 momentissa tarkoitettujen asetusten soveltamisalaan, tuen myöntäminen ja maksaminen edellyttäisivät, että Euroopan komissio on hyväksynyt tuen sisämarkkinoille soveltuvaksi. Kuten edellä on todettu paikallisen joukkoliikenteen lataus- ja biokaasun tankkausinfrastruktuurin osalta, tukiohjelma notifioidaan komissiolle. Komissio arvioi tukiohjelman soveltuvuuden sisämarkkinoille soveltaen komission tiedonantoa (C(2022) 481 final, ei vielä asetuksen antohetkellä julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä) ”Vuoden 2022 suuntaviivat ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtiontuelle” jäljempänä *ympäristö- ja energiatauen suuntaviivat*.

Investointituen myöntämiseen ja maksamiseen liittyvän Euroopan unionin lainsäädännön noudattamisesta säädetään lisäksi valtionavustuslain 6 §:n 3 momentissa, 19 §:n 3 kohdassa ja 22 §:n 3 momentissa. Valtionavustuslain 6 §:n 3 momentin 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 §:n 3 momentin nojalla valtionapuviranomainen voi päätöksellään myös määrätä valtionavustuksen maksamisen lopetettavaksi sekä jo maksetun valtionavustuksen takaisin perittäväksi, jos EU:n lainsäädännössä sitä edellytetään.

#### 5 §. Tuettavat hankkeet.

Pykälän mukaan infrastruktuuritukea voitaisiin myöntää ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden, paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden, sekä kaasun tai vedyn tankkauspisteiden investointihankkeeseen.

Pykälän 1 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää sellaisten ajoneuvojen latauspisteiden investointihankkeeseen, jossa kunkin sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen soveltuvan latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia (kW). AFI-direktiivin 2 artiklan 5 kohdassa määritellään suuritehoinen latauspiste latauspisteeksi, joka mahdollistaa sähkön siirron sähkökäyttöiseen ajoneuvoon yli 22 kW:n teholla.

Pykälän 2 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää sellaisen paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeeseen, johon sisältyy vähintään yksi sähkökäyttöisen, ajoneuvolaissa (82/2021) tarkoitetun linja-auton lataamiseen soveltuva latauspiste.

Pykälän 3 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää Suomen maakaasujärjestelmän ulkopuolella sijaitsevan kiinteän paineistetun tai nesteytetyn kaasun tankkauspisteen investointihankkeeseen. Maakaasujärjestelmällä tarkoitetaan maakaasun siirtoverkkoa ja siihen liitettyjen jakeluverkkojen muodostamaa integroitua kokonaisuutta, jossa verkon käyttäjien omistamat kaasu-erät ja myös eri kaasut sekoittuvat toisiinsa. Maakaasujärjestelmään kuuluvat myös kaikki näihin verkkoihin liitetyt nesteytetyn maakaasun käsittelylaitteistot, uusiutuvista energialähteistä tuotetun kaasun tuotantolaitokset ja kaasuvarastot sekä kaasun käyttöpaikat. Maakaasujärjestelmä on teknisesti luonteeltaan integroitu kokonaisuus. Suomen maakaasujärjestelmän ulkopuolisen paikallisen biokaasun jakeluverkon alueella sijaitsevalle kaasun tankkauspisteen investointihankkeelle olisi mahdollista myöntää tukea. Tuen myöntäminen edellyttäisi lisäksi, että kaasun tankkauspiste olisi ensi sijassa tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen liikenteen polttoaineen (jäljempänä kaasumainen RFNBO-polttoaine) syöttämiseen ajoneuvoihin pai-

neistetussa tai nestemäisessä muodossa. Tuen hakijalla tulisi olla uskottava suunnitelma tankkauspisteen hyödyntämiseksi ensi sijassa biokaasun tai kaasumaisen RFNBO-polttoaineen syöttämiseen henkilöautoihin tai raskaan liikenteen ajoneuvoihin. Biokaasun alkuperän voisi osoittaa esimerkiksi alkuperätakuilla.

Pykälän 4 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää vedyn tankkauspisteen investointihankkeeseen. Edellytyksenä tuen myöntämiselle olisi yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa asetettujen edellytysten mukaisesti, että tankkauspiste olisi ensi sijassa tarkoitettu liikenteessä käytettävän uusiutuvan vedyn syöttämiseen ajoneuvoihin. Uusiutuvan vedyn määritelmästä säädetään 2 §:n 4 kohdassa.

#### 6 §. Ei merkittävää haittaa -periaatteen mukaisuuden osoittaminen

Pykälässä säädettäisiin ei merkittävää haittaa -periaatteen mukaisuuden osoittamisesta, joka perustuu komission ohjeisiin ja neuvoston täytäntöönpanopäätöksen liitteessä määrättyyn. Pykälää sovellettaisiin infrastruktuuritukiin, jotka myönnetään vuonna 2023 tai sitä ennen.

Pykälän 1 momentin mukaan tuen hakijan olisi osoitettava, että hanke täyttää ei merkittävää haittaa -periaatteen vaatimukset. Kyseisen periaatteen noudattaminen olisi edellytys hankkeen tukikelpoisuudelle. Vaatimus perustuu elpymisasetuksen 5 artiklaan, jonka mukaan tukivälineestä tuetaan ainoastaan sellaisia hankkeita, joissa noudatetaan ”ei merkittävää haittaa” -periaatetta. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, mitä periaatteen noudattamisen toteuttaminen hankkeessa käytännössä tarkoittaisi. Jotta hanke täyttäisi periaatteen vaatimukset ja olisi siten tukikelpoinen, se ei saisi aiheuttaa merkittävää haittaa perustuen kaksivaiheiseen haitta-arviointiin komission teknisten ohjeiden (2021/ C 58/01) mukaisesti. Kaksivaiheisessa arvioinnissa tuen hakijan olisi esitettävä arvio ympäristövaikutuksen merkittävyydestä, ja jos ympäristövaikutus on merkittävä, arvio siitä, aiheuttaako hanke merkittävää haittaa. Arviointi on tehtävä luokitusjärjestelmäasetuksen 17 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen ympäristötavoitteiden osalta. Tuen hakijan olisi ensin arvioitava, mitkä kyseisistä ympäristötavoitteista edellyttävät hankkeen yksityiskohtaista haitta-arviointia. Seuraavassa vaiheessa tuen hakijan olisi esitettävä yksityiskohtainen haitta-arviointi niiden ympäristötavoitteiden osalta, jotka sitä edellyttävät. Hanke ei myöskään saisi sisältää 3 momentissa säädetyn poissulkemisluegelon mukaisia toimintoja.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin neuvoston täytäntöönpanopäätöksen liitteen mukaisesta poissulkemisluegelosta eli toiminnoista, joille tukiohjelmasta ei voitaisi myöntää tukea. Momentin kohdat perustuvat Euroopan komission linjaukseen, joka on myös huomioitu täytäntöönpanopäätöksen liitteessä, jonka tarkoituksena on varmistaa, että tukea myönnetään vain sellaisille hankkeille, jotka täyttävät komission teknisten ohjeiden (2021/ C 58/01) ”ei merkittävää haittaa” -periaatteen erityisehdot. Momentin 1 kohdan mukaan tukea ei voisi myöntää fossiilisiin polttoaineisiin liittyviin toimintoihin, mukaan lukien tuotantoketjun loppupään käyttö. Momentin 2 kohdan mukaan tukea ei voisi myöntää Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän mukaisiin toimintoihin, joiden ennakoitua kasvihuonekaasupäästöt eivät alita asiaankuuluvia vertailuarvoja. Päästökauppajärjestelmän soveltamisalaan kuuluville toiminnoille laaditut vertailuarvot päästöoikeuksien jakamiseksi maksutta määräytyvät komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/447 mukaisesti. Momentin 3 kohdan mukaan tukea ei voisi myöntää kaatopaikkoihin, jätteenpolttolaitoksiin ja mekaanisiin biologisiin käsittelylaitoksiin liittyviin toimintoihin. Momentin 4 kohdan mukaan tukea ei voisi myöntää toimintaan, jossa jätteen pitkäaikainen loppusijoitus voi aiheuttaa haittaa ympäristölle.

