



Ehdotus valtioneuvoston asetukseksi sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen myönnettävästä avustuksesta

1 Säädösperusta

Valtionavustuslaissa (688/2001) säädetään niistä perusteista ja menettelyistä, joita tulee noudattaa, kun myönnetään valtionavustusta. Valtionavustuksella tarkoitetaan tuen luonteista rahoitusta tietyn toiminnan tai hankkeen avustamiseksi. Tässä asetuksessa tarkoitettavat avustukset ovat valtionavustuslain 5 §:n 3 momentin 1 kohdan mukaista erityisavustusta. Tämä asetusehdotus perustuu valtionavustuslain 8 §:ään, jonka mukaan tarkempia säännöksiä valtionavustuslain soveltamisalaan kuuluvan valtiontalousarvion mukaisesta myöntämisestä, maksamisesta ja käytöstä voidaan antaa valtioneuvoston asetuksella. Silloin, kun avustusta myönnetään taloudelliseen toimintaan, on lisäksi noudatettava lakia taloudelliseen toimintaan myönnettävän tuen yleisistä ehdoista (429/2016). Avustuksen saajan on lisäksi noudatettava muuta kuhunkin hankkeeseen soveltuvaa lainsäädäntöä, kuten kirjanpitolakia (1336/1997), ja lakia julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista (1397/2016).

Asetuksessa tarkoitettuja avustuksia myönnetään yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti (komission asetus N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti).

2 Yleiset perustelut

Ehdotus liittyy pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman tavoitteisiin Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi sekä Elinvoimainen Suomi. Ehdotuksen taustalla on työ- ja elinkeinoministeriön sekä liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmisteltu Liikennealan kestävä kasvun ohjelma, jonka lähtökohtana on liikennealan yritysvetoinen innovaatiokehitys, kansainvälistyminen ja kestävä kasvu. Keskeisenä keinona ohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi on liikennealan ekosysteemin¹ kehitys. Avustus rahoitettaisiin EU:n elpymisvälineen tuloilla, ja sillä edistettäisiin elpymis- ja palautumissuunnitelman tuottavuuskasvun tavoitetta.

Valtionavustuksella käynnistettäisiin sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemi. Valtionavustuksella tuettaisiin erityisesti sähköisen raskaan liikenteen palveluketjun tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiohankkeita, sillä raskaan liikenteen sähköistyessä kaluston tukitoiminnot kattava palveluketju on muokattava vastaamaan käyttövoiman muutosta. Sähköistymisen esteenä on tunnistettu muun muassa terminaalin energijärjestelmän, kaluston älykkään latauksen ja huollon, reitityksen sekä kuorman purun kehitystarpeet. Valtionavustuksen myöntäminen on perusteltua ennen sähköisen raskaan liikenteen markkinoiden

¹ Ekosysteemillä tarkoitetaan liiketoimintaverkostoa, jossa yksityiset ja julkiset toimijat tekevät yhteistyötä ja luovat toisiaan täydentäviä palveluja tai tuotteita tai kehittävät tuotantoresursseja.



laajamittaista kehitystä, jotta Suomessa kehitetystä raskaan sähköisen liikenteen palveluketjusta syntyisi vientituotteita. Valtionavustuksen käyttökohde on rajattu koskemaan kuorma-autojen palveluketjua.

Valtionavustuksella rahoitettaisiin hankkeita, jotka eivät liiketoiminnallisen riskin tai yritysten välisen verkostoitumisen ja yhteistyön puutteen vuoksi syntyisi markkinaehtoisesti. Lisäksi avustuksella voitaisiin rahoittaa sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin koordinoitua ja toimintaa. Valtionavustus myönnettäisiin yrityksille tai tutkimus- ja tiedonlevittämisorganisaatioille. Avustuksen saajilta edellytettäisiin ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti omarahoitusosuutta, joten valtionavustus edistäisi sähköisen raskaan liikenteen innovaatioita yksityisten investointien kohteena. Avustukseen sovellettaisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 25 artiklan 2 kohdan b-, c- tai d-alakohtia tai 27 artiklaa.

Sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen momentille 31.20.51 on vuonna 2021 budjetoitu kolmivuotisena siirtomäärärahana 3,5 miljoonaa euroa, jota saa käyttää myös enintään yhtä määrääikaista henkilötyövuotta vastaavan henkilöstön palkkaamiseen. Yhteensä momentille on tarkoitus budjetoida vielä 1,5 miljoonaa euroa siten, että sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseen kohdennetaan yhteensä 5 miljoonaa euroa. Avustuksen myöntämisen ja raportoinnin hallinnointiin tarvitaan yhteensä kolme määrääikaista henkilötyövuotta.

3 Asetusehdotuksen vaikutukset

Asetusehdotus edistää toimialan valmiuksia hyödyntää sähköä raskaan liikenteen käyttövoimana. Valtionavustuksella rahoitettava toiminta parantaa yhteistyötä ja verkottuneisuutta toimialalla, minkä lisäksi sähköisen raskaan liikenteen palveluketjun ratkaisuihin voi parhaimmillaan syntyä kannattavaa liiketoimintaa sekä vientimahdollisuuksia.

Sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittäminen nopeuttaa myös raskaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Käyttövoiman muutos on ollut raskaassa liikenteessä henkilöliikennettä merkittävästi hitaampi muun muassa raskaan liikenteen sähkökäyttöisten ajoneuvojen rajallisen saatavuuden ja korkeahkon hinnan sekä latausinfrastruktuurin puutteen vuoksi. Raskaan sähköisen liikenteen tukitoimintojen kehittäminen on edellytys sille, että raskaan liikenteen sähkökäyttöisiä ajoneuvoja voidaan laajamittaisesti ottaa käyttöön ajoneuvo- ja akkuteknologian kehittyessä.

4 Yksityiskohtaiset perustelut

1 §. *Soveltamisala.* Pykälässä on säännös asetuksen soveltamisalasta. Asetusta on tarkoitus soveltaa Liikenne- ja viestintäviraston myöntämiin hankkeisiin sähköisen raskaan liikenteen ekosysteemin kehittämiseksi. Asetusta on tarkoitus soveltaa tieliikenteeseen.

Pykälän 2 momentin mukaan asetuksen mukaisiin tukiin taloudelliseen toimintaan myönnettävästä avustuksesta säädetään lisäksi tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti annetussa komission asetuksessa (EU) N:o 651/2014, (jäljempänä yleinen ryhmäpoikkeusasetus) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Avustukset



myönnetään yrityksille tai tutkimus- ja tiedonlevittämisorganisaatioille teollisen tutkimuksen, kokeellisen kehittämisen tai toteutettavuustutkimuksen hankkeisiin (yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 25 artiklan 2 kohdan b-, c- ja d-alakohdat) tai tukeen innovaatioklusterille (yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 27 artikla). Avustusta ei voida myöntää perustutkimuksen hankkeisiin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 25 artiklan 2 kohdan a-alakohdan mukaisesti.

2 §. *Määritelmät.* Pykälässä on määritelty asetuksen soveltamisen kannalta keskeiset käsitteet, jotka vastaavat pykälän 9 ja 10 kohtia lukuun ottamatta yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen määritelmiä.

3 §. *Valtionapuviranomainen.* Valtionavustuslaissa tarkoitettuna valtionapuviranomaisena toimii Liikenne- ja viestintävirasto, joka vastaa valtionavustuslaissa ja tässä asetuksessa viranomaiselle asetetuista tehtävistä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa siitä, että se myöntää avustusta valtionavustuslain, yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ja muiden viranomaisten toimintaa koskevien säännösten, kuten hallinnon yleislakien mukaisesti.

