

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

**PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

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

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

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

Jakeluinfratukiasetusta muutettaisiin niin, että se tukisi AFIR-asetuksen tavoitteiden täyttymistä raskaita hyötyajoneuvoja palvelevan sähkön lataus- ja vedyn tankkausinfrastruktuurin osalta. Tarjouskilpailumallia muutettaisiin siten, että latauskenttä- ja vetytankkaushankkeista tuettaisiin vain kustannustehokkaimmat hankkeet, jotka sijaitsisivat tiettyjen maksimijomatkojen välein. Tuen tulisi kohdistua AFIR-tavoitteita täyttäviin hankkeisiin, jotka parhaiten tukevat käyttövoimamuutosinvestointeja ja raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien (muut kuin perinteiset polttoaineet bensiini ja diesel) markkinoiden muodostumista.

Lisäksi tukea biokaasulle muutettaisiin niin, että se koskisi jatkossa vain raskaalle liikenteelle soveltuvaa nesteytettyä biokaasua, sekä nesteytettyjä muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia kaasumaisia polttoaineita. Näistä käytettäisiin jatkossa nimitystä uusiutuva kaasu. Lisäksi esitetään, että paikallisen joukkoliikenteen latauspistehankkeet poistetaan asetuksen tukikohteista.

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

Ehdotettu asetusta on tarkoitettu tulemaan voimaan 3.9.2024.

**1 ASIAN TAUSTA JA ASETUKSENANTOVALTUUDET**

Valtioneuvoston asetuksessa sähköisen liikenteen, biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2022–2025 (jäljempänä ”jakeluinfratukiasetus”) säädetään Suomen elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/241 18 artiklassa tarkoitetun elpymis- ja palautumissuunnitelman sekä valtion talousarvion mukaisen sähköisen liikenteen sekä biokaasun ja uusiutuvan vedyn liikennekäytön infrastruktuurin edistämiseen tarkoitetun tuen myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on keväällä 2024 valmistellut luonnoksen kansallisesta liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratukiohjelmasta. Esityksen tarkoituksena on esittää Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukainen toimenpideohjelma liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä ja AFIR-asetuksen edellyttämä kansallinen toimintakehys liikennealan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Jakeluinfratukiohjelmaluonnoksen tavoitteita T3 raskaan liikenteen yleisesti saatavilla olevan latausinfra kehityksestä ja T6 yleisesti saatavilla olevan vedyn jakeluinfran kehityksestä pyritään toimeenpanemaan tällä asetusehdotuksella ohjelmassa esitetyn toimenpiteen T1 mukaisesti ohjaamalla tukea raskaan liikenteen julkisille latauskentille ja vedyn tankkausasemille.

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

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

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

Tukiohjelmaan vaikuttaa neljä EU-säädöstä: niin kutsutut AFIR-asetus sekä EU:n RRF-asetus, ryhmäpoikkeusasetus ja de minimis -asetus. Lisäksi Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelmassa on biokaasun edistämistä koskevia kirjauksia.

### *1.1.1 AFIR-asetus*

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

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (ns. AFIR-asetus) annettiin 13.9.2023, ja asetus tuli sovellettavaksi 13.4.2024. Asetuksella kumottiin jakeluinfradirektiivi. AFIR-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Asetuksella asetetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka koskevat muun muassa raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua latausinfrastruktuurin sekä tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuurin määrää ja kattavuutta. AFIR-asetuksessa on myös ei-määrällinen ja suuren liikkumavaran salliva nesteytetyn metaanin tankkaus pisteitä koskeva tavoite. Biokaasua voidaan syöttää ajoneuvoihin nestemäisessä muodossa.

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

### *1.1.2 Ryhmäpoikkeusasetus*

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

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

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

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

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

Ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla ei ole mahdollista tukea uusiutuvan kaasun tankkausasemia.

### *1.1.3 De minimis -asetus*

Komission asetuksen (EU) 2023/2831 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta vähämerkityksiseen tukeen (ns. de minimis -asetus) nojalla vähämerkityksistä tukea on mahdollista myöntää ilman ennakoilmoitusta komissiolle. De minimis -asetuksen 3 artiklan nojalla vähämerkitykseksi tueksi, jota ei tarvitse notifioida, katsotaan jäsenvaltion yhdelle yritykselle myöntämä tuki, jonka kokonaismäärä ei ole yli 300 000:ta euroa minkään kolmen vuoden jakson aikana.

### *1.1.4 EU:n RRF-asetus*

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

### *1.1.5 Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma*

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaan biokaasun monipuolista käyttöä edistetään. Ohjelman mukaan kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan. Lisäksi edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. Etenkin raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuvan kotimaisen biopolttoaineen ja biokaasun valmistusta ja jakelua edistetään. Ohjelman mukaan kotimaisen biokaasun käyttöä erityisesti raskaassa liikenteessä voidaan lisätä. Hallitus pitää ohjelman mukaan huolta biokaasuinvestointien ennakoitavasta toimintaympäristöstä. Hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä sekä henkilöautojen käyttövoimien veroporrastuksilla. Lisäksi ohjelman mukaan helpotetaan latausmahdollisuuksien asentamista taloyhtiöihin ja fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen konvertointia sekä henkilöettä raskaassa liikenteessä.

Jakeluinfratukiasetusta koskeva valtuutussäännös on valtionavustuslain (688/2001) 8 §:ssä. Valtionavustuslaki on valtionavustuksiin sovellettava yleislaki. Valtionavustuslain 8 §:n nojalla voidaan antaa tarkempia säännöksiä lain soveltamisalaan kuuluvan valtionavustuksen talousarvion mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä valtioneuvoston asetuksella.

## 2 ASIAN VALMISTELU

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

## 3 NYKYTILA JA KESKEISET EHDOTUKSET

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

Nykyisen asetuksen 5 §:n mukaan tukea voidaan myöntää:

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

Kaudella 2022-2023 tukea on myönnetty vain 5 §:n 1 ja 4 kohtien mukaisille hankkeille, jotka ovat olleet tuettavissa ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti ilman ennakkoilmoitusta Euroopan komissiolle. Kaasun tankkauspisteille ja joukkoliikenteen latauspisteille ryhmäpoikkeusasetus ei ole mahdollistanut tukea. Joukkoliikenteen latauspisteille tukea ei voitu myöntää ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla, koska jakeluinfratukiasetuksen 7 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaisesti vaatimus vapaasta käytöstä kaikille käyttäjille ei koske 5 §:n 2 kohdan hankkeita. Ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artikla salli kuitenkin vain kaikille käyttäjille avoimen sähkön ja uusiutuvan vedyn latausinfrastruktuurin tukemisen.

Kaasun tankkauspisteistä ja joukkoliikenteen latausinfrastruktuurista tehtiin 8.7.2022 esinotifikaatio Euroopan komissiolle ilmasto-, energia- ja ympäristötuen suuntaviivojen nojalla (Vuoden 2022 suuntaviivat ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtioneuvostolle (2022/C 80/01)). Komissio ei ole tehnyt asiaan päätöstä ja on keskusteluissa viitannut edellä

mainittuihin suuntaviivoihin, joiden soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu kaasumaiset käyttövoimat pois lukien nesteytetty maakaasu. Suuntaviivojen 159 kohdan mukaan suuntaviivojen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät investointituet kevyille ja raskaille tieajoneuvoille, joissa käytetään kaasua (erityisesti nesteytettyä maakaasua, paineistettua maakaasua ja biokaasua), sekä tarvittavalle tieliikenteen kaasutankkausinfrastruktuurille, lukuun ottamatta nesteytetyn maakaasun infrastruktuuria, joka on tarkoitettu yksinomaan raskaiden tieajoneuvojen tankkaukseen. Suuntaviivojen mukaan markkinoiden tämänhetkisen kehitysvaiheen perusteella näillä teknologioilla odotetaan olevan huomattavasti pienemmät mahdollisuudet edistää ilmastonmuutoksen hillitsemistä ja ilmansaasteiden vähentämistä verrattuna puhtaampiin ja innovatiivisempiin vaihtoehtoihin, minkä vuoksi niiden oletetaan vääristävän kohtuuttomasti kilpailua syrjäyttämällä investointeja puhtaampiin vaihtoehtoihin ja aiheuttamalla lukkiutumista liikennetarkoituksiin, jotka eivät ole vuosien 2030 ja 2050 tavoitteiden mukaisia. Biokaasutankkauksen tukeminen edellyttäisi komission hyväksyntää. Hyväksynnän saaminen on epävarmaa ja sen saaminen ennen suunniteltua ensimmäistä kilpailutuskierrosta syksyllä 2024 on aikataulullisesti epätodennäköistä. Biokaasua on kuitenkin mahdollista tukea myös de minimis -asetuksen sallimissa rajoissa, eli korkeintaan 300 000 eurolla yritystä kohden, mikäli yritys ei ole saanut muita tukia. Tarkoituksena on tukea nimenomaan pitkän matkan raskaan liikenteen tankkausasemia, minkä vuoksi tuki paineistetussa muodossa syötetylle biokaasulle poistettaisiin asetuksesta. Raskas liikenne käyttää ensi sijassa nesteytettyä kaasua paineistetun kaasun sijasta.