Pykälän 4 momentin mukaan tuen hakijan olisi lisäksi noudatettava hankkeessaan Suomen ja Euroopan unionin ympäristölainsäädäntöä.

#### 7 §. Tuen myöntämisen edellytykset

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämisen edellytykseksi, että hanketta tai hankkeeseen sisältyvää uutta teknologiaa ei toteutettaisi ilman tukea. Keskeinen peruste valtiontuen myöntämiselle on tuen tarve, esimerkiksi hankkeen tai siihen sisältyvän uuden teknologian toteuttaminen ilman valtiontukea ei olisi taloudellisesti kannattavaa tai uuden teknologian käyttöönottoon liittyä huomattava taloudellinen riski. Hankkeelle olisi mahdollista myöntää tukea ainoastaan, jos tuella on hankkeen käynnistävä vaikutus. Kun kyse on uudesta teknologiasta, tukea olisi mahdollista myöntää, jos tuella saadaan aikaan investointi uuteen teknologiaan. Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 8 kohdan mukaan lataus- tai tankkausinfrastruktuuria koskevalle tuelle voidaan olettaa olevan tarvetta, kun akkusähköajoneuvojen (latausinfrastruktuurin osalta) ja vetyajoneuvojen (tankkausinfrastruktuurin osalta) osuus on alle 2 prosenttia samaan luokkaan kuuluvien ajoneuvojen kokonaiskannasta kyseisessä jäsenvaltiossa.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan hankkeen mukaiset kaasun tai vedyn tankkauspisteet tai latauspisteet tulisi ottaa käyttöön 20 kuukauden kuluessa tuen myöntämistä koskevan päätöksen tekemisestä. Määräaika hankkeen toteuttamiselle on tarpeen asettaa, jotta tukiohjelmalla voidaan saavuttaa elpymis- ja palautumissuunnitelmassa ja neuvoston täytäntöönpanopäätöksen liitteessä asetettujen määräaikojen mukaiset tavoitteet uusien tankkauspisteiden ja latauspisteiden määrissä. Neuvoston täytäntöönpanopäätöksen liitteen mukaisesti elpymis- ja palautumistukivälineestä rahoitettavien liikennesähkön ja -kaasun lataus- ja tankkausinfrastruktuurihankkeiden tulee valmistua 30.6.2025 mennessä. Lisäksi määräaika asetettaessa on otettu huomioon, että valtion talousarvion momentin 32.20.47 määräraha on kolmivuotinen siirtomääräraha.

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että ennen tarjouksen jättämisen määräpäivää ei olisi tehty sellaista sitovaa investointipäätöstä, päälaitetilausta tai päätöstä rakentamistyön aloittamisesta tai muuta sitoumusta, jonka jälkeen hankkeen peruuttaminen ei enää ilman merkittävää taloudellista menetystä olisi mahdollista. Hankkeen aloittamista koskevaa edellytystä tarkasteltaisiin siten suhteessa Energiaviraston ilmoittamaan tarjousten jättämisen määräpäivään. Tavoitteena on suunnata tukea hankkeisiin, jotka vaativat tukea käynnistyäkseen ja varmistaa tarjousten laatu. Tässä kohdassa tarkoitetuksi investointipäätökseksi ei katsottaisi erillisessä tarjouskilpailussa annettua lupausa hoitaa liikennettä sähkökäyttöisellä linja-autolla.

Tukien kumuloitumisen estämiseksi pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaisesti edellytettäisiin lisäksi, että hankkeeseen ei ole myönnetty muuta julkista tukea. Tuen myöntämistä ei estäisi, jos investointihanke olisi osa laajempaa hankekokonaisuutta, jos julkinen tuki ei kohdistuisi samoihin hyväksyttäviiin kustannuksiin.

Pykälän 1 momentin 5 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi myös, ettei hankkeen tarkoituksena ole varmistaa, että tuen hakija noudattaa hyväksytystä lainsäädännöstä tulevaa velvoitetta kaasun tai vedyn tankkauspisteen taikka latauspisteen rakentamiseen. Tukiohjelmasta ei siten tuettaisi hankkeita, joilla tuen hakija toteuttaa lainsäädännöstä johtuvia velvoitteitaan. Kyseisen velvoittavan säännöksen ei tarvitsisi olla voimassa, mutta sen tulisi olla hyväksytty. Tarkastelu tehdään tarjousten jättämistä koskevan määräpäivän tilanteen mukaan.

Pykälän 2 momentissa tarkennettaisiin 1 momentin 3 kohdan edellytystä. Hankkeen käynnistäminen ei olisi esteenä tuen myöntämiselle, jos tuki kohdistuu hankkeeseen rajatuilta osin ja kyseessä olevaa tuella rahoitettavaa rajattua osuutta hankkeesta ei ole käynnistetty mainitun kohdan mukaisesti. Kaasun tankkauspistettä koskeva sitova investointipäätös tai muu sitoumus ei myöskään olisi esteenä tuen myöntämiselle, jos tankkauspisteen sijainnista ei ole tehty sitovaa päätöstä. Hankkeeseen liittyvien raivaus- ja maanrakennustöiden aloittaminen ei myöskään estäisi tuen myöntämistä.

Pykälän 3 momentissa asetettaisiin lisäedellytyksiä tuen myöntämiselle. Ensinnäkin momentin 1 kohdassa säädettäisiin täydentävästä edellytyksestä, joka koskisi ajoneuvojen suuritehoisia latauspisteitä sekä kaasun ja vedyn tankkauspisteitä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 6 kohdan mukaisesti. Näiden tulisi olla vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä lisäksi kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto-, ja ylläpitokatkoja. Tukiohjelman tavoitteiden kannalta on perusteltua edellyttää tuettavan tankkauspisteen tai latauspisteen olevan julkisesti käytettävissä 24/7. Syrjiväksi ehdoksi ei katsottaisi ehtoa, joka olisi suunnattu kaikille saman viiteryhmän käyttäjille tai kuluttajille.

Pykälän 3 momentin 2 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämistä koskevasta täydentävästä edellytyksestä tankkauspisteille. Kohdan mukaan samalla kiinteistöllä sijaitsevien kaasun tankkauspisteiden jatkuvan tankkauksen vähimmäiskapasiteetin tulisi olla 100 kilogrammaa tunnissa. Lisäksi tankkauspisteen varaston koon tulisi mahdollistaa vähintään 200 kilogramman kaasun tankkaus tunnissa.

Pykälän 3 momentin 3 kohdassa säädettäisiin teknisestä edellytyksestä koskien raskaan liikenteen kaasun tankkauspisteiden jatkuvan tankkauksen vähimmäiskapasiteettia ja kompressorikapasiteettia. Tekniset edellytykset koskisivat samalla kiinteistöllä sijaitsevia kaasun tankkauspisteitä. Raskaan liikenteen kaasun tankkauspisteiden jatkuvan tankkauksen vähimmäiskapasiteetin tulisi olla vähintään 400 kilogrammaa tunnissa ensimmäisenä tuntina ja tankkauspisteen kompressorikapasiteetin vähintään 200 kilogrammaa tunnissa jatkuvasti.