4 §. *Avustuksen käyttötarkoitus.* Avustuksen käytön tulee kohdistua 1 §:n mukaiseen soveltamisalaan liittyvään toimintaan. 4 §:n 1 momentissa on määritelty ne yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 25 ja 27 artikloiden mukaiset tukimuodot, joiden mukaiseen toimintaan avustusta voidaan myöntää. Avustuksen käyttötarkoituksen tulee liittyä kaupallistettavien tuotteiden, palveluiden tai prosessien kehittämiseen tai yritysten, tutkimus- ja tiedonlevittämisorganisaatioiden ja julkisen sektorin välisen yhteistoiminnan parantamiseen innovaatioklusterin muodossa.

4 §:n 2 momentissa säädetään lisäksi, että hankkeen tai tuen on liityttävä raskaan liikenteen ajoneuvojen sähköistämisen teknologioiden tai palveluiden kehittämiseen tai raskaan liikenteen ajoneuvojen sähköistämiseen liittyvien kokeilualustojen hyödyntämiseen tai toimintaan. 2 §:n 9 kohdan mukaisesti raskaan liikenteen ajoneuvoilla tarkoitetaan kuorma-autoja. Olennaista on, että avustuksella tuetaan raskaan liikenteen sähköistymiselle tarpeellisen palveluketjun kehittämistä. Tällaisia hankkeita voisivat olla esimerkiksi älykkään latauksen ratkaisut, ajoneuvojen käyttöasteiden ja –kustannusten optimointi, jätelogistiikan sähköinen palvelukokonaisuus ja sähköisen raskaan liikenteen kaluston integroiminen energijärjestelmään. Tukea voidaan käyttää olemassa olevien kokeiluympäristöjen hyödyntämiseen sähköisen raskaan liikenteen ratkaisujen toimivuuden, skaalaamisen, liiketoiminnallisen kannattavuuden tai toteutettavuuden tutkimiseksi. Tukea ei ole tarkoitus käyttää kokeiluympäristöjen rakentamiseen tai ajoneuvojen hankintaan. Tuella voidaan rakentaa yksittäisiä latauspisteitä, mikäli niiden rakentaminen palvelee hankkeen kehittämis- tai innovointitarkoituksia.

5 §. *Avustuksen saajat.* Pykälässä määritellään avustuksen saajat. Avustuksen saajia voivat olla sellaiset Suomessa rekisteröidyt, toimintaa harjoittavat yritykset ja tutkimus- ja tiedonlevittämisorganisaatiot, jotka täyttävät avustuksen myöntämiseksi asetetut edellytykset. Tukea ei voida myöntää luonnolliselle henkilölle tai yksityiselle elinkeinonharjoittajalle.

Pykälän 2 momentissa on säännös useamman kuin yhden avustuksen saajan hankkeesta, yhteishankkeesta. Yhteishankkeessa kaikkien avustuksen saajien on sitouduttava hankkeen toteuttamiseen kokonaisuudessaan, ne eivät voi olla hankkeelle vain palveluja tuottavia osapuolia. Yhteishankkeella ei voida



kiertää julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä. Kaikki yhteishankkeen osapuolet osallistuvat hankkeen hallinnointiin ja toimintojen yhteensovittamiseen, elleivät ne ole valinneet keskuudestaan tahoa joka hoitaa näitä toimintoja. Jokainen osapuoli on kuitenkin avustuksen myöntäjälle vastuussa kaikista hankkeessa tehtävästä toiminnasta. Osapuolten on ennen hankkeen aloittamista tehtävä valtioneuvostuslain 7 §:n 3 momentin mukainen keskinäinen sopimus, jossa on muun muassa sovittava hankkeen toteuttamisesta ja eri osapuolten rooleista hankkeen toteuttamisessa, rahoitusosuuksista sekä hankkeen sisäisestä ja ulkoisesta tiedonkulusta ja tiedottamisesta. Jos hankkeeseen kohdistuu takaisinperintä, ovat kaikki hankkeen osapuolet vastuussa.