Asetusta on myös tarpeen muuttaa AFIR-asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä ryhmäpoikkeusasetuksessa tapahtuneiden muutosten vuoksi, mitä on käsitelty tarkemmin luvussa 2. AFIR-asetuksen 4 artiklassa säädetään raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettua latausinfrastruktuuria koskevista tavoitteista ja 6 artiklassa tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuuria koskevista tavoitteista. Näiden tavoitteiden saavuttaminen sitoo EU:n jäsenvaltioita. 5 artiklassa puolestaan asetetaan velvoitteita latauspisteiden ylläpitäjille ja 7 artiklassa vetytankkauspisteiden ylläpitäjille. AFIR-asetusta sovelletaan jäsenvaltioissa suoraan, joten näitä velvoitteita on lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien noudatettava riippumatta siitä, saako hanke tukea vai ei. Tieliikenteen nesteytetyn metaanin, jota on muun ohella nesteytetty biokaasu, osalta AFIR-tavoite ei ole määrällinen, vaan AFIR-asetuksen 8 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava 31 päivään joulukuuta 2024 saakka, että ainakin TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön asianmukainen määrä yleisesti saatavilla olevia nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä, jotta nesteytettyä metaania käyttävät raskaat moottorikäyttöiset hyötyajoneuvot voivat liikennöidä kaikkialla unionissa, jos kysyntää on, paitsi jos tästä aiheutuvat kustannukset ovat suhteettomat hyötyihin, myös ympäristöhyötyihin, nähden.

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

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

Asetuksesta ehdotetaan poistettavaksi 5 §:n 1 momentin 2 kohta, joka koskee tukea joukkoliikenteen latauspisteille. Lisäksi suurteholatauksen tukivaatimuksia muutettaisiin siten, että latauskentät palvelisivat tila- ja tehovaateiden osalta ensi sijassa raskasta liikennettä. Henkilöautojen latausinfrastruktuuri on viime vuosina kehittynyt nopeasti ja toiminnan katsotaan olevan

pääasiallisesti markkinaehtoista. Joukkoliikenteen latausasemien osalta tuella ei katsota enää olevan merkittävää käynnistävää vaikutusta, koska ensirekisteröityjen linja-autojen ensirekisteröintien käyttövoimatilastojen mukaan sähkö on ollut suosituin käyttövoima vuosien 2021 ja 2022 aikana, eikä latausasemien tuella siten katsota enää olevan vastaavaa markkinoiden syntymistä edistävää vaikutusta kuin raskaan liikenteen sektorilla.

## 4 PÄÄASIAALLISET VAIKUTUKSET

### *Taloudelliset vaikutukset*

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

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

Asetusmuutoksen myötä tuen painopiste siirtyisi henkilöautoista raskaan liikenteen tukemiseen. Henkilöautojen julkisia latauspisteitä rakennetaan jo ilman julkista tukea siinä missä raskaan liikenteen latauspisteitä on harvassa. Esitetyn tuen arvioidaan nopeuttavan raskaan liikenteen sähköistymistä ja suurteholatausliiketoiminnan kasvua sekä mahdollistavan vetykäyttöisen raskaan liikenteen ja vedyn tankkausliiketoiminnan käynnistymisen Suomessa. Raskaan liikenteen etupainotteinen rakentaminen tuen ansiosta voi kannustavaa myös laitevalmistajien tuotekehitystä. Paineistetun uusiutuvan kaasun ja joukkoliikenteen latauspisteiden poistamisella asetuksen tuettavien kohteiden piiristä ei katsota olevan vaikutuksia valtiontalouteen, koska valtion talousarviossa tukiohjelmaan osoitettu tuki kohdistetaan muihin kilpailutettaviin ryhmiin.

### *Ympäristövaikutukset*

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

Tukiohjelman vaikuttavuutta on arvioitu Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan (VN TEAS) puitteissa vuonna 2024 valmistuneessa selvityksessä<sup>1</sup>. Selvitys kuitenkin keskittyi sähkölatausinfrastruktuuriin ja henkilöautoliikenteeseen, eivätkä sen johtopäätökset sellaisenaan ole sovellettavissa tuleviin tarjouskilpailuihin, jotka keskittyvät raskaan liikenteen lataus- ja tankkausasemiin. Selvityksessä todettiin muun muassa, että analyysin mukaan julkisen tehollatausinfrastruktuurin saatavuudella valtavyölien varrella on huomattava merkitys sähköauton hankinnalle. Tuen vaikuttavuuden kannalta olennaista on, että tuen ansiosta investoitaisiin latauspisteisiin, joita ei olisi rakennettu ilman tukea. Lisäksi selvityksessä todettiin, että tukibudjetin tehokkaassa kohdentamisessa on myös tärkeää huomioida raskas liikenne. Raskaan liikenteen paino ilmastopäästöjen lähteenä tulee kasvamaan voimakkaasti tulevina vuosina henkilöautokannan sähköistyessä.

Vuonna 2022 tieliikenteen päästöt olivat yhteensä noin 9,3 miljoonaa hiilidioksiditonnia (CO<sub>2</sub>tn). Tästä raskaan liikenteen osuus oli noin 3,6 miljoonaa CO<sub>2</sub>tn. Tukiohjelman tavoitteena on nimenomaan raskaan liikenteen käyttövoimamuutokset. Nykyisin yleisin käyttövoima raskaassa tieliikenteessä on diesel. Vuonna 2022 yhdistelmäajoneuvoja ja muita kuorma-autoja oli Suomessa yhteensä noin 90 000 kappaletta. Yhdistelmäajoneuvojen ajoneuvokohtainen päästö oli vuonna 2022 keskimäärin noin 82,2 CO<sub>2</sub>tn ja muiden kuorma-autojen vastaava keskimääräinen ajoneuvokohtainen päästö oli noin 35,1 CO<sub>2</sub>tn.

Riittävä jakeluinfrastruktuuri on edellytys sille, että yritykset investoivat vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntäviin ajoneuvoihin. Yritysten hankintapäätöksiin vaikuttavat kuitenkin myös monet muut politiikkatoimet, kuten ajoneuvo- ja polttoaineverotus sekä hankintatuet. Siten jakeluinfrastruktuurituki on enemmän osa tätä kokonaisuutta ja myötävaikuttamassa liikenteen kokonaispäästövähennyksiä. Näistä syistä jakeluinfrastruktuurituen päästövähennäväikutusta on vaikea arvioida tarkasti. Olettaen, että vuonna 2030 yhdistelmäajoneuvoista noin 2 000 ja muista kuorma-autoista noin 3 000 hyödyntävät käyttövoimanaan sähköä, biokaasua tai vetyä ja näiden osalta oletetaan 100 %:n päästövähennämä dieseliin verrattuna, niin päästövähennämä olisi noin 135 000–200 000 CO<sub>2</sub>tn vuonna 2030. Arvio vaihtelee etenkin sen mukaan, kuinka paljon jaellusta dieselistä on uusiutuvaa dieseliä. Paineistetun uusiutuvan kaasun ja joukkoliikenteen latauspisteiden poistamisella asetuksen tuettavien kohteiden piiristä ei katsota olevan ympäristövaikutuksia, koska näitä ei ole tuettu voimassa olevan asetuksen aikana.

### *Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset*

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

<sup>1</sup> Latausinfrastruktuurien vaikuttavuuden arviointi; Eija Ferreira, Marita Laukkanen, Kimmo Palanne, Jouni Räihä, Anna Sahari, Saara Sumu, Emilia Suomalainen, Sampo Vesänen. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:12. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165604/VNTEAS\\_2024\\_14.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165604/VNTEAS_2024_14.pdf)

riittävyden varmistamiseksi kilpailutuksia voidaan joutua vaiheistamaan muiden Energiaviraston kilpailutustehtävien kanssa.

## 5 LAUSUNTOPALAUTE

Asetusehdotus ja siihen liittyvä muistio ovat olleet lausunnolla 24.5–20.6.2024 verkkopalvelussa [lausuntopalvelu.fi](https://lausuntopalvelu.fi).

Lausuntopyyntö lähetettiin seuraaville tahoille: Autoalan Keskusliitto ry, Autoalan tiedotuskeskus, Autoliitto ry, Autotuoajat ry, Bioenergia ry, Elinkeinoelämän keskusliitto ry, Elintarviketeollisuusliitto ry, Energiateollisuus ry, Energiavirasto, Fingrid Oy, Kaupan liitto ry, Lappeenrannan–Lahden teknillinen yliopisto LUT, liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne ja viestintävirasto Traficom, Liikennepalvelukauppiat ry, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Linja-autoliitto ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Metsäteollisuus ry, Motiva Oy, Oulun yliopisto, Palvelualojen työnantajat Palta ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen huolinta- ja logistiikkaliitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen Lähienergialiitto ry, Suomen Yrittäjät ry, Sähköautoilijat ry, Teknologian tutkimuskeskus, VTT Oy, Teknologiateollisuus ry, valtiovarainministeriö, Väylävirasto ja ympäristöministeriö.

Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat tutustuttavissa lausuntopalvelu.fi -sivustolla tai valtioneuvoston hankeikkunan julkisessa palvelussa osoitteessa valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella TEM035:00/2024.

Lausuntoja saatiin yhteensä 35 kappaletta. Lausuntopalautetta antoivat liikenne- ja viestintäministeriö, valtiovarainministeriö, ympäristöministeriö, Energiavirasto, Keski-Pohjanmaan liitto, Traficom, Väylävirasto, Oy Ahola Group Ab, Bioenergia ry, Elintarviketeollisuusliitto ry, Energiateollisuus ry, Fingrid Oyj, Helen Oy, Kaupan liitto ry, Keskuskauppakamari, Liikennevirta Oy, Neste Oyj, Plugit Finland Oy, PragmaCharge Oy, Rahtarit ry, St1 Nordic Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta (SEO), Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Suomen Kiertovoima ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Lähienergialiitto ry, Suomen Tieyhdistys ry, Suomen Yrittäjät, Teknologiateollisuus ry sekä yksi yksityishenkilö. Lisäksi Autotuoajat ja -teollisuus ry ja Autoalan Keskusliitto ry antoivat yhteisen lausunnon ja Logistiikkayritysten Liitto ry antoi lausunnon, jossa se yhtyi Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n lausuntoon.