Pykälän 3 momentin 4 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämistä koskevasta täydentävästä edellytyksestä ajoneuvojen suuritehoisille latauspisteille. Latauspisteen tulisi a alakohdan mukaan perustua älykkääseen lataukseen. Sekä ajoneuvon ja latauspisteen että latauspisteen ja latauspalveluntuottajan välillä tulisi olla tietoliikenneyhteys siten, että lataustapahtuman ajantasainen mittaus ja ohjaus sekä lataustehon säätö ylöspäin ja alaspäin kesken lataustapahtuman ilman latauksen keskeytymistä ovat mahdollisia. Momentin 4 kohdan b alakohdan mukaan latauspisteiden tulisi olla AFI-direktiivin liitteessä II säädettyjen teknisten eritelmien mukaisia. Ajoneuvojen suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet olisi siten varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-2 kuvailluilla tyyppin 2 liittimillä. Vaihtoehtoisesti ajoneuvojen suuritehoiset tasavirtalatauspisteet olisi varustettava yhteentoimivuuden varmistamiseksi vähintään standardissa EN 62196-3 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä.

Pykälän 3 momentin 5 kohdassa säädettäisiin paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden yhteentoimivuutta koskevista teknisistä eritelmistä. Paikallisen joukkoliikenteen latauspisteet tulisi varustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä koskevien standardien osalta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2021/1444 1 artiklan mukaisesti. Sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet olisi siten varustettava vähintään standardissa EN 62196-2 kuvatuilla tyyppin 2 liittimillä. Linja-autojen normaali- ja suuritehoiset tasavirtalatauspisteet olisi varustettava vähintään stan-

dardissa EN 62196–3 kuvatuilla yhdistetyn latausjärjestelmän ”Combo 2”-liittimillä. Infrastruktuuriin asennettavaa automatisoitua latausvirroitinta (pantografi), ajoneuvon katolle asennettavaa automatisoitua latausvirroitinta, ajoneuvon alle asennettavaa automatisoitua latausvirroitinta sekä joko ajoneuvon sivuun tai katolle kytkettävää infrastruktuuriin asennettavaa automatisoitua latausvirroitinta koskevan standardin EN 61851-23-1 mukaisesti sähkökäyttöisten linja-autojen virroitinlataukseen moodissa 4 käytettävän automatisoidun laitteen kontaktipinta olisi varustettava standardissa EN 50696 määritetyillä mekaanisilla tai sähköisillä kytkennöillä.

Pykälän 3 momentin 6 kohdassa säädettäisiin tuen myöntämistä koskevasta täydentävästä edellytyksestä uusiutuvan vedyn tankkauspisteille. Uusiutuvan vedyn tankkauspisteiden tulisi olla AFI-direktiivin liitteessä II säädettyjen teknisten eritelmien mukaisia. Moottoriajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen vedyn ulkona sijaitsevien tankkauspisteiden olisi siten oltava asianomaisen kaasumaisen vedyn tankkauspisteitä koskevat tekniset eritelmät sisältävän standardin ISO/TS 20100 (Gaseous Hydrogen Fuelling specification) mukaisia. Vetytankkauspisteistä jaettavan vedyn puhtauden olisi oltava ISO 14687-2 -standardiin sisältyvien teknisten eritelmien mukainen. Vetytankkauspisteissä olisi käytettävä tankkausalgoritmeja ja laitteita, joiden olisi oltava standardin ISO/TS 20100 (Gaseous Hydrogen Fuelling specification) mukaiset. Kaasumaisen vedyn tankkaukseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen liittimien olisi oltava moottoriajoneuvojen tankkausliittimiä koskevan ISO 17268 -standardin mukaiset.

8 §. Tuen saaja.

Pykälän 1 momentin mukaan tukea voitaisiin myöntää yritykselle, kunnalle ja muulle yhteisölle.

Pykälän 2 momentin 1 ja 2 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi organisaatiolle, jonka 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 saavalle perustamishankkeen toteuttajalle.

Pykälän 2 momentin 4 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi asunto-osakeyhtiölle, asuinkiinteistölle eikä niiden yhteyteen toteutettavalle hankkeelle.

Pykälän 2 momentin 5 kohdan mukaan tukea ei myönnettäisi maataloille. Tuen myöntäminen olisi kuitenkin mahdollista sellaiselle maatalon yhteydessä toteutettavalle hankkeelle, jossa kaasun tankkauspiste tai suuritehoinen latauspiste olisi käytössä maatalouden tuotantotoiminnan ulkopuolella ja täyttäisi 7 §:n 3 momentin 2 kohdassa säädetyt lataus- ja tankkauspisteen julkisuutta koskevat edellytykset.

Pykälän 2 momentin 6 kohdan mukaan tukea ei voitaisi myöskään myöntää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 18 kohdassa tarkoitettulle vaikeuksissa olevalle yritykselle.

Pykälän 2 momentin 6 kohdan mukaan tukea ei olisi mahdollista myöntää yhteisölle, joka on joutunut ulosottotoimenpiteen kohteeksi, selvitystilaan, konkurssiin tai yrityksen saneerauksesta annetussa laissa (47/1993) tarkoitettuun saneerausmenettelyyn. 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 säännösten soveltamisesta annetun lain (300/2001) 1 §:ssä tarkoitettua tuen takaisinperintäpäätöstä. Kun komissio tekee päätöksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua tuen maksamisen

keskeyttämisestä tai takaisinperinnästä, 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 (ks. erityisesti komission tiedonanto ”Sääntöjenvastaisen ja sisämarkkinoille soveltumattoman valtiontuen takaisinperinnästä” (2019/C 247/01), jäljempänä *komission tiedonanto valtiontuen takaisinperinnästä*).

## 9 §. Tarjouskilpailu.

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto päättäisi tarjouskilpailun perusteella infrastruktuurituen myöntämisestä. Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 4 kohdassa edellytetyn mukaisesti tuki olisi myönnettävä tarjouskilpailumenettelyssä selkeiden, läpinäkyvien ja syrjimättömien kriteerien perusteella. Energiaviraston tulisi järjestää tarjouskilpailu siten tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla. Energiaviraston tulisi lisäksi riittävän ajoissa tiedottaa tarjouskilpailun ajankohdasta, määräajoista ja muista seikoista, joilla on olennaista merkitystä tarjouskilpailussa ja tarjousten tekemisessä. Energiavirasto voisi harkintansa mukaan huomioiden elpymis- ja palautumissuunnitelman ja talousarvion määritetyn määrärahan järjestää tarjouskilpailun samanaikaisesti kaikkien ryhmien osalta tai ainoastaan tietyn ryhmän osalta. Tukiohjelman ensimmäiset tarjouskilpailut järjestettäisiin ilman ryhmiä 2, 3 ja 4, koska kyseisten ryhmien osalta olisi saatava komission ennakkohyväksyntä tukiohjelmalle ennen ensimmäistä tarjouskilpailua.

Pykälän 2 momentin mukaisesti hankkeita kilpailutettaisiin erillisissä ryhmissä, jotka vastaisivat 5 §:n 1-5 kohdan mukaista jaottelua. Ryhmässä 1 kilpailutettaisiin keskenään ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset, ryhmässä 2 paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset, ryhmässä 3 paineistetun biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset, ryhmässä 4 nesteytetyn biokaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset ja ryhmässä 5 uusiutuvan vedyn tankkauspisteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset. Jos asianomaiseen ryhmään ei 10 §:n mukaisesti valtion talousarviossa olisi kohdistettu tukea, ei tarjouskilpailua myöskään olisi mahdollista järjestää tässä ryhmässä.