Pykälän 3 momentissa säädetään rahoituksen myöntämisestä innovaatioklusterille yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 27 artiklan mukaisesti. Klusteriorganisaatioina voisivat toimia 1 momentissa tarkoitettut yhteisöt. Kun rahoitus myönnetään innovaatioklusterille, edellytyksenä on, että useilla käyttäjillä on oikeus käyttää klusterin tiloja, infrastruktuuria ja toimintoja läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein. Klusterin hyödyntämisestä perittävien maksujen on vastattava markkinahintaa tai kustannuksia.

6 §. *Avustuksen hakeminen.* Asetuksen mukaisia avustuksia haettaisiin kirjallisesti Liikenne- ja viestintävirastolta. Hakemus olisi toimitettava ennen hankkeen aloittamista. Pykälän 2 momentissa on kuvattu, mitkä toimenpiteet katsotaan hankkeen aloittamiseksi.

7 §. *Hakemuksen sisältö.* Pykälässä on määritelty toimitettavan hakemuksen vähimmäisisältö. Liikenne- ja viestintävirasto huolehtii siitä, että avustuksen hakijoiden käytössä on saatavilla asianmukainen hakemusasiakirja. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus ja velvollisuus pyytää hankkeen ratkaisemiseksi tarvittavat muut kuin tässä mainitut tiedot, jotta hakemus voidaan ratkaista asianmukaisesti. Hakijalle aiheutuvan hallinnollisen taakan vähentämiseksi on hakemus käsiteltävä huolellisesti, jotta lisätiedot voidaan pyytää tarkoin yksilöidysti ja pääsääntöisesti yhdellä kertaa. Lisätietojen toimittamiselle on asetettava kohtuullinen määräaika. Lisätietojen toimittamatta jättäminen voi aiheuttaa hakemuksen hylkäämisen. Pykälässä mainitut tiedot on oltava avustuksen myöntäjän käytössä ennen kuin päätös voidaan tehdä.

8 §. *Avustuksen myöntämisen yleiset edellytykset.* Pykälässä olisi säännökset sellaisista tuettavista hankkeista koskevista edellytyksistä, joilla hankkeiden toteutettavuutta voidaan parantaa, ja joilla varmistetaan osaltaan niiden soveltuvuudesta yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen alaan.

Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto perustaa avustuksen myöntämistä koskevan päätöksensä kokonaisuutensa. Avustuksen arvioituja vaikutuksia on verrattava siihen 4 §:n mukaiseen käyttökohteeseen, johon haettu avustus kohdistuu. Lisäksi on arvioitava hakemuksen mukaisen toiminnan kustannustehokkuutta, ja ennen kuin avustusta voidaan myöntää, on varmistuttava lisäksi hankkeen toteuttamiskelpoisuudesta. Avustuspäätöksessä on oltava ainakin valtioneuvostuslain 11 §:ssä säädettyt asiat. Päätöksessä on mainittava avustuksella hankitun omaisuuden käyttöaika sen mukaan kuin valtioneuvostuslain 13 §:ssä säädetään. Valtioneuvostuslain 13 §:n mukaan, jos valtioneuvosto on myöntetty tiettyä valtioneuvostuspäätöksessä määriteltyä käyttötarkoitusta varten käytettävän omaisuuden hankintaan tai perusparannukseen, omaisuutta ei saa käyttää pysyvästi muuhun kuin valtioneuvostuspäätöksessä määriteltyyn käyttötarkoitukseen eikä omaisuuden omistus- tai hallinto-oikeutta luovuttaa toiselle valtioneuvostuspäätöksessä määrättyinä valtioneuvostuksen kohteena olevan omaisuuden käyttöaikana.