Lausunnoissa pidettiin pääosin myönteisenä jakeluinfratukea ja sen suuntaamista jatkossa raskaaseen liikenteeseen. Suurin osa lausunnonantajista suhtautui kuitenkin kielteisesti siihen, että lausunnoilla olleessa luonnoksessa esitettiin biokaasun tankkauspisteiden poistamista tukikelpoisista hankkeista. Biokaasun poistamista vastustettiin parissa kymmenessä lausunnossa. Lausunnoissa pidettiin biokaasun tankkauspisteiden tukea tärkeänä muun muassa koska biokaasu on kustannustehokas liikenteen päästöjen vähennystapa, siirtymä uusiutuviin polttoaineisiin voi hidastua ja koska tuella saataisiin lisättyä biokaasun jakeluasemia ja biokaasulla kulkevien raskaiden ajoneuvojen määrää.

Asetusvalmistelussa on tunnistettu biokaasun mahdollisuudet päästöjen vähentämisessä ja tarve biokaasun edistämiseksi. Lausuntoversiossa esitettiin biokaasun tankkauspisteiden poistoa jakeluinfratuen piiristä, koska niiden tukeminen yli 300 000 eurolla per yritys edellyttää komission hyväksyntää. Hyväksynnän saaminen on epävarmaa, koska vuoden 2022 suuntaviivoissa ilmastotoimiin, ympäristönsuojeluun ja energia-alalle myönnettävälle valtiontuella suhtaudutaan

pidättyväisesti biokaasutankkauksen tukemiseen. Hyväksynnän saaminen edellyttää notifikaatioprosessia, jonka ei voida odottaa valmistuvan ennen kuin seuraava kilpailutus on määrä järjestää syksyllä 2024. Tämän lisäksi vuoden 2024 tukivaltuus on 10 miljoonaa euroa, joten on tarkoituksenmukaista kohdistaa rajallista tukivaltuutta hankkeisiin, jotka on mahdollista toteuttaa ilman notifikaatioprosessia ja jotka samalla täyttävät Suomea sitovia AFIR-asetuksen velvoitteita. Biokaasun poisto hankekategorioista ei muuttaisi nykytilaa, koska biokaasutankkaushankkeille ei ole valtioneuvoston päätöksen liittyvistä syistä maksettu tukea tähänkään mennessä. Asetuksen lausuntoversion valmistelussa arvioitiin, ettei biokaasuhankkeiden tukeminen de minimis -asetuksen sallimassa 300 000 euron yrityskohtaisissa rajoissa olisi riittävää. Neljässä lausunnossa esitettiin kuitenkin, että biokaasutankkauksen tukeminen edes de minimis -asetuksen rajoissa olisi toivottavaa. Koska biokaasutankkauksen tukemista pidettiin suurimmassa osassa lausunnoista niin tärkeänä ja de minimis -asetuksella tukeminen nähtiin parempana vaihtoehtona kuin tukikategorian poisto, on valmistelussa päädytty esittämään biokaasun palauttamista tukikategorioihin kuitenkin siten, ettei paineistetun biokaasun tukeminen olisi enää mahdollista.

Paljon lausuntopalautetta tuli myös latauskenttien ja latauspisteiden vähimmäistehoa koskevista vaatimuksista sekä siitä, että latauskentän sähköliittymän tulisi vastata latauskentän antotehoa. Useampi lausunnonantaja katsoi, että vaatimus latauskentän antotehon ja sähköliittymän tehon vastaavuudesta on liian tiukka, ja asetuksella tulisi sen sijaan sallia sähkövarastojen käyttö. Kaksi lausunnonantajaa ehdotti, että kultakin pisteeltä tulisi saada 350 kW:n antoteho 45 minuutin ajan. Lausuntojen perusteella sähköliittymän teho vaatimusta lievennettiin siten, että enintään puolet latauskentältä edellytetystä tehosta voidaan tuottaa sähkövarastojen avulla. Sähkövaraston riittävää joustavuutta tuovaksi varastointikapasiteetiksi arvioitiin varasto, joka pystyy tuottamaan vaaditun tehon 60 minuutin ajan. Sähköliittymän teho vaatimus laskettiin puoleen latauskentän asetusehdotuksen mukaisesta teho vaatimuksesta.

Osassa lausunnoista vastustettiin latauskenttien minimiantotehoja (3600 kW ja 1500 kW) muun muassa sillä perusteella, etteivät tämän kokoiset kentät ole vielä taloudellisesti kannattavia. Jakeluinfratuen tarkoituksena on kuitenkin tukea vain sellaisia hankkeita, jotka eivät olisi ilman tukea taloudellisesti kannattavia. Ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla voidaan tukea vain hankkeita, joihin tuella on kannustava vaikutus. Lisäksi henkilöautojen latausinfra on tähän asti kehittynyt huomattavan nopeasti, minkä perusteella voidaan odottaa myös raskaan liikenteen latauksen kehittyvän nopeasti. Valmistelussa on päädytty pysyttämään latauskenttien antotehot, koska ne perustuvat AFIR-asetuksen vuoteen 2030 koskeviin, Suomea sitoviin velvoitteisiin. Antotehoja ei ole siis määritelty markkinatilanelähtöisesti. Vaihtoehtona olisi tavoitella ensin AFIR-asetuksen vuoden 2027 velvoitteita, mutta tätä ei ole katsottu tarkoituksenmukaiseksi kahdesta syystä. Ensinnäkin vuonna 2024 tehtyjen tukipäätösten mukaiset hankkeet toteutuvat arviolta vasta vuonna 2027. Toisekseen valmistelussa on pyritty hallinnollisen taakan minimoivaan yksinkertaiseen malliin, jossa ei tarvitsi luoda portaittaista sääntelyä siten, että vuoden 2027 antoteho vaatimukset täyttäviä hankkeita tulisi päivittää alle kolmen vuoden päästä täyttämään vuoden 2030 vaatimukset.

Kansallista vaatimusta kaikilta latauspisteiltä vaadittavasta 350 kilowatin antotehosta kommentoitiin vähän; osa suhtautui vaatimukseen kielteisesti, useimmat neutraalisti ja yksi lausunnonantaja piti sitä riittämättömänä. AFIR-asetuksen minimivaatimus vuodelle 2030 on ydinverkon latauskentillä kaksi ja ydinverkon ulkopuolisen kattavan verkon latauskentillä yksi 350 kW:n latauspiste. Valmistelussa on päädytty pysyttämään kansallinen vaatimus, jonka mukaan kaikkien tuettavien latauspisteiden tulee olla antoteholtaan vähintään 350kW. Syynä on, että asetusmuutoksen tavoitteena on suunnata tukea raskaan liikenteen julkiseen lataukseen, ja alle 350 kW:n latauspisteet ovat riittämättömiä

raskaiden ajoneuvojen lataukselle kuljettajan taukojen aikana, jossa latauksen nopeudella on erilainen merkitys kuin ns. terminaalilatauksessa ajoneuvon lähtö- ja päätepisteissä.

Maksimitukiprosentteja kommentoitiin vähän, mutta muutama lausunnonantaja toivoi latauskenttien maksimitukiprosentin nostoa 50:stä 60-70 prosenttiin. Ottaen huomioon, että latauskenttien antotehovaatimuksia pidettiin useassa lausunnossa liian suurina markkinatilanteeseen nähden, päädyttiin jatkovalmistelussa parantamaan hankkeiden kannattavuutta lieventämällä tukikelpoisen hankkeen vaatimuksia. Sähköliittymän antotehovaatimuksia lievennetään mahdollistamalla sähkövarastojen hyödyntäminen, minkä oletetaan parantavan hankkeiden kannattavuutta ja osaltaan varmistavan, että kilpailutukseen osallistuu riittävä määrä tarjouksia ja hankkeita toteutuu. Tästä syystä maksimitukiprosenttien nostolle ei katsottu olevan enää tarvetta.

Traficom, liikenne- ja viestintäministeriö ja yksi yritys toivoivat kaupunkisolmukohtien tukemista tai huomiointia asetuksessa. AFIR-asetus asettaa määrälliset tavoitteet latauspisteille ja vetytankkausasemille myös kaupunkisolmukohdissa. Kaupunkisolmukohdalla tarkoitetaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen ((EU) 2024/1679, ns. TEN-T-asetus) 3 artiklan 6 kohdan mukaan kaupunkiseutua, jolla Euroopan laajuisen tavara- ja matkustajaliikenneverkon liikenneinfrastruktuurin osat, kuten kaupunkialueella ja sen lähistöllä sijaitsevat satamat, mukaan lukien matkustajaliikenneterminaalit, lentoasemat, rautatieasemat, linja-autoasemat sekä multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit, on liitetty kyseisen infrastruktuurin muihin osiin sekä alue- ja paikallisliikenteen infrastruktuuriin, mukaan lukien aktiivisten liikennemuotojen infrastruktuuri. Kaupunkisolmukohtia ei ole lisätty tuettaviin hankkeisiin, koska vuodelle 2024 käytettävissä oleva 10 miljoonan euron myöntövaltuus on rajallinen, joten tuki on syytä suunnata niiden AFIR-asetuksen tavoitteiden täyttämiseen, jotka todennäköisimmin eivät toteudu ilman tukea. Kaupunkisolmukohtiin on odotettavissa todennäköisemmin markkinaehtoisia hankkeita verrattuna vetytankkausasemien ja raskaan liikenteen latauskenttien hankkeisiin. Kaupunkisolmukohtia on Suomessa 7 kappaletta.