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 edellyttäisi tarjouksen sulkemista tarjouskilpailun ulkopuolelle mainitun lain mukaisesti järjestetyssä tarjouskilpailussa. Tarkoituksena olisi sulkea tarjouskilpailun ulkopuolelle tuen hakija, joka on syyllistynyt vakaviin rikoksiin. Poissulkemisperusteen tarkoituksena 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. Poissulkemisperusteen tarkoituksena on estää sellaiset kilpailunrajoitukset, joilla voidaan katsoa olevan vahingollisia vaikutuksia tarjouskilpailun onnistuneen lopputuloksen kannalta.

## 10 §. Tuen kohdistaminen.

Tuen kohdistamisesta eri ryhmiin määrättäisiin vuosittain valtion talousarviossa asetuksen sijaan. Pykälän 1 momentin mukaan valtion talousarvion mukaan käytettävissä oleva määräraha kohdistettaisiin eri ryhmiin kuuluville hankkeille valtion talousarviossa määritetyn mukaisesti. Määrärahojen kohdennusta voisi siten tarkastella vuosittain erikseen. Voimaantulosäännöksessä (20 §) kuitenkin säädettäisiin erikseen vuoden 2022 osalta tuen kohdentamisesta, sillä vuoden 2022 talousarviossa ei ole määrätty erikseen tuen kohdistamisesta eri ryhmille.

Pykälän 2 momentin mukaan tarjouskilpailun onnistumisen varmistamiseksi edellytettäisiin, että ryhmässä 1, 3 tai 4 olisi tehty tarjouksia vähintään 20 prosenttia suuremmasta määrästä tukea kuin kyseiseen ryhmään on kohdistettu määrärahaa. Muutoin kyseiseen ryhmään kohdistettavaa osuutta määrärahasta pienennettäisiin siten, että mainittu edellytys täyttyy. Vastaavan edellytyksen soveltamista paikallisen joukkoliikenteen latauspisteitä tai vedyn tankkauspisteitä koskeviin tarjouksiin ei arvioida olevan tarkoituksenmukaista.

Pykälän 3 ja 4 momentissa säädettäisiin tilanteista, joissa tehtyjen tarjouksien määrä alittaisi käytettävissä olevan määrärahan ryhmissä 2 ja 5. Ensinnäkin jos ryhmään 2 kuuluvista hankkeista ei olisi tehty tarjouksia vähintään niihin kohdistettua määrärahaa vastaavasti, siirrettäisiin käyttämättä jäävä osa ryhmälle 1. Vastaavasti jos ryhmään 5 kuuluvista hankkeista ei olisi tehty tarjouksia vähintään niihin kohdistettua määrärahaa vastaavasti, siirrettäisiin käyttämättä jäävä osa ryhmälle 4.

## 11 §. Tarjous

Pykälässä säädettäisiin tarjouksen tekemisestä ja sen sisällöstä.

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

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin, mitä tietoja tarjouksessa ja sen liitteissä tulisi ainakin esittää. Tarjouksesta tulisi ilmetä hakijan virallinen nimi, osoitetiedot, sähköpostiosoite, yritys- ja yhteisötunnus sekä yrityksen koko, hankkeen 5 §:ssä tarkoitettu tarkoitus ja kuvaus hankkeesta. Lisäksi tarjouksessa tulisi myös esittää hanketta koskevien 7 §:ssä säädettyjen edellytysten täyttyminen, hankkeen kustannusarvio, arvio tarvittavasta tuesta ja sen osuudesta hyväksyttävistä kustannuksista sekä, jos haettu tuki on vähintään 500 000 euroa, perustelut tarvittavalle tukimäärälle ja kannattavuuslaskelma. Lisäksi tarjoukseen tulisi sisällyttää sitoumus vakuutuksen ottamisesta tai muusta vastaavasta varautumisesta vahingon varalta, muut tarjousten vertailuun tarvittavat tiedot sekä selvitys hankkeeseen haetuista ja myönnettyistä muista julkisista tuista. Pykälän 3 momentin mukaan tarjoukseen tulisi sisällyttää myös selvitys 6 §:ssä säädetyn mukaisesti siitä, että ei merkittävää haittaa -periaate toteutu hankkeessa, jos kyseessä olisi elpymis- ja palautumissuunnitelman mukainen hanke.

Pykälän 4 momentissa tarkennettaisiin, että yhteen ja samaan tarjoukseen saisi sisältyä useita joko kaasun tankkauspisteitä, vedyn tankkauspisteitä tai ajoneuvojen suuritehoisia latauspisteitä. Edellytyksenä olisi kuitenkin, että edellä mainitut tankkauspisteet tai latauspisteet sijaitsisivat samalla kiinteistöllä ja, että tarjous kohdistuisi kokonaisuudessaan yhteen ryhmään. Eri ryhmiin kuuluvia investointihankkeita ei olisi mahdollista sisällyttää samaan tarjoukseen, koska tällöin tarjousten vertailu 12 §:n nojalla ei olisi enää mahdollista.

Pykälän 5 momentissa tarkennettaisiin, mitä uutta teknologiaa hyödyntävällä hankkeella tarkoitettaisiin, ja edellytettäisiin lisäksi, että tällaisessa hankkeessa tulisi tarjouksen liitteessä selvittää teknologian uutuusarvo ja riskit sekä siihen liittyvät laajemmat hyödyntämismahdollisuudet ja siitä aiheutuvat lisäkustannukset vastaavaan tavanomaista teknologiaa hyödyntävään hankkeeseen verrattuna. Kolmannen osapuolen lausuntoa ei kuitenkaan vaadittaisi.

## 12 §. Tarjousten vertailu.

Pykälässä säädettäisiin tarjousten vertailuun käytettävän vertailuluvun laskentaa koskevista säännöistä ryhmäkohtaisesti. Jokaiselle tarjoukselle laskettaisiin erikseen oma vertailulukunsa. Tarjousten vertailu tukitarpeen perusteella edistäisi kustannustehokkaimpien hankkeiden toteuttamista. Lisäksi edistettäisiin vaikuttavimmiksi arvioitujen hankkeiden toteuttamista.

Pykälän 2 momentin mukaan ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden investointihanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saataisiin kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina 1-6 kohdan mukaisesti, jos asianomaisessa kohdassa säädetty edellytys täyttyy. Näiden eri kohdissa olevien lukujen perusteella tarjouksen vertailuluku pieneneisi ja samalla tarjouksen menestymismahdollisuudet kilpailussa paranisivat. Momentin 1 kohdan mukainen kerroin liittyisi sellaisten hankkeiden edistämiseen, jotka sijaitsevat unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 131 5/2013, jäljempänä *TEN-T-asetus*, tarkoitettuun kattavaan verkkoon kuuluvan Suomen valtakunnan alueella sijaitsevan maantien läheisyydessä. Lisäksi kertoimissa huomioitaisiin latauspisteiden latausteho ja samanaikaisesti käytettävissä olevien latauspisteiden määrä, yhteenlaskettu latauspisteiden latausteho sekä mahdollisuus maksaa maksukortilla latauspisteellä. Momentin kohdian 3 ja 4 mukaiset kertoimet eivät kuitenkaan voisi tulla sovellettavaksi yhden ja saman tarjouksen vertailuluvun laskennassa.

Pykälän 3 momentin mukaan paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihanketta koskevan tarjouksen vertailuluku olisi tarjouksen mukaisen tukitarpeen suuruinen.

Pykälän 4 momentin mukaan paineistetun kaasun tankkauspistehanketta koskevan tarjouksen vertailuluku saataisiin kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun kattavaan verkkoon kuuluvasta Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä. Lisäksi vertailuluvun laskennassa huomioitaisiin kertoimella, jos hankkeen mukaisella kiinteistöllä olisi mahdollisuus raskaan liikenteen ajoneuvon tankkaukseen 7 §:n 3 momentin 3 kohdan mukaisesti. Vastaavasti nesteytetyn kaasun tankkauspistehanketta ja vedyn tankkauspistehanketta koskevien tarjouksien vertailuluvut saataisiin kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7, jos hankkeen mukainen kiinteistö sijaitsee enintään kilometrin päässä TEN-T-asetuksessa tarkoitettuun kattavaan verkkoon kuuluvasta Suomen valtakunnan alueella olevasta maantiestä. Toisin kuin ryhmän 1 kertoimien osalta, ryhmien 3-5 kertoimet kaikki voisivat tulla sovellettavaksi yhden ja saman tarjouksen vertailuluvun laskennassa.