Valtionavustuspäätöksessä valtionavustuksen kohteena olevan omaisuuden käyttöajaksi saadaan määrätä enintään kymmenen vuotta valtionavustuksen tai sen viimeisen erän maksamisesta. Valtionavustuspäätöksessä voidaan kuitenkin asettaa lyhyempikin käyttöaika, jos se on perusteltua valtionavustuksen käyttötarkoituksen kannalta.

Päätökseen voidaan ottaa myös muita avustuksen säännöstenmukaisuuden varmistavia ehtoja. Kaikkien päätöksessä mainittujen seikkojen on oltava myös yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia.

Pykälän 2 momentin mukaan myöntämisen edellytyksenä on, että hakijalla on arvioitava olevan edellytykset jatkuvaan taloudelliseen toimintaan. Kannattamattoman toiminnan tukeminen ei ole perusteltua kansantalouden edun, yritystoiminnan tehokkuuden eikä toimivan kilpailun näkökulmasta.

Pykälän 3 momentin perusteella tukea ei voi myöntää yritykselle, joka ei ole noudattanut yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan 4 kohdan a) alakohdassa tarkoitettua tuen takaisinperintämääräystä tai jos tuki on julistettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi.

Pykälän 4 momentin perusteella tukea ei saa myöntää vaikeuksissa olevalle yritykselle, vaikeuksissa oleva yritys on määritelty esimerkiksi yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 2 artiklan kohdassa 18. Vaikeuksissa olevana yrityksenä pidetään yleisesti yritystä, jonka toiminnan arvioidaan melko varmasti loppuvan lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä ilman viranomaisen tukitoimia.

Rahoitusta voidaan myöntää vain hakemuksen jättämisen jälkeen syntyneisiin kustannuksiin.

9 §. Teollisen tutkimuksen, kokeellisen kehittämisen ja toteutettavuustutkimusten rahoituksen hyväksyttävät kustannukset. Pykälässä määritellään 4 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaisiin hankkeisiin myönnettävän rahoituksen hyväksyttävät kustannukset. Pykälä on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 25 artiklan 3 kohdan mukainen.

10 §. Innovaatioklusterien investointien ja toiminnan rahoituksen hyväksyttävät kustannukset. Pykälässä määritellään 4 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisiin hankkeisiin myönnettävän rahoituksen hyväksyttävät kustannukset. Pykälä on yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 27 artiklan 5 ja 8 kohtien mukainen.

11 §. Avustuksen enimmäismäärä. Pykälässä määritellään avustusten enimmäismäärät prosentteina hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista.

12 §. Avustuksen maksaminen. Pykälässä on säännökset avustuksen maksamisesta valtionavustuspäätöksellä valituille hankkeille. Maksatus tapahtuu maksatushakemuksen perusteella. Hakemukseen on liitettävä maksamisen kannalta tarpeelliset tiedot, joita ovat selvitys varojen käytöstä ja hankkeen edistymisestä. Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus pyytää myös muita tietoja, jos ne ovat tarpeellisia maksatuspäätöksen tekemisen kannalta. Puutteellisen hakemuksen perusteella avustusta ei voida maksaa.



Investointihankkeen on oltava kokonaan toteutettu ennen viimeisen erän maksamista, kuitenkin viimeistään kolme kuukautta ennen asetuksen voimassaolon päättymistä. Ennen viimeisen erän maksamista on hyväksyttävä hankkeen loppuraportti sekä selvitys varojen käytöstä. Maksatuksen yhteydessä on toimitettavat tiedot hankkeessa saaduista tuloista.

13 §. Kannustava vaikutus. Investointituella on oltava kannustava vaikutus. Avustuksella on kannustava vaikutus, jos hakija on jättänyt kirjallisen avustushakemuksen Liikenne- ja viestintävirastolle ennen hanketta tai toimintaa koskevien töiden alkamista.

14 §. Voimaantulo. Asetuksen on tarkoitus tulla voimaan 15.11.2021 ja se olisi voimassa 31.12.2023 asti.