Kaupunkisolmukohtia koskevat tavoitteet poikkeavat myös latauskentistä ja tankkausasemista, joten solmukohtien tukeminen edellyttäisi uutta kilpailutuskoria, joka lisäisi entisestään korien määrää ja vähentäisi siten jaettavan myöntövaltuuden määrää kussakin korissa. Lisäksi AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan 3 alakohdan mukaisesti solmukohtien vetytankkausasemien parhaiden sijaintien määrittämiseksi tulee tehdä analyysi, jossa tarkastellaan asemien käyttöönottoa erityisesti multimodaalikeskuksissa. Analyysiin pohjautuva kilpailutus edellyttäisi parhaiden sijaintien valintaa, eikä soveltuisi asetuksen mukaiseen vapaaseen hankkeiden sijoitteluun pohjautuvaan kilpailutusjärjestelmään. Rajallisen tukimäärän vuoksi tukiohjelma pyritään pitämään yksinkertaisena. Esitetty tuki latauskentille ja tankkausasemille mahdollistaa jo nyt tukea joillekin sellaisille hankkeille, jotka sijaitsevat kaupunkisolmukohdissa, sillä kaikki kaupunkisolmukohdat sijoittuvat ydinverkon tai kattavan verkon yhteyteen.

Osa lausunnonantajista katsoi, ettei vedyn tankkausasemia kannattaisi tässä vaiheessa tukea. Valmistelussa on kuitenkin päädytty pysyttämään tuki, koska Suomen tulee saavuttaa AFIR-asetuksen vetytankkausasemaverkoston kattavuutta koskevat velvoitteet. Vaikka vetytankkausta koskeva määrällinen velvoite koskee vasta vuotta 2030, tulee huomioida, että vuonna 2024 tehtyjen tukipäätösten mukaiset hankkeet toteutuvat arviolta vasta vuonna 2027. Kaksi lausunnonantajaa toivoi, että myös ydinvoimalla tuotetun vedyn jakelu olisi tuettavissa tankkausasemissa mahdollista.

Muutamassa lausunnossa toivottiin, että myös satamien hankkeiden tukeminen olisi mahdollista. Kielto myöntää tukea satamissa sijaitseville hankkeille johtuu EU:n ryhmäpoikkeusasetuksen 36 artiklan 2 kohdasta. Lausuntopalautteen johdosta satamakieltoa on kuitenkin tarkennettu siten, ettei tukea voida myöntää satamiin *sijoittuville* hankkeille satamiin *liittyvien* hankkeiden sijaan.

Esitettyyn asetusmuutokseen on tehty myös muita pienempiä muutoksia ja teknisiä korjauksia lausuntopalautteen pohjalta. TEN-T-asetus (EU) N:o 1315/2013 on kumottu heinäkuussa ja korvattu uudella TEN-T-asetuksella (EU) 2024/1679, minkä johdosta on niin ikään tehty päivityksiä asetusesitykseen.

## 6 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT

**1 §. Soveltamisala.** Pykälää muutettaisiin selkeyttämistarkoituksessa siten, että maininta biokaasusta korvattaisiin uusiutuvalla kaasulla. Uusiutuvan kaasun käsite kattaisi biokaasun lisäksi myös kaasumaiset muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat kaasumaiset polttoaineet, joiden energiasisältö on peräisin muista uusiutuvista energialähteistä kuin biomassasta. Lisäksi sana ”Suomen” poistettaisiin tarpeettomana selkeytystarkoituksessa.

**2 §. Määritelmät.** Määritelmäpykälä uusittaisiin kokonaisuudessaan, mutta *ei merkittävää haittaa – periaatteen ja biokaasun* määritelmät pysyisivät nykyisellään. Muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien kaasumaisten liikenteen polttoaineiden määritelmä (ns. RFNBO) muutettaisiin *muuta kuin biologista alkuperää oleviksi uusiutuviksi polttoaineiksi*. Muutos johtuu siitä, että määritelmä on päivitetty uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (ns. RED-direktiivi) vuoden 2023 muutoksessa<sup>2</sup>.

Myös *uusituvan vedyn* määritelmä päivitetäisiin. Uusiutuvalla vedyllä tarkoitettaisiin vetyä, joka on tuotettu uusiutuvasta energiasta noudattaen RED-direktiivin muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita (ns. RFNBO) koskevia säännöksiä. Uusiutuvaksi vedyksi katsottaisiin siten vety, joka on RFNBO:ta ja on tuotettu uusiutuvan energian direktiivin RFNBO-säännöksiä noudattaen. Uusiutuvan vedyn määritelmän taustalla on ryhmäpoikkeusasetuksen muutoksen 2 artiklan 102 c alakohta, jossa määritellään uusiutuva vety viittaamalla RED-direktiivin muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien nestemäisten ja kaasumaisten liikenteen polttoaineiden säännöksiin. Ryhmäpoikkeusasetuksen viimeisimmän muutoksen jälkeen RED-direktiiviä on kuitenkin muutettu, ja nykyisen RED-direktiivin 2 artiklan 36 kohdan määritelmä on ”muuta kuin biologista alkuperää olevat uusiutuvat polttoaineet”.

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

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2413, annettu 18 päivänä lokakuuta 2023, direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisen osalta sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta.

alakohdassa kuvattua N2-luokan moottoriajoneuvoa tai 4 artiklan 1 kohdan b alakohdan iii alakohdassa kuvattua N3-luokan moottoriajoneuvoa.

Pykälän 6 kohdan mukaan *latauskentällä* tarkoitettaisiin yhtä tai useampaa tietyssä paikassa olevaa latausasemaa. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 51 kohtaan. AFIR-asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 10 mukaan latauskenttä koostuu yhdestä tai useammasta latausasemasta tietyssä paikassa, mukaan lukien mahdollisesti niiden yhteydessä olevat lataustarkoituksiin varatut pysäköintipaikat. AFIR-asetus ei avaa latauskentän käsitettä tarkemmin. Ilmaus ”tietty paikka” voidaan kuitenkin ymmärtää siten, että kyse on latausaseman tai –asemien yhtenäisestä palvelukokonaisuudesta.

Pykälän 7 kohdan mukaan *latausasemalla* tarkoitettaisiin tietyssä paikassa olevaa fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta latauspisteestä. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 52 kohtaan. AFIR-asetuksen johdanto-osan perustelukappaleen 10 mukaan jokaisella latausasemalla on teoreettinen enimmäisantoteho, joka ilmaistaan kilowatteina, ja vähintään yksi latauspiste, joka voi palvella vain yhtä ajoneuvoa kerrallaan. Latausaseman latauspisteiden lukumäärä ratkaisee niiden ajoneuvojen lukumäärän, jotka kyseisellä asemalla voidaan kulloinkin ladata. Jos latausasemalla on kulloinkin latauksessa useampi kuin yksi ajoneuvo, enimmäisantoteho jakautuu eri latauspisteisiin siten, että kunkin yksittäisen latauspisteen tuottama teho on kyseisen latausaseman antotehoa pienempi.

Pykälän 8 kohdan mukaan *latauspisteellä* tarkoitettaisiin sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppenä varten, mutta jolla voidaan ladata vain yksi sähköajoneuvo kerrallaan, lukuun ottamatta antoteholtaan enintään 3,7 kW:n laitteita, joiden ensisijainen tarkoitus ei ole sähköajoneuvojen lataaminen. Määritelmä perustuisi AFIR-asetuksen 2 artiklan 48 kohtaan.

Pykälän 9 kohdan mukaan *TEN-T-asetuksella* tarkoitettaisiin unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2024/1679. Määritelmä olisi tarpeen 7 ja 8 kohdan määritelmien vuoksi.

Pykälän 10 kohdan mukaan *ydintieverkolla* tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuun ydinverkkoon kuuluvia Suomen alueella sijaitsevia maanteitä ja 11 kohdan mukaan *kattavalla tieverkolla* tarkoitettaisiin TEN-T-asetuksen 10 artiklassa tarkoitettuun laajennettuun ydinverkkoon ja kattavaan verkkoon kuuluvia Suomen alueella sijaitsevia maanteitä. TEN-T-asetuksen 10 artikla sisältää ydinverkkoa, laajennettua ydinverkkoa ja kattavaa verkkoa koskevat yleiset säännökset. 10 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan ydinverkon, laajennetun ydinverkon ja kattavan verkon on oltava liitteessä I olevissa kartoissa ja liitteessä II olevissa luetteloissa esitetyn mukaisia. Suomen maanteiden ydinverkko, laajennettu ydinverkko ja kattava verkko löytyvät liitteen I sivulta 85/230. AFIR-asetuksessa käytetään pelkästään käsitteitä *kattava TENT-T-verkko* (2 artiklan 67 kohta) ja *TEN-T-ydinverkko* (2 artiklan 68 kohta) ja viitataan sittemmin kumottuun TEN-T-asetukseen (EU) N:o 1315/2013. Uudessa TEN-T-asetuksessa (EU) 2024/1679 on tämän lisäksi otettu käyttöön kolmas kategoria, laajennettu ydinverkko. Uuden TEN-T-asetuksen 10 artiklan 2 kohdan 2 alakohdan mukaan kumotussa TEN-T-asetuksessa (EU) 2021/1153 olevien viittausten ”ydinverkkoon” katsotaan kuitenkin sisältävän uudessa TEN-T-asetuksessa tarkoitettua ”laajennetun ydinverkon”.

Ydintieverkko on osa kattavaa tieverkkoa. Keskeisimmät osat ydinverkon maanteitä Suomessa ovat valtatie 4 pääkaupunkiseudun Kehä III:lta Kemiin asti, Kemi-Tornio-tie sekä suurin osa valtateistä 1 ja 7. Kattava verkko käsittää ydintieverkon ja lukuisia muita keskeisiä teitä.