## 13 §. Tuen myöntämisestä päättäminen

Pykälän 1 momentin mukaan Energiavirasto päättäisi infrastruktuurituen myöntämisestä siten, että tuki myönnetään omassa ryhmässään pienimmän 12 §:n mukaisesti lasketun vertailuluvun saaneille tarjouksille. Tuki tulisi myöntää kyseisen vuoden talousarvion määrärahan puitteissa. Lisäksi tuen

myöntämisen edellytyksenä olisi, että myös muut tässä asetuksessa säädetyt edellytykset täyttyvät eikä tuen myöntämiselle ole laissa tai tässä asetuksessa säädettyä estettä.

Pykälän 2 momentin mukaan tukea ei kuitenkaan saa myöntää ryhmän 1, 3, 4 ja 5 hankkeille, jos kaikki samaan ryhmään kuuluviin hankkeisiin tehdyt tarjoukset ovat kirjanpitolaissa (1336/1997) tarkoituilta samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä, eikä myöskään siltä osin kuin tällaisten konserniyritysten tuen yhteenlaskettu määrä ylittäisi 40 prosenttia valtiontalousarvion mukaan käytettävissä olevasta kyseiseen ryhmään kuuluviin hankkeisiin myönnettävästä tuesta. Tällöin otetaan huomioon myös 10 §:n 2—4 momentista mahdollisesti seuraavat muutokset tuen kohdistamiseen eri ryhmiin. Rajoituksen tarkoituksena on varmistaa, että tarjouskilpailun lopputulos ei vääristy puuttuvan kilpailun takia ja että myönnetty tuki ei johda lataus- tai tankkauspisteiden keskittymiseen liikaa samojen yritysten omistukseen ja hallintaan. Rajoitusta ei sovellettaisi paikallisen joukkoliikenteen latauspisteisiin tai vedyn tankkauspisteisiin, koska sen ei arvioida olevan tarkoituksenmukaista eikä myöskään toteutettavissa.

Pykälään 3 momentissa säädettäisiin Energiaviraston velvollisuudesta hylätä yksittäinen tarjous, jos se ylittää kyseiselle ryhmälle kohdistetun, valtion talousarvion mukaisen määrärahan määrän.

14 §. Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.

Pykälässä säädettäisiin hyväksyttävien kustannusten perusteella laskettavasta tuen enimmäismäärästä.

Pykälän 1 momentin mukaan infrastruktuurituen osuus hyväksyttävistä kustannuksista on enintään 30 prosenttia. Ajoneuvojen suuritehoisiin latauspiste- ja vedyn tankkauspistehankkeisiin sovellettaisiin kuitenkin korkeampaa enimmäistukiprosenttia; 35 prosenttia. Lisäksi tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista olisi enintään kymmenen prosenttiyksikköä korkeampi, jos kyseessä on uutta teknologiaa hyödyntävä hanke. Tarjouskilpailu kannustaisi tuen hakijoita tekemään enimmäistukiprosentteja alempia tarjouksia, jotta heidän mahdollisuudet menestyä tarjouskilpailussa paranisivat. Tukiohjelman enimmäistukimäärät vastaavat aiemman tukiohjelman tasoja.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin hyväksyttävistä kustannuksista. Hyväksyttävät kustannukset rajattaisiin investointihankkeeseen liittyviin välittömiin kustannuksiin, jotka aiheutuvat koneiden ja laitteiden hankinnasta ja asennuksesta, rakennusteknisistä töistä ja raivaus- ja maanrakennustöistä. Hyväksyttäviin kustannuksiin voitaisiin sisällyttää myös sellaiset kustannukset, jotka olisivat aiheutuneet investointihankkeen toteuttamisesta laajempaan tai lataus- taikka tankkausteholtaan korkeampaan kuin tukipäätöksessä on edellytetty. Hankkeen katsottaisiin toteutuneen laajempaan, jos investointiin sisältyisi esimerkiksi tukipäätöksessä määrättyä useampi lataus- tai tankkauspiste. Latauspisteiden investointihankkeessa hyväksyttäviä kustannuksia olisivat lisäksi sähköliittymästä, sähkökeskuksesta, kaapelista ja kaapeloinnista aiheutuvat välittömät kustannukset. Nesteytetyn kaasun tankkauspisteiden investointihankkeessa voitaisiin sisällyttää hyväksyttäviin kustannuksiin samalle kiinteistölle investoitavan paineistetun kaasun tankkauspisteeseen liittyvät kustannukset.

Hyväksyttävistä kustannuksista säädettäisiin ryhmäpoikkeusasetuksen 36a artiklan 3 kohdan mukaisesti. Kyseisen kohdan mukaan tukikelpoisia kustannuksia ovat lataus- tai tankkausinfrastruktuurin rakentamisesta, asentamisesta tai parantamisesta aiheutuvat kustannukset. Tällaisia voivat olla kustannukset, jotka aiheutuvat itse lataus- tai tankkausinfrastruktuurista, sellaisten sähkö- tai muiden komponenttien, myös muuntajien, asentamisesta tai päivittämisestä, jotka vaaditaan lataus- tai tank-

kausinfrastruktuurin liittämiseksi verkkoon tai paikalliseen sähkön tai vedyn tuotanto- tai varastointiyksikköön, teknisestä laitteistosta, kaivaus- ja rakennustöistä, maa- tai tietöistä, asennuksesta sekä asiaan liittyvistä luvista. Huomioon ei oteta sähkön tuottavien tai varastoivien paikallisten tuotanto- tai varastointiyksiköiden kustannuksia, eikä paikallisten vedyntuotantoyksiköiden kustannuksia.

Pykälän 3 momentissa tarkennettaisiin, mitä kustannuksia tai maksuja ei lueta hyväksyttäviin kustannuksiin.

Pykälän 4 momentin mukaan, jos investointihanke rahoitettaisiin leasingilla, osamaksulla tai vastaavalla tavalla, menoina voitaisiin hyväksyä enintään hankinnan ostohintaa vastaavat kustannukset, mutta ei hallinto-, rahoitus-, vakuutus-, korjaus-, huolto- tai muita vastaavia kustannuksia.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tuen saajaan etuyhteydessä olevalta taholta tehtyjen hankintojen kustannusten hyväksyttävyydestä. Tällaiset hankinnat eivät olisi kiellettyjä, mutta niiden kustannuksia voitaisiin hyväksyä ainoastaan siltä osin kuin tuen saaja osoittaisi kustannusten vastaavan omakustannehintaa. Liiketoimen osapuolten katsotaan 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.

15 §. Hakemus tuen maksamista varten.

Pykälässä säädettäisiin tuen maksatuksen hakemisesta.

Pykälän 1 momentin mukaan tuen saajan edellytettäisiin toimittavan hakemuksen tuen maksamista varten (*maksatushakemus*) liitteineen Energiavirastolle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hankkeen mukaisen kaasun tai vedyn tankkauspisteen taikka latauspisteen tulee tukipäätöksen mukaan olla otettu käyttöön.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvoite tuen saajalle laatia luettelon mukaiset asiakirjat. Kyseiset asiakirjat tulisi toimittaa Energiavirastolle pyydettäessä.

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 määrän on enintään kymmenen.

Pykälän 4 momentin mukaan leasingilla, osamaksulla tai vastaavalla tavalla rahoitettavan hankkeen osalta Energiavirasto voisi hyväksyä vaihtoehtona tilintarkastajan raportille, että hakija liittää tilitykseen kopion rahoitussopimuksesta tai muusta vastaavasta liitteestä.

16 §. 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.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin EU:n valtiontukisääntelyyn liittyvästä maksatuksen keskeyttämisvelvoitteesta. Komissio edellyttää, että jäsenvaltion viranomaiset sitoutuvat lykkäämään valtiontuen maksamista kaikille sellaisille yrityksille, jotka ovat saaneet aikaisemmin komission päätöksellä sisämarkkinoille soveltumattomaksi määriteltyä sääntöjenvastaista tukea, kunnes kyseinen yritys on maksanut takaisin koko sääntöjenvastaisen tuen sekä siitä perittävän koron (ks. komission tiedonanto valtiontuen takaisinperinnästä). Eräiden valtion tukea koskevien Euroopan unionin säännösten soveltamisesta annetun lain 1 §:ssä säädetään kansallisesta menettelystä Suomessa, kun komissio tekee päätöksen Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tuen maksamisen keskeyttämisestä tai takaisinperimisestä. Komission päätös on pantava Suomessa viipymättä täytäntöön takaisinperinnästä vastuussa olevan viranomaisen päätöksellä.

17 §. Omaisuuden käyttö- ja luovutusrajoitus.

Pykälässä säädettäisiin tuetun omaisuuden käyttö- ja luovutusrajoitusehdoista.

Valtionavustuslain 13 §:n 3 momentin mukaan jos valtionavustus on myönnetty tiettyä valtionavustuspäätöksessä määriteltyä käyttötarkoitusta varten käytettävän omaisuuden hankintaan, omaisuutta ei saa käyttää pysyvästi muuhun kuin valtionavustuspäätöksessä määriteltyyn käyttötarkoitukseen eikä omaisuuden omistus- tai hallintaoikeutta luovuttaa toiselle valtionavustuspäätöksessä määrätynä valtionavustuksen kohteena olevan omaisuuden käyttöaikana. Edelleen kyseisen lainkohdan mukaan valtionavustuspäätöksessä valtionavustuksen kohteena olevan omaisuuden käyttöajaksi saadaan määrätä enintään kymmenen vuotta valtionavustuksen tai sen viimeisen erän maksamisesta. Lain 13 §:n 4 momentin mukaan 8 §:n nojalla annetussa valtioneuvoston asetuksessa voidaan kuitenkin asettaa lyhyempikin käyttöaika, jos se on perusteltua valtionavustuksen käyttötarkoituksen kannalta. Asetuksella poikettaisiin edellä mainituista omaisuuden käyttöaikaan sidotuista käyttö- ja luovutusrajoitusehdoista tuen saajan eduksi, koska se on katsottu perustelluksi huomioiden tuen käyttötarkoitus sekä tuella hankitun omaisuuden laatu ja todennäköinen taloudellinen käyttöaika.

Pykälän 1 momentin mukaan tuen kohteena ollutta omaisuutta tulisi käyttää tukipäätöksessä määrättyyn tarkoitukseen viiden vuoden ajan tukipäätöksessä määrätystä ajankohdasta eikä omaisuutta saisi mainittuna aikana luovuttaa toiselle taikka siirtää toisen omistukseen tai hallintaan. Koska tuen kohteena oleva teknologia kehittyy nopeasti, säädettäisiin tuen saajalle kuitenkin mahdollisuus määräajan kuluessa korvata tuen kohteena ollut omaisuus käytettävyydeltään ja teholtaan vähintään vastaavalla omaisuudella. Lisäksi omistusoikeus olisi mahdollista siirtää määräajaksi rahoitusyhtiölle tai sitä vastaavalle, jos omaisuuden käyttö- ja hallintaoikeus säilyvät tuen saajalla. Käyttö- ja hallintaoikeus riittäisivät varmistamaan, että tuen kohde on tuen tavoitteiden kannalta tarkoitettussa käytössä ja Energiavirasto voi tätä luotettavasti valvoa.

Pykälän 2 momentin mukaan tukipäätöksessä määrättäisiin 1 momentissa tarkoitetun määräajan alkamis- ja päättymisajankohta.

Pykälän 3 momentin mukaan Energiavirasto voisi erityisestä syystä tuen saajan hakemuksesta myöntää poikkeuksen 1 momentissa säädetyistä käyttö- ja luovutusrajoituksista. Erityiseksi syyksi voitai-

siin katsoa esimerkiksi liiketoimintakauppa tai tuen saajan sulautuminen toiseen yritykseen. Poikkeuksen myöntämistä harkittaisiin tapauskohtaisesti. Tuen myöntäjän tulisi pystyä arvioimaan hake muksen perusteella siirron saajan tukikelpoisuus sekä se, onko tällä riittävät taloudelliset ja toiminnalliset edellytykset jatkaa tuetun kohteen toimintaa tukipäätöksen mukaisesti. Tuen saajan on ilmoitettava tuen myöntäjälle käyttö- tai luovutusrajoituksen noudattamiseen vaikuttavasta olosuhteen muutoksesta 18 §:n 1 momentin mukaisesti. Energiavirastolla tulee siten olla aina tiedossa taho, jonka hallinnassa ja/tai omistuksessa tuen kohteena oleva omaisuus on.

18 §. Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus.

Pykälän 1 momentin mukaan tuen saajan olisi ilmoitettava Energiavirastolle käyttö- tai luovutusrajoituksen noudattamiseen tai omaisuuden käyttöön tukipäätöksessä määrättyyn tarkoitukseen vaikuttavasta olosuhteiden muutoksesta sekä muista 17 §:n 1 momentissa tarkoitetuista muutoksista välittömästi tapahtuman jälkeen, kuitenkin viimeistään kahden kuukauden kuluttua tapahtumasta.

Pykälän 2 momentin mukaan tuen saajan olisi julkaistava verkkosivuillaan hankkeen mukaisia latauspisteitä tai tankkauspisteitä koskevat tiedot kuukauden kuluessa, kun ne olisi otettu käyttöön. Velvoite koskisi hankkeeseen liittyviä tietoja, joilla voitaisiin varmistua siitä, että hankkeet toteutuvat määrättyssä aikataulussa ja täyttävät tuen myöntämisen edellytykset. Esimerkiksi ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden sekä kaasun ja vedyn tankkauspisteiden osalta tulisi julkaista asetuksen 7 §:n 3 momentin 1 kohdan a ja b –alakohdissa tarkoitettut tiedot.

Pykälän 3 momentin mukaan tuen saajan olisi toimitettava kahden vuoden kuluessa maksatuspäätöksen tekemisestä Energiavirastolle selvitys hankkeen toteutuneista vaikutuksista. Vaikutukset voisivat liittyä esimerkiksi lataus- tai tankkaustapahtumien kappale- tai energiamääriin taikka korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkosten määrään.

Pykälän 4 momentin mukaan tuen saaja olisi lisäksi velvollinen toimittamaan Energiavirastolle sen pyynnöstä tietoja tuetun omaisuuden käytöstä ja toimivuudesta.

Pykälän 5 momentissa säädettäisiin tuen saajan mahdollisuudesta ilmoituksellaan luopua myönnetystä tuesta. Tuen saaja olisi kuitenkin velvoitettu ilmoituksellaan luopumaan myönnetystä tuesta viipymättä, jos ennen hankkeen aloittamista ilmenisi, että hanke viivästyy tukipäätöksessä määrätystä aikataulusta tai hanketta ei voida muusta syystä toteuttaa tukipäätöksen mukaisesti. Ilmoitus sitoisi tuen saajaa.

19 §. Tuen saajan kirjanpitovelvollisuus.