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

Pykälän 1 momentin 1 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää ydintieverkolle sijoittuvan raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihankkeeseen, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Taustalla on AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 1 alakohta ja 2 alakohdan c alakohta, joiden mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettujen yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden vähimmäiskattavuus alueellaan, ja tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydintieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä, joiden välinen enimmäisvälimatka on 60 kilometriä, ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. AFIR-asetuksen 2 artiklan 44 kohdan mukaan antoteholla tarkoitetaan kilowatteina ilmaistua teoreettista enimmäistehoa, jonka latauspiste, -asema tai -kenttä tai maasähkön syöttölaitteisto voi tuottaa kyseiseen latauspisteeseen, -asemaan, -kenttään tai -laitteistoon liitettyihin ajoneuvoihin tai aluksiin. Kohdan nojalla tuettaisiin vain hankkeita, joissa rakennetaan vähintään 3600 kW:n antotehon latauskenttä sisältäen vähintään kaksi 350 kW:n latauspistettä. Samalla tulee kuitenkin huomioida pykälän 3 momentin kansallinen vaatimus, jonka mukaan latauskentän investointihankkeessa kunkin latauspisteen yksilöllisen antotehon tulee olla vähintään 350 kilowattia. Vain 350 kW:n pisteitä siis tuetaan, mutta esitettyyn 7 §:ään liittyvistä viittausteknisistä syistä 1 momentin 1 ja 2 kohtaan on sisällytetty vain AFIR-vaatimusten mukaiset tehot. Jos paikalla on jo latauspisteitä, ne eivät voisi täyttää tuettavan hankkeen kW-vaatimuksia.

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

Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää kattavalle tieverkolle sijoittuvan, Suomen maakaasujärjestelmän ulkopuolisen kiinteän kaasun tankkausaseman investointihankkeeseen, jos tankkausasema on tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen polttoaineen syöttämiseen ajoneuvoihin nestemäisessä muodossa. Tukikategoria eroaisi nykyisestä siten, että tuettaisiin tankkausasteiden sijaan

tankkausasemia, aseman tulisi sijoittua kattavalle tieverkolle ja enää ei voitaisi tukea paineistetun kaasun tankkauspisteitä. Rajaus kattavaan verkkoon ja nesteytettyyn kaasuun olisi tarkoituksenmukaista, koska tarkoitus on tukea nimenomaan raskaan liikenteen kaasutankkausta.

Pykälän 1 momentin 4 kohdan mukaan tukea voitaisiin myöntää ydintieverkolle sijoittuvan, pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevan raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausaseman investointihankkeeseen, jossa tankkausasema on suunniteltu vähintään 1 tonnin kumulatiiviselle päivittäiselle tankkauskapasiteetille ja jossa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Taustalla on AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella otetaan käyttöön vähimmäismäärä yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. Ehdotettu tuki olisi suunnattu AFIR-asetusta tiukemmin vain sellaisille vetytankkausasemille, jotka jakelevat pelkkää uusiutuvaa vetyä. Asemalla ei siis saisi jaella esimerkiksi ydinvoimalla tuotettua vetyä. Tämä johtuu ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 2 kohdasta, jonka mukaan vetyä toimittavan tuetun tankkausinfrastruktuurin osalta jäsenvaltion on saatava tuensaajalta sitoumus siitä, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2035 tankkausinfrastruktuuri toimittaa ainoastaan uusiutuvaa vetyä. Uusiutuvan vedyn vaatimus on siis tulossa vuonna 2035, ja asetuksessa on päädytty aikaistamaan tätä vaatimusta. Tankkausasemalla tarkoitetaan AFIR-asetuksen 2 artiklan 59 kohdan mukaan tietyssä paikassa olevaa yksittäistä fyysistä laitteistoa, joka koostuu yhdestä tai useammasta tankkauspisteestä.

Pykälän 2 momentin mukaan latauskentän katsottaisiin sijoittuvan tieverkolle, jos latauskenttä sijoittuu enintään 3 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä vähintään kahden kulkusuunnan osalta. Siten 1 momentin 1 ja 2 kohdassa tarkoitettut latauskenttähankkeet olisivat tukikelpoisia, jos ne sijoittuisivat maksimissaan 3 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä. Taustalla on AFIR-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohta, jonka mukaan ilmaisulla 'TEN-T-tieverkon varrella' tarkoitetaan sähkölatausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kolmen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä.

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

Toisekseen AFIR-asetuksen 4 artiklan 4 kohdassa on niin sanottu vähäliikennepoikkeus, jota ehdotetussa asetuksessa hyödynnetään. Kyseessä on poikkeus 4 artiklan 1 kohtaan, joka lähtee siitä, että kummallekin kulkusuunnalle tulisi olla oma latauskenttä, jotta tavoitteet saavutetaan. 4 kohdan poikkeuksen mukaan poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia,

edellyttäen, että 1 kohdassa säädettyjä, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja että kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Suomessa kattavan verkon tiet ovat valtaosaltaan vähäliikenteisiä, joten poikkeusta voitaisiin hyödyntää AFIR-tavoitteiden täyttämässä. Tämän vuoksi tuettavien latauskenttien tulisi aina palvella molempia kulkusuuntia. Ilmauksella ”vähintään kahden kulkusuunnan osalta” selkeytetään tilannetta risteysalueiden osalta, joissa on mahdollista, että latauskenttä palvelisi esimerkiksi neljää kulkusuuntaa. Siltä osin, kun tiet eivät täytä vähäliikennepoikkeusta, tulisi kansallisesti huolehtia muulla tavoin siitä, että puuttuvat latauskentät rakennetaan.

Lisäksi pykälän 2 momentin mukaan tankkausaseman katsottaisiin sijoittuvan tieverkolle, jos tankkausasema sijoittuu enintään 10 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä vähintään kahden kulkusuunnan osalta. Siten 1 momentin 3 kohdassa tarkoitetut kaasutankkausasemat ja 4 kohdassa tarkoitetut vetytankkausasemahankkeet olisivat tukikelpoisia, jos ne sijoittuisivat maksimissaan 10 kilometrin päähän tieverkon poistumisliittymästä. Vedyn osalta taustalla on AFIR-asetuksen 2 artiklan 2 kohdan b alakohta, jonka mukaan ilmaisulla ’TEN-T-tieverkon varrella’ tarkoitetaan vetytankkausasemien osalta sitä, että ne sijaitsevat TEN-T-tieverkossa tai enintään kymmenen kilometrin ajomatkan päässä TEN-T-tien lähimmästä poistumisliittymästä. Kahden kulkusuunnan vaatimusta on käsitelty edellä latauskenttien yhteydessä. Vedyn osalta se olisi kansallinen vaatimus. Myös biokaasulle kyse olisi kansallisesta vaatimuksesta, jonka tarkoitus on tukea nimenomaan raskaan liikenteen kaasutankkausasemia. Raskas liikenne keskittyy kattavalle verkkolle.

Pykälän 3 momentin mukaan latauskentän investointihankkeessa kunkin latauspisteen yksilöllisen antotehon tulisi olla vähintään 350 kilowattia. Tuettavien latauspisteiden minimiantoteho on määriteltä 350 kilowattiin, jotta tuettavan hankkeen kaikki pisteet soveltuvat raskaan liikenteen julkiseen lataukseen. Lisäksi momentin mukaan sähköliittymän yksin tai yhdessä sähkövaraston kanssa tulisi tarjota latauskentälle sama antoteho, joka latauskentältä vaaditaan 1 momentissa. Tuettavia latauskenttiä syöttävä teho on asetettu vastaamaan 1 momentin vaatimuksia, jotta latauskentällä voidaan tosiasiallisesti palvella useita raskaan liikenteen lataajia yhtäaikaisesti. Lisäksi momentin mukaan latauskentän sähköliittymän antotehon tulisi olla vähintään puolet latauskentältä 1 momentissa vaaditusta antotehosta, ja sähkövarastoa hyödynnettäessä sähköliittymän ja täyden sähkövaraston tulisi tarjota latauskentälle 1 momentissa vaadittu latauskentän antoteho vähintään 60 minuutin ajan. Tarkoituksena on määritellä tarkemmin mitä esitetyn 1 momentin 1 ja 2 kohdan latauskentän antotehovaatimus tarkoittaa käytännössä ja mahdollistaa sähkövarastojen hyödyntäminen siten, että osa antotehovaatimuksesta voidaan täyttää sähkövaraston avulla. Tehovaatimuksilla halutaan varmistaa, että latauskentälle investoidaan riittävä infrastruktuuri palvelemaan tilannetta, jossa asemalla ladattaisiin yhtäaikaisesti useilla pisteillä täydellä kapasiteetilla. Sähkövarastojen avulla voitaisiin tuottaa osa latauskentän tehovaateesta. Sähkövarastojen osalta ei kuitenkaan asetettaisi vaatimuksia varastojen käytölle, jolloin toimija voisi vapaasti tarjota akun kapasiteettia esimerkiksi sähkömarkkinoille, jos latauspalvelun kysyntä ei edellytä sähkövaraston hyödyntämistä latauspisteiden energianlähteenä. Sähkövaraston ja sähköliittymän tehovaatimus sidottaisiin AFIR-vaatimusten mukaiseen pykälän 1 momentissa kummallekin hanketyypille määritettyyn tehovaatimukseen. Näin varmistettaisiin AFIR-vaatimukset täyttävän latauskentän riittävä tehonsaanti ja toisaalta yhdenmukaistetaan tarjouskilpailuun osallistuvia hankkeita.