Pykälän mukaan tuen saajan tulisi pitää hankkeesta projektikirjanpitoa osana tuen saajan kirjanpitolain mukaista kirjanpitoa erillisellä kustannuspaikalla tai tilillä taikka muulla tavalla siten, että tuen käytön valvonta on vaikeuksitta mahdollista.

20 §. Voimaantulo.

Asetus tulisi voimaan 17 päivänä maaliskuuta 2022. Asetus olisi voimassa vuoden 2025 loppuun.

Koska paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden (ryhmä 2) ja biokaasun tankkauspisteiden (ryhmät 3 ja 4) osalta tukiohjelma olisi notifioitava ennakkoon komissiolle, ei asetus tulisi näiltä osin voimaan ennen komission hyväksyntää. Siten asetuksen 5 §:n 2 ja 3 kohta sekä 10 §:n 3 ja 4 momentti tulisivat voimaan valtioneuvoston asetuksella erikseen säädettävänä ajankohtana.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin asetuksen 6 §:n poikkeuksellisesta voimassaolosta. Kyseinen pykälä liittyy Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelman mukaiseen tukeen ja siten sen soveltaminen olisi rajattu koskemaan investointeja, jotka rahoitetaan nimenomaan kyseisen suunnitelman määrärahoilla.

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin, miten 2022 vuoden valtion talousarvion momentille 32.20.47 otettu määräraha kohdistetaan. Kohdistaminen olisi tarpeen tehdä poikkeuksellisesti asetuksessa, koska 2022 vuoden talousarviossa ei ole määritetty tarkemmin, miten määräraha tulisi jakaa eri ryhmien välillä. Momentin mukaan valtion talousarvion mukaan käytettävissä olevasta määrärahasta kohdistettaisiin 5 000 000 euroa ryhmään 1 kuuluville hankkeille (ajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet), 3 300 000 euroa ryhmään 2 kuuluville hankkeille (paikallisen joukkoliikenteen latauspisteet), 1 700 000 euroa ryhmään 3 kuuluville hankkeille (paineistetun kaasun tankkauspisteet), 2 200 000 euroa ryhmään 4 kuuluville hankkeille (nesteytetyn biokaasun tankkauspisteet) ja 1 000 000 euroa ryhmään 5 kuuluville hankkeille (uusiutuvan vedyn tankkauspisteet).

Tuen kohdistamisessa on otettu huomioon elpymis- ja palautumissuunnitelman tavoitteet sekä fossiilittoman liikenteen tiekartassa esitetyt tavoitteet ja määrärahojen jako. Lisäksi tuen tarvetta on arvioitu aiemman tukiohjelman tulosten perusteella.

Koska komission olisi hyväksyttävä tukiohjelma ennen sen käyttöönottoa ryhmien 2—4 osalta, on tarpeen säätää myös erikseen tuen kohdentamisesta tilanteessa, jossa tukiohjelman voimaantulo edellä mainittujen ryhmien osalta viivästyy ja tarjouskilpailuja ei ehditä näiden ryhmien osalta järjestämään vuonna 2022. Siten pykälän 5-7 momentissa säädettäisiin määrärahan kohdentamisesta tilanteessa, jossa komissio ei olisi hyväksynyt tukiohjelmaa ryhmien 2—4 osalta sisämarkkinoille soveltuvaksi vielä syyskuun 2022 loppuun mennessä. Tällöin vuoden 2022 talousarvion mukaisesta määrärahasta käyttämättä jäävä osuus kohdistettaisiin ryhmille 1 ja 5.

## **6. Esityksen vaikutukset**

### **Taloudelliset vaikutukset**

Infrastruktuuritukea voidaan myöntää valtion talousarvioon otettavan määrärahan mukaisesti. Tuella edistetään sellaisten investointihankkeiden käynnistymistä, jotka ilman tukea jäisivät toteutumatta. Tuen avulla toteutettavilla hankkeilla on myös työllistävää vaikutusta.

Infrastruktuurituen taloudelliset vaikutukset valtiolle muodostuisivat pääosin niistä kustannuksista, jotka aiheutuisivat tuen maksamisesta. Tukiohjelman kahtena ensimmäisenä vuotena on tarkoitus myöntää tukea osana Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaa. Tämän jälkeen tukiohjelman rahoitus perustuisi mahdolliseen 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 tankkauspiste tai latauspiste on otettu käyttöön. Tuella voitaisiin käynnistää tukimäärään nähden arviolta noin kolmikertainen määrä investointeja.

### **Ympäristövaikutukset**

Infrastruktuurituki edistäisi fossiilittoman liikenteen tiekartan ja Suomen elpymys- ja palautumissuunnitelman toimeenpanoa, sekä niiden sisältäminen tavoitteiden toteutumista ja siten myös liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä. Siltä osin kuin tukiohjelman avulla edistettäisiin sähkön, biokaasun ja uusiutuvan vedyn käyttöä ja korvattaisiin siten fossiilisten nestemäisten polttoainneiden 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 lisääntyvän, sillä tukiohjelmalle kohdistetaan aiempaa enemmän määrärahoja ja siten myös tarjoutusten ja tukipäätösten määrän oletetaan kasvavan aiemmasta. Energiaviraston on myös tarpeen päivittää käytössä olevaa kilpailutusjärjestelmää sekä kehittää uusi sähköinen järjestelmä tuen maksatuksia varten sujuvan toimeenpanon varmistamiseksi ja hallinnollisen taakan minimoiseksi. Elpymis- ja palautumissuunnitelmassa on Energiavirastolle varattu lisärahoitusta 100 000 euroa per vuosi vuosille 2021-2024 lisätehtävien hoitamista varten.

## **7. Asian valmistelu**

Asetus on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä.

Asetusehdotus ja siihen liittyvä muistio ovat olleet lausunnolla 5.1.–2.2.2022 verkkopalvelussa [www.lausuntopalvelu.fi](http://www.lausuntopalvelu.fi). Lausunto pyydettiin 43 taholta. Lausuntoja saatiin 48. Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat tutustuttavissa lausuntopalvelu.fi –sivustolla. Lausuntopyyntö lähetettiin seuraaville tahoille: Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö, Valtiovarainministeriö, Ympäristöministeriö, Energiavirasto, Bioenergia ry, Elinkeinoelämän Keskusliitto EK ry, Energiateollisuus ry, Ensto Group, Fingrid Oyj, Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä, K Auto Oy, Kansallinen vetyklusteri – Hydrogen cluster Finland, Kempower Oyj, Kesko Oyj, Lidl Suomi, Liikennevirta Oy, Linja-autoliitto ry, Länsilinjat Oy, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Motiva Oy, Neste Oyj, Nobina Oy, P2X Solutions Oy, Parkkisähkö Oy, Plugit Finland Oy, Pohjolan Liikenne Oy Ab, Puhas Oy, Q-Power, Recharge Finland Oy, Roadster Finland Oy – Tesla Suomi, Rohe Solutions Oy, Savonlinja Oy, S-ryhmä – SOK-yhtymä, ST1 Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu SBB ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Lähienergialiitto ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto (STK) ry, Teboil Oy Ab, Teknologiateollisuus ry ja Unified Chargers Oy.

Lausunnon antoivat Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö, Valtiovarainministeriö, Energiavirasto, Autoalan keskusliitto ja Autotuoajat - ja teollisuus ry, Energiateollisuus ry, Gasum Oy, Helen Oy, HSL – kuntayhtymä, Kaasuautoilijat ry, Kesko Oyj, Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy, Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT, Lidl Suomi, Liikennevirta Oy, Linja-autoliitto ry, Liutun taksit, Logistiikkayritysten Liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto ry, Maaseutupolitiikan Työn ja yrittäjyyden uudet mahdollisuudet maaseudulla –verkosto, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry, NDM Group Oy, Neste Oyj, P2X Solutions Oy, Parkkisähkö Oy, SOK / S-ryhmä, St1 Nordic Oy, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry, Suomen Luontopaneeli, Suomen Lähienergialiitto ry, Suomen taksiliitto ry, Sähköteknisen Kaupan Liitto ry, Teknologiateollisuus ry, Teknologiateollisuus ry / Sähköinen liikenne ry ja Yhteinen Toimialaliitto ry. Lisäksi lausunnon antoi 11 yksityishenkilöä.

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat tutustuttavissa lausuntopalvelu.fi –sivustolla tai valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella TEM065:00/2021.

Lausunnoissa suhtauduttiin yleisesti myönteisesti asetusluonnokseen ja sitä pidettiin kannatettavana. Esitettyjen tukikohteiden nähtiin olevan tärkeä osa fossiilittoman liikenteen tiekarttaa ja sen mukaisia tavoitteita fossiilittoman ja vähäpäästöisen liikenteen tukemisessa.

Lausunnoissa nostettiin esiin komission AFIR-asetusehdotus. Lausunnoissa huomautettiin asetuksen poikkeavan AFIR-asetusehdotuksesta erityisesti sähköisen liikenteen latausasemien tehojen osalta. Suuritehoisen latauspisteen määritelmää ehdotettiin nostettavaksi vähintään 50 kilowattiin. Lausunnoissa ehdotettiin 12 §:n 2 momentin TEN-T asetuksessa tarkoitetun ydinverkon korvaamista samassa asetuksessa tarkoitetulla kattavalla verkolla sekä asetuksessa määritellyn 1 kilometrin etäisyyden kasvattamista.

Tukiohjelman rahoituksen jakautumista kommentoitiin laajasti. Osa lausujista katsoi tervetulleeksi vety- ja biokaasuinfrastruktuurin kehittämisen. Toisissa lausunnoissa katsottiin, että tukea tulisi kohdistaa niihin ryhmiin, joissa kysyntä kasvaa nopeimmin. Tukea esitettiin kohdistettavaksi liikennevirtojen perusteella sekä kohdennettavaksi enemmän hankkeisiin, joissa on useita suuritehoisia latauspisteitä. Useissa lausunnoissa huomautettiin, että kaasun ja vedyn tankkausasemahankkeille esitetty 20 kuukauden toteuttamisaika on liian lyhyt johtuen luvituksen ja komponenttien toimituksen aiheuttamista viivästyksistä. Kaasuasemia koskevan biokaasun ensisijaisuusvelvoitteen täyttymisen osoittamiseen toivottiin selkeytystä.

Ajoneuvoluokka tai viiteryhmäkohtaisia latauspisteitä, eli esimerkiksi raskaalle liikenteelle tai takseille erikseen kohdistettuja pisteitä sekä matalan tehon latauspisteitä, esimerkiksi liityntäpysäköinti-hankkeita, esitettiin lisättäviksi tuen piiriin. Yksityishenkilöt ottivat kantaa erityisesti tuettavilta latauspisteiltä vaadittavien liittimien tyypeihin.

Lausunnoissa huomautettiin myös tuen käynnistävän vaikutuksen vaatimuksen rajaavan tuen ulkopuolelle kaikki liikennöitsijät, jotka ovat ennen tuen hakemista menestyneet sähköisen joukkoliikenteen kilpailutuksessa ja siten sitoutuneet sähköbussien vaatiman infrastruktuurin rakentamiseen.

Taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä edellytyksistä annetun lain (429/2016) mukaisesti yritystukineuvottelukunnalta on pyydetty lausunto siitä, täyttääkö suunniteltu tukijärjestelmä EU:n lainsäädännön valtioneuvoston edellytykset ja mitä valtioneuvoston edellytyksiä koskevien säännösten mukaista menettelytapaa tukiviranomaisen on noudatettava. Yritystukineuvottelukunta on 17.2.2022 antamassaan lausunnossa puoltanut tukiohjelman ja todennut sen täyttävän EU:n lainsäädännön valtioneuvoston edellytykset. Neuvottelukunnan mukaan valtioneuvoston edellytyksiä koskevana menettelytapana kyseessä olevan tukiohjelman tapauksessa voidaan soveltaa yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklaa silloin, kun kyseessä on kyseisen artiklan soveltamisalaan kuuluva hanke. Yritystukineuvottelukunta totesi lausunnossaan, että ryhmäpoikkeusasetuksen soveltaminen edellyttää, että myönnettävä tuki täyttää asetuksen I ja II luvun yleiset edellytykset sekä 36 a artiklan erityiset edellytykset. Yritystukineuvottelukunta kiinnitti huomiota, että asetuksen 4 §:n 1 momentissa tulisi mainita yleinen ryhmäpoikkeusasetus sovellettavana säädöksenä. Lisäksi yritystukineuvottelukunta suositteli, että asetuksessa tai sen muistiossa mainittaisiin, mitkä kustannukset eivät ole hyväksyttäviä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen perusteella.

Yritystukineuvottelulautakunnan mukaan valtiontukea koskevana menettelytapana voidaan soveltaa myös vähämerkityksisiä tukia koskevaa yleistä de minimis –asetusta, kun yleinen ryhmäpoikkeus-asetus ei sovellu hankkeeseen. Tällöin tulee huolehtia de minimis -asetuksen mukaisista ehdoista.

Yritystukineuvottelukunta kiinnitti lausunnossaan myös huomiota siihen, että tukiohjelmaan sovellettavat yleinen ryhmäpoikkeusastus ja de minimis –asetus ovat voimassa 31.12.2023 saakka ja että tarvittaessa tukiohjelman kansallista oikeusperustaa tulisi muuttaa valtiontukisääntöjen muutosten edellyttämällä tavalla.

Yritystukineuvottelukunnan mukaan biokaasun tankkausinfrastruktuurin sekä paikallisen joukkoliikenteen latausinfrastruktuurin ryhmien osalta menettelytapana voidaan soveltaa ennakoilmoitusmenettelyä komissiolle. Tukiohjelma voidaan tämän osalta ottaa käyttöön vasta, kun komission virallinen hyväksyntä tukijärjestelmälle on saatu.

Asetuksen viimeistelyssä tuen kohdentamista eri ryhmiin koskevaa sääntelyä muutettiin valtiovarainministeriön lausunnossa esitettyjen huomioiden mukaisesti. Määräraha kohdistettaisiin vuosittain eri ryhmille valtion talousarviossa määritetyn mukaisesti lukuun ottamatta vuotta 2022, jonka osalta tuen kohdentamisesta säädetään erikseen asetuksen voimaantulosäännöksessä.

Muut lausuntojen perusteella tehdyt merkittävimmät muutokset kohdistuivat tuettavien hankkeiden määrittelyyn 5 §:n 3 kohdassa, jossa määritelmää muutettiin siten, että tuettavien hankkeiden ulkopuolelle rajattiin Suomen maakaasujärjestelmään kiinteässä yhteydessä olevaan verkkoon liitetyt hankkeet. Muutoksella haluttiin mahdollistaa kaasuntankkauspistehankkeen tukeminen, jos se olisi yhteydessä maakaasujärjestelmän ulkopuoliseen paikalliseen jakeluverkkoon. Lisäksi raskaan liikenteen ajoneuvojen lataamisen ja tankkaamisen mahdollistavat hankkeet huomiointiin 1 ja 3 ryhmän kertoimissa. Vedyn tankkauspisteille lisättiin tekniset vaatimukset EU-sääntelyn mukaisesti tankkauspisteen ja ajoneuvon laitteiston yhteensopivuuden varmistamiseksi.

## **8. Voimaantulo**

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 17 päivänä maaliskuuta 2022.