Pykälän 4 momentin mukaan kahdelle latauskentän latauspisteelle ja kullekin tankkausasteelle tulisi mahtua samanaikaisesti moottoriajoneuvo perävaunuineen koosta riippumatta lukuun ottamatta erikoiskuljetuksessa olevia ajoneuvoja. Tarkoituksena on varmistaa, että tuettaville latauskentille ja tankkausasemille mahtuvat myös esimerkiksi ajoneuvoyhdistelmät. Latauskenttien osalta vaatimus olisi kaksi suurikokoista ajoneuvoa per latauskenttä ja tankkausasemien osalta jokaisella tankkausasteella tulisi voida asioida samaan aikaan suurikokoisilla ajoneuvoilla. Erikoiskuljetuksella tarkoitetaan tieliikennelain (729/2018) 2 §:n 23 kohdan mukaista erikoiskuljetusta.

Pykälän 5 momentin mukaan tukea ei voitaisi myöntää satamiin sijoituville hankkeille. Vaatimus perustuu ryhmäpoikkeusasetuksen 36 a artiklan 2 kohtaan, jonka mukaan kyseistä artiklaa ei sovelleta satamien lataus- ja tankkausinfrastruktuuriin liittyviin investointeihin myönnettävään tukeen. Ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 154 kohdan mukaan satamalla tarkoitetaan maa- ja vesialuetta, joka muodostuu sellaisesta infrastruktuurista ja sellaisista laitteista, jotka mahdollistavat vesiliikenteen alusten vastaanottamisen, niiden lastaamisen ja purkamisen, tavaroiden varastoinnin, tavaroiden vastaanottamisen ja toimittamisen sekä matkustajien, miehistön ja muiden henkilöiden alukseen ottamisen ja maihin laskemisen, sekä kaikkea muuta liikenteenharjoittajien satamassa tarvitsemää infrastruktuuria. Tavoitteena on yksinkertainen kilpailutusmalli, minkä vuoksi satamarajaus on perusteltu myös biokaasun tankkausasemahankkeille, jotka eivät kuulu ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan.

Tukea ei olisi enää mahdollista saada paikallisen joukkoliikenteen latauspisteiden investointihankkeisiin. Muutosta on perusteltu edellä luvussa 3.

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

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

Hankkeen aloittamista koskevia säännöksiä selkeytettäisiin ja tarkennettaisiin. Tuen myöntämisen edellytyksenä olisi 1 momentin 3 kohdan mukaan, että hankkeessa ei olisi tehty ennen tarjouksen jättämisen määräpäivää mitään seuraavista neljästä asiasta: rakentamistöiden aloittaminen, sitova päälaitetilaus, sitova investointipäätös taikka muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Kohtaa muutettaisiin ensinnäkin, koska nykyistä kohtaa on pidetty soveltamiskäytännössä liian tulkinnanvaraisena. Toisekseen kohtaa muutettaisiin, jotta se vastaisi entistä tarkemmin ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklan ja 2 artiklan 23 kohtaa. Ensimmäinen aloittamiseksi katsottava tekijä, rakennustöiden alkaminen, vastaisi suoraan ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaa. Ehdotettu ”sitova päälaitetilaus” perustuu niin ikään ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaan, jonka mukaan töiden alkamisella tarkoitetaan myös ”ensimmäistä laillisesti velvoittavaa sitoumusta tilata laitteita”. Euroopan unionin tuomioistuin on ratkaisussa C-349/17

(Eesti Pagar) ottanut kantaa siihen, mitä laillisesti velvoittavalla sitoumuksella tarkoitetaan. Jotta sopimusta ei katsottaisi laillisesti velvoittavaksi sitoumuksiksi, ei riitä, että päälaitetilauksella on solmittu sopimuksella, jossa on peruutusmahdollisuus, vaan sopimuksen tulee olla ehdollinen tuen saamiselle. Siten myös ehdotetulla ”sitovalla päälaitetilauksella” tarkoitettaisiin sellaisia sopimuksia, jotka eivät ole ehdollisia tuen saamiselle. Jotta sopimusta ei katsottaisi ”sitovaksi”, tulisi tilauksen sopimuksen mukaan toteutua vain, mikäli tukipäätös on myönteinen. Ehdotettu ”sitova investointipäätös” on kansallinen säännös, ja vastaa voimassa olevaa jakeluinfratukiasetusta. Neljäs kategoria ”muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman” vastaisi ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan 23 kohtaa. Muita sitoumuksia ja tilauksia kuin päälaitetilauksia voisi siis tehdä ennen tuen myöntämistä, jos ne eivät tekisi hankkeesta peruuttamatonta. Sitoumusta arvioitaisiin päälaitetilauksen kaltaisesti siten, että tuen saannille ehdolliset sitoumukset eivät estäisi tuen myöntämistä. Ryhmäpoikkeusasetuksen mukaan maan ostoa ja valmistelutöitä, kuten lupien hankkimista ja toteutettavuustutkimusten tekemistä, ei katsota töiden alkamiseksi. Kansallisessa tukikäytännössä on katsottu, että vuokrasopimus voi kuitenkin joissain tilanteissa olla sellainen muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Siinä missä kiinteistön edelleenluovutusta ei voida kaupparijalla pääsääntöisesti estää, määräaikaista vuokrasopimuksesta voi sen ehdoista riippuen olla vaikeaa päästä irti. Tällaisessa tapauksessa jos vielä vuokrahinta on merkittävä hankkeen kokoon nähden, voidaan katsoa, että vuokrasopimus on sellainen muu sitoumus, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman.

Pykälän 1 momentin 4 kohta vastaisi nykyistä asetusta muutoin, mutta siihen lisättäisiin, että sen lisäksi, että hankkeelle ei ole myönnetty muuta julkista tukea, hankkeelle ei myöskään muuta julkista tukea haeta. Näin varmistettaisiin, että kansallinen vaatimus siitä, että asetuksen tuki on hankkeen ainoa tuki, täyttyy. Pykälän 5 kohta vastaisi nykyistä asetusta muutoin, mutta terminologiaa päivitetäisiin vastaamaan uusia hankekategorioita.

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

Pykälän 3 momentin 1 kohdan a ja b alakohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi lisäksi, että vedyn tankkausasema on vapaasti kaikkien vetykäyttöisten ajoneuvojen käytettävissä, latauskenttä kaikkien sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käytettävissä ja uusiutuvan kaasun tankkausasema kaikkien nestemäistä kaasua tankkaavien kaasukäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja sekä kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkoja. A ja b alakohdat vastaisivat nykyistä asetusta, mutta johtolausetta muutettaisiin. AFIR-asetuksen vetyrankkausinfrastruktuuria koskevan 6 artiklan 3 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevan tankkausaseman ylläpitäjän tai, jos ylläpitäjä ei ole omistaja, kyseisen aseman omistajan näiden välisten järjestelyjen mukaisesti on varmistettava, että asema on suunniteltu palvelemaan kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja. Sen sijaan latauskenttien ja uusiutuvan kaasun tankkausasemien tapauksessa estettä ei ole sille, että toimija rajaisi latauskentät vain raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöön. Samalla tavoin estettä ei ole sille, että tuetulla latauskentällä voisivat asioida myös kevyet hyötyajoneuvot, kuten henkilöautot. Tuettavat uusiutuvan kaasun hankkeet on esitettyssä 5 §:ssä rajattu nestemäistä polttoainetta jakeleviin tankkausasemiin. Tämä rajaa jo käytännössä henkilöautotankkauksen pois, koska nestemäistä kaasua käyttää lähinnä raskas liikenne.

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

Nykyisen 3 momentin 2-6 kohtien sisältö poistettaisiin. Uuden 2 kohdan mukaan tuen myöntämisen yleisenä edellytyksenä on, että ydintieverkolle sijoittuvasta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteelle ei sijoitu 1 kohdan ja 5 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimukset täyttävää toista latauskenttää, aiemmassa Energiaviraston tarjouskilpailussa tuen saanut investointihanke, jota koskeva tukipäätös on voimassa taikka samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvää latauskenttää. Tuen myöntämisen edellytyksenä ydintieverkolle sijoittuvalle latauskentälle olisi siis, että kaikki nämä kolme vaatimusta täytyisivät.

Ensimmäinen este tuen myöntämiselle tällaiselle hankkeelle olisi, että suunnitellusta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteellä sijaitsisi toinen vastaava hanke, eli ydintieverkolle sijoittuva raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Säännöksen tarkoituksena on tavoitella AFIR-asetuksen latauskenttäkattavuutta. AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan c alakohdan mukainen tavoite lähtee siitä, että latauskenttiä olisi oltava enintään 60 kilometrin välein. Valmistelussa on päädytty 40 kilometrin välimatkaan, jotta hankkeiden sijoittelussa olisi liikkumavaraa. Tasan 60 kilometrin välein ei välttämättä ole latauskentille soveltuvia paikkoja. 40 kilometrin ajosäde laskettaisiin niiden koordinaattien perusteella, jotka tuen hakija ilmoittaisi Energiavirastolle ehdotetun 11 §:n 2 momentin 9 kohdan nojalla.

Tällä hetkellä AFIR-vaatimukset täyttäviä raskaan liikenteen latauskenttiä ei tiettävästi ole, eikä Energiavirastolla ole tiedonsaantioikeuksia selvittää asiaa kaikilta toimijoilta. Kuitenkin AFIR-asetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden yleisesti saatavilla olevien lataus- ja tankkauspisteiden ylläpitäjien tai, näiden välisten järjestelyjen mukaisesti, kyseisten pisteiden omistajien on viimeistään 14 päivänä huhtikuuta 2025 varmistettava, että niiden ylläpitämästä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista tai niiden tarjoamista tai ulkoistamista, tällaiseen infrastruktuuriin erottamattomasti liittyvistä palveluista on saatavilla staattista dataa ja dynaamista dataa maksutta. 20 artiklan 4 kohdan nojalla jäsenvaltioiden on vuoden 2024 loppuun mennessä varmistettava, että sanottu data asetetaan käytettäväksi avoimesti ja syrjimättömästi kaikille datan käyttäjille kansallisten yhteyspisteiden kautta. Kansallista yhteyspistettä koskevan sääntelyn kansallinen täytäntöönpano oli tätä asetusesitystä valmisteltaessa kesken, mutta vuonna 2025 Energiaviraston olisi mahdollisuus saada AFIR-asetuksen vaatimukset täyttävistä latauskentistä ja vetytankkausasemista tietoja kansallisen yhteyspisteen kautta.

Toinen este tuen myöntämiselle ydintieverkolle sijoittuvalle latauskentälle olisi, että suunnitellusta latauskentästä 40 kilometrin ajomatkan säteelle sijoittuisi 1 kohdan ja 5 §:n 1 momentin 1 kohdan vaatimukset täyttävä, aiemmassa Energiaviraston tarjouskilpailussa tuen saanut investointihanke, jota koskeva tukipäätös on voimassa. Siten este tuen saamiselle olisi 40 kilometrin säteelle sijoittuva, tuen saanut, ydintieverkolle sijoittuva raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 3 600 kW:n antotehon ja sisältää vähintään kaksi latauspistettä, joiden yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Aiemmalla Energiaviraston tarjouskilpailulla tarkoitettaisiin jakeluinfratukiasetuksen nojalla järjestettyä tarjouskilpailua. Pelkkä voimassa oleva

tukipäätös olisi siis este, eikä hankkeen tarvitsisi olla vielä rakenteilla tai valmis. Kuitenkin jos toinen tukipäätös olisi rauennut tai peruttu, tämä ei estäisi tuen myöntämistä.

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

Viittauksella saman momentin 1 kohtaan tarkoitettaisiin, että vain 1 kohdan vaatimusten mukaisesti vapaasti saatavilla oleva latauskenttä estäisi tuen saamisen toiselle hankkeelle.

Pykälän 3 kohta koskisi ydintieverkon ulkopuoliselle kattavalle tieverkolle sijoituvia latauskenttähankeita. Niiden osalta vaatimukset olisivat suurelta osin samat kuin 2 kohdassa. Kuitenkin raja olisi 80 kilometrin ajomatkan säde, ja tällä säteellä tuen estävä hanke olisi 1 kohdan ja 5 §:n 1 momentin 2 kohdan mukainen raskaiden hyötyajoneuvojen latauskentän investointihanke, jossa latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. AFIR-asetuksen 4 artiklan 1 kohdan 2 alakohdan d alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 kattavan TEN-T-tieverkon varrella otetaan käyttöön kummankin kulkusuunnan osalta enintään 100 kilometrin välein raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettuja yleisesti saatavilla olevia latauskenttiä ja kukin latauskenttä tarjoaa vähintään 1 500 kW:n antotehon ja sisältää vähintään yhden latauspisteen, jonka yksilöllinen antoteho on vähintään 350 kW. Kansallisesti maksimivälimatka olisi 80 kilometriä, jotta sijoittelulle olisi riittävästi liikkumavaraa. Lisävaatimuksena ydintieverkon ulkopuolisen kattavan verkon hankkeissa olisi, että samassa tarjouskilpailussa myönteisen tukipäätöksen saava ydintieverkon latauskenttähanke 80 kilometrin säteellä estäisi tuen saamisen. Tarkoitus on selkeyttää kahden eri latauskenttähanketyypin välistä hierarkiaa kilpailutuksessa siten, että tuki kohdistettaisiin parhaiten AFIR-vaatimusten täyttämiseen. Ehdotus liittyy myös esitettyyn 9 §:n 3 momenttiin, joka koskee eri hanketyyppien kilpailutusjärjestystä.

Pykälän 3 momentin 4 kohta koskee vedyn tankkausasemia. Kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että vedyn tankkausasemasta 150 kilometrin ajomatkan säteelle ei sijoitu 1 kohdan ja 5 §:n 1 momentin 4 kohdan vaatimukset täyttävää toista vedyn tankkausasemaa, aiemmassa Energiaviraston tarjouskilpailussa tuen saanutta investointihanketta, jota koskeva tukipäätös on voimassa taikka samassa tarjouskilpailussa pienemmän vertailuluvun saaneeseen tarjoukseen sisältyvää vedyn tankkausasemaa. Logiikka olisi sama kuin ehdotetussa 3 momentin 2 kohdassa, mutta vaatimus perustuisi AFIR-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan 2 alakohtaan, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2030 TEN-T-ydinverkon varrella otetaan käyttöön enintään 200 kilometrin välein yleisesti saatavilla olevia vetytankkausasemia, jotka on suunniteltu 1 tonnin kumulatiiviselle vähittäiskapasiteetille päivässä ja joissa on vähintään 700 baarin jakelulaite. 150 kilometrin maksimivälimatka antaisi hankkeiden sijoittelulle liikkumavaraa.

Pykälän 3 momentin 5 kohdan mukaan tuen myöntämisen edellytyksenä olisi, että kulku latauskentälle ilmoitetaan opastein, jotka sijoitetaan kumpaankin kulkusuuntaan ydintieverkkoon tai kattavaan tieverkkoon niitä poistumisliittymiä ennen, joista on enintään kolmen kilometrin ajomatka latauskentälle. Vaatimus perustuu AFIR-asetuksen 4 artiklan 4 kohtaan, jonka mukaan sellaisten TEN-T-verkon teiden varrella, joilla yhteenlaskettu vuotuinen keskimääräinen vuorokausiliikenne on

alle 2 000 raskasta hyötyajoneuvoa, ja jos infrastruktuurin käyttöönottoa ei voida perustella sosioekonomisella kustannus-hyötysuhteella, jäsenvaltiot voivat säätää, että raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitettu yleisesti saatavilla oleva latauskenttä palvelee molempia kulkusuuntia, edellyttäen, että tämän artiklan 1 kohdassa säädettyjä, yhden kulkusuunnan osalta sovellettavat latauskenttien välistä enimmäisetäisyyttä, latauskentän kokonaisantotehoa, latauspisteiden lukumäärää ja yksittäisten latauspisteiden antotehoa koskevia vaatimuksia on noudatettu ja että latauskenttään pääsee helposti molemmista kulkusuunnista ja että kulku siihen ilmoitetaan asianmukaisin opastein. Kulkusuunta-asiaa on käsitelty 5 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa. Latauskenttien opastevaatimuksella varmistettaisiin se, että AFIR-asetuksen 4 artiklan 4 kohdan ns. vähäliikennepoikkeuksen vaatimukset täyttyisivät.

**9 §. Tarjouskilpailu.** Pykälän 2 momenttiin sisältyvät tarjouskilpailun ryhmät uudistettaisiin. Tarjouskilpailussa hankkeet kilpailutettaisiin omista ryhmissään seuraavasti: ryhmä 1: ydintieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset; ryhmä 2: ydintieverkon ulkopuoliselle kattavalle tieverkolle sijoittuvien raskaiden hyötyajoneuvojen latauskenttien investointihankkeita koskevat tarjoukset; ryhmä 3: nesteytetyn biokaasun ja muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien kaasumaisten polttoaineiden tankkausasemien investointihankkeita koskevat tarjoukset; ryhmä 4: pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevien raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausasemien investointihankkeita koskevat tarjoukset. Jako ryhmiin vastaisi 5 §:n 1 momentin hankejakoa.

Uuden 3 momentin mukaan tarjouskilpailussa ryhmän 1 tarjoukset kilpailutetaan ennen ryhmää 2. Ydintieverkon hankkeet tulisi siis kilpailuttaa ennen ydintieverkon ulkopuolisen kattavan verkon hankkeita. Energiaviraston tiedossa tulisi olla myönteiset tukipäätökset tarjouskilpailussa saavat ydintieverkon hankkeet, jotta se voisi tarkastella esitetyn 7 §:n mukaisia kilometrirajoja ydintieverkon ulkopuolisen kattavan verkon latauskenttähankkeiden osalta. Tarkoituksena on välttää kahden lähekkäisen latauskentän tukeminen.

Muutoin pykälän sisältö pysyisi ennallaan.

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

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

Lisäksi 2 momentin 5 kohdasta poistettaisiin vaatimus siitä, että jos haettu tuki on vähintään 500 000 euroa, tarjouksesta ja sen liitteistä tulee ilmetä perustelut tarvittavalle tukimäärälle ja kannattavuuslaskelma. EU-sääntely ei edellytä nykyisellään tällaista vaatimusta, joten se poistettaisiin tarpeettomana. Momenttiin lisättäisiin uusi 9 kohta, jonka mukaan tarjouksesta ja sen liitteistä tulee ilmetä latauskentän tai tankkausaseman sijainnin koordinaatit. Tämä on tarpeen, jotta Energiavirasto voi arvioida välimatkaa muihin latauskenttiin ja vedyn tankkausasemiin. Välimatkan arviointi on tarpeen, koska ehdotetun 7 §:n mukaan edellytyksenä tuen myöntämiselle latauskentille ja vedyn tankkausasemille on, ettei tietyn välimatkan päässä sijaitse muita hankkeita. Uusiutuvan kaasun tankkausasemien osalta sijaintitieto on tarpeen, koska hankkeiden tulisi sijoittua kattavalle tieverkolle. Energiavirasto voisi tarvittaessa ohjeistaa, mitä koordinaatteja on käytettävä.

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

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

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

Lisäksi tehtäisiin joitakin kielellisiä tarkennuksia, mutta muutoin pykälän sisältö pysyisi ennallaan.

**12 §. Tarjousten vertailu.** Pykälän 1 momentti säilyisi ennallaan, mutta muuten pykälän sisältö uudistettaisiin. 1 momentin mukaan tarjouskilpailussa saatujen tarjousten vertailu muihin samassa ryhmässä saatuihin tarjouksiin perustuu tarjouksille laskettuun vertailulukuun. Ehdotetun 2 momentin mukaan vertailuluku olisi tarjouksen mukainen tukitarve euroina. Pääsääntöisesti hankkeiden vertailu menisi siis siten, että mitä pienempi tukitarve, sitä korkeampi sijoitus. Kuitenkin jos hankkeeseen sisältyvä latauskenttä sijoittuisi korkeintaan kolmen kilometrin päähän vähintään kolmen kattavaan tieverkkoon kuuluvan maantien poistumisliittymästä, vertailuluku saataisiin kertomalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina luvulla 0,7. Tarkoituksena on antaa etua hankkeille, jotka sijoittuvat kattavan verkon risteyskohtiin. Kyseessä voisi olla kolmen tai useamman tien risteyskohta. Risteyksien tuntumaan sijoittuvien hankkeiden suosiminen olisi perusteltua, koska risteyskohtiin sijoittuvat hankkeet palvelisivat useita teitä ja täyttäisivät siten AFIR-asetuksen latausverkon kattavuusvaatimuksia useammalla tiellä. Vaatimus siitä, että hankkeen tulisi sijaita korkeintaan kolmen kilometrin päässä poistumisliittymästä, johtuu siitä, että AFIR-asetuksen tavoitteet latauskenttien kattavuudesta tieverkolla linkittyvät maksimissaan 3 kilometrin etäisyyteen poistumisliittymästä (2 artiklan 3 kohdan a alakohda). Ydinverkolla kolmen tien risteyskohtia on vain yksi, minkä vuoksi vedylle ei esitetä vastaavaa kerrointa. Uusiutuvaa kaasua taas eivät koske AFIR-asetuksen määrälliset tavoitteet.

Nykyisen 2 momentin 6 kohtaan sisältyvä kerroin, joka liittyy mahdollisuuden maksaa maksukortilla latauspisteillä, ei olisi enää tarpeen, koska AFIR-asetus tekee maksukortin käyttömahdollisuudesta velvoittavan joka tapauksessa. AFIR-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan 3 alakohdan nojalla latauspisteiden ylläpitäjien on 1.1.2027 alkaen varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti

saatavilla olevat, antoteholtaan vähintään 50 kW:n latauspisteet, jotka on otettu käyttöön TEN-T-tieverkon varrella tai turvallisella ja valvotulla pysäköintialueella, mahdollistavat korttimaksamisen.

Pykälän 3 momentin mukaan, jos kahden tai useamman hankkeen vertailuluku olisi sama ja olisi tarpeen määrittää niistä pienin vertailuluku, ratkaistaisiin pienin vertailuluku arvalla. Tarkoituksena ei ole määrittää uutta lukua, vaan ratkaista arvalla tarjousten järjestys. Säännös olisi erityisesti tarpeen, koska ehdotetun 7 §:n 3 momentin 2-4 kohdan perusteella tukea ei voida myöntää kahdelle hankkeelle, jos ne ovat liian lähellä toisiaan, joten vain paremman vertailuluvun saanutta hanketta voidaan tukea. Siten tarvitaan tapa määrittää, kumpi tuen voi saada, jos vertailuluvut ovat samat.

**13 §. Tuen myöntämisestä päättäminen.** Pykälää uudistettaisiin siten, että tukea myöntämisestä päätettäessä huomioitaisiin valtion talousarvion mukaisen määrärahan lisäksi työ- ja elinkeinoministeriön tuen kohdistamista koskeaa päätös. Työ- ja elinkeinoministeriön päätöksestä säädettäisiin ehdotetussa 10 §:ssä. Ehdotetun 2 momentin mukaan tukea ei saisi myöntää latauskentän tai tankkausaseman investointihankkeelle, jos kaikki kyseistä hanketyyppeä koskevat tarjoukset olisivat kirjanpitolaissa (1336/1997) tarkoitetuilta samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä, eikä myöskään siltä osin kuin tällaisten konserniyritysten tuen yhteenlaskettu määrä ylittäisi 40 prosenttia työ- ja elinkeinoministeriön tuen kohdistamista koskevan päätöksen mukaan kyseiselle hanketyypille käytettävissä olevasta tuesta. Jos konserniyritysten tukihakemuksiin sisältyvä haetun tuen määrä ylittäisi 40 prosenttia hanketyypille käytettävissä olevasta tuesta, ei tukea voitaisi myöntää kuin niille hankkeille, joiden hakemuksissa tuet eivät yhteensä ylitä 40 prosenttia. Siten esimerkiksi, jos yksi konserniyritys hakisi vetytankkausasemalle tukea, joka olisi 30 prosenttia kaikille vetytankkausasemille allokoitusta tuesta, ja toinen konserniyritys hakisi toiselle vetyasemalle tukea 20 prosenttia, voitaisiin tukea myöntää vaan jommallekummalle näistä hankkeista.

**14 §. Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.** Nykyiseen 1 momenttiin sisältyviä maksimitukiprosentteja muutettaisiin siten, että jatkossa latauskentän investointihankkeessa tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista voisi olla enintään 50 prosenttia, uusiutuvan kaasun tankkausaseman investointihankkeessa enintään 30 prosenttia ja vedyn tankkausaseman investointihankkeessa enintään 40 prosenttia. Asiantuntija-arvion mukaan tuettavien latauskenttä- ja vetytankkaushankkeiden kannattavuus on etenkin alkuvaiheessa aiempia suurteholaturi-investointeja heikompi ja tulevaan kysyntään liittyvät epävarmuudet suurempia, minkä vuoksi tuki-intensiteettiä korotettaisiin nykyisestä asetuksesta. Tukiohjelma perustuu tarjouskilpailuun, minkä oletetaan rajoittavan ylitukemisen mahdollisuutta. Uuden teknologian korotusprosentti poistettaisiin, koska jatkossa hankkeita ei enää eroteltaisi sen mukaan, onko niissä uutta teknologiaa. Uusiutuvan kaasun tankkausasemien osalta 30 prosenttia katsotaan riittäväksi maksimitukitasoksi, koska vastaavia asemia on Suomessa jo käytössä.

Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että käsite latauspiste muutettaisiin latauskentäksi, ja paineistettuun kaasuun liittyvä lause poistettaisiin tarpeettomana.

**15 §. Hakemus tuen maksatusta varten.** Pykälän 1 momenttia muutettaisiin vastaamaan uuden hankejaon terminologiaa. Tuen saajan tulisi toimittaa hakemus tuen maksamista varten liitteineen Energiavirastolle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hankkeen mukaisen latauskentän tai tankkausaseman tulee tukipäätöksen mukaan olla otettu käyttöön. Lisäksi momenttiin lisättäisiin uusi säännös, jonka mukaan Energiavirasto voisi hakemuksesta myöntää jatkoaikaa tankkausaseman tai latauskentän käyttöönottoa ja tuen maksamista koskevan hakemuksen toimittamista varten, jos jatkoaikahakemus toimitettaisiin ennen edellä mainitun määräajan päättymistä ja hakemuksen perusteena olisi, että hankkeen päälaitteen tai sähköliittymän toimitus on viivästynyt. Jatkoaikaa

voitaisiin myöntää vain käyttöönoton ja maksatushakemuksen toimittamisen määräaikojen pidennystä varten ja vain edellä mainituista syistä. Jatkoaikahakemuksesta tulisi käydä ilmi, että hanke voidaan saattaa valmiiksi haetun jatkoajan puitteissa.

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

**18 §.** *Tuen saajan selvitys- ja ilmoitusvelvollisuus.* Pykälän 2 momenttia muutettaisiin siten, että latauspisteet muutettaisiin latauskentiksi ja tankkausasteet tankkausasemiksi. Pykälän 3 momentin tietojenantovelvoitetta muutettaisiin siten, että tuen saajan tulisi toimittaa selvitys hankkeen toteutuneista vaikutuksista Energiavirastolle vain Energiaviraston pyytäessä.

Pykälän 5 momenttia muutettaisiin. Ehdotetun momentin mukaan tuen saaja voisi, kuten nykyisinkin, ilmoituksellaan luopua myönnetystä tuesta. Momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa tuen saajan tulisi ilmoittaa Energiavirastolle viipymättä, jos hanketta ei käynnistetä tukipäätöksessä määrätyn aikataulun mukaisesti tai hanke muutoin viivästyy tukipäätöksessä määrätystä aikataulusta. Tukipäätöksessä olisi tarpeen asettaa määräaika hankkeen käynnistämiseksi. Tämä olisi tärkeää erityisesti, koska latauskenttiä ja vedyn tankkausasemia tuettaisiin vain tiettyjen ajomatkojen välein, ja tuettava hanke estäisi toisen vastaavan hankkeen tukemisen lähietäisyydellä. Olisi tärkeää tietää, mikäli tuettu hanke ei käynnisty eikä sille siten voida tehdä tuen maksatusta. Tässä tapauksessa maksamatta jäänyt tukivaltuus voitaisiin hyödyntää uudessa kilpailutuksessa uudelle hankkeelle riippumatta siitä, sijoittuisiko se toteutumattoman hankkeen lähietäisyydelle. Tämän vuoksi tukipäätökseen voisi olla tarpeen ottaa ehto määräajasta käynnistämiseksi ja siitä, että tukipäätös raukeaa, mikäli määräaika ei noudateta.

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

Muutoin pykälä pysyisi ennallaan.

## **7 VOIMAANTULO**

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

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

hankkeissa olisi noudatettava EU-vaatimuksia. 6 §:ssä muun muassa kielletään tuen myöntäminen fossiilisiin polttoaineisiin liittyviin toimintoihin.

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