

Energiaviraston 25.9.2024 mennessä saamat kysymykset (mukaillen) ja näiden vastaukset:

- 1. Kysymys:** Tuenhakija haluaisi hakea tukea kahdelle 350 kW latauspisteelle (yhteensä 700 kW). Tuleeko latauskentän tehon kuitenkin aina olla vähintään 3600 kW ydintieverkon latauskentillä ja vähintään 1500 kW ydintieverkon ulkopuolisilla kattavan tieverkon latauskentillä?

Vastaus: Kyllä, latauskentän vähimmäistehovaatimuksen (sijainnista riippuen 1500 kW tai 3500 kW) tulee aina täyttyä. Vähimmäistehovaatimuksen tulee täyttyä myös pisteiden osalta.

- 2. Kysymys:** Tuenhakija haluaisi rakentaa raskaita hyötyajoneuvoja palvelevien latauspisteiden lisäksi myös henkilöautoja palvelevia pisteitä osana samaa hanketta tai sähköliittymää. Onko tämä sallittua? Mikäli on, saako henkilöautoille tarkoitetuille pisteille tukea? Pitääkö jokaisen parkkiruudun soveltua myös raskaalle kalustolle?

Vastaus: Tuenhakijan on mahdollista rajata latauskentät vain raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöön, tai vaihtoehtoisesti sallia raskaiden hyötyajoneuvojen lisäksi myös kevyiden hyötyajoneuvojen, kuten henkilöautojen, asiointi latauskentällä. Tällöin kaikilla tukea saaneeseen hankkeeseen kuuluvilla latauspisteillä tulee kuitenkin voida ladata myös raskaita hyötyajoneuvoja kevyiden hyötyajoneuvojen lisäksi.

Mikäli tuenhakija rakentaa pelkille henkilöautoille soveltuvan latauspisteen, latauspiste tulee rajata hankkeen ulkopuolelle. Tämä tarkoittaa sitä, että latauspistettä ei voi laskea osaksi latauskentän vähimmäistehovaatimusta eikä siihen liittyviin kustannuksiin voi saada tukea.

- 3. Kysymys:** Ohjeen mukaan tuen myöntämisen yleinen edellytys on, että ennen tarjouksen jättämisen määräpäivää hankkeesta ei ole tehty päätelaitetilausta tai muuta sitoumusta ("sitova päätös"), jonka jälkeen hankkeen peruuttaminen ei enää ilman merkittävää taloudellista menetystä ole mahdollista. Katsotaanko sähköliittymän tilaus edellä mainituksi sitovaksi investointipäätökseksi?

Vastaus: Hanke voidaan toteuttaa kohteeseen, jossa on ennestään olemassa oleva sähköliittymä. Tätä ei katsota sitovaksi päätökseksi, mutta tässä tilanteessa sähköliittymä ei ole hankkeeseen kuuluva hyväksyttävä kustannus. Samoin, mikäli kohteeseen on tilattu sähköliittymä ennen tukihakemuksen jättämistä, ilman muuta sitovaa päätöstä hankkeen toteuttamisesta, tätä ei katsota yksistään sitovaksi päätökseksi, eikä sähköliittymä ole hankkeeseen kuuluva hyväksyttävä kustannus.

- 4. Kysymys:** Ohjeen mukaan vuokrasopimus voi joissain tilanteissa olla sellainen sitova päätös, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman. Siinä missä kiinteistön edelleen luovutusta ei voida kauppakirjalla pääsääntöisesti estää, määräaikaisesta 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 sitova päätös, joka tekee hankkeesta peruuttamattoman.

Miten vuokrasopimuksen sitovuutta käytännössä arvioidaan?

- Jos on määräaikainen sopimus, jossa rakentamisesta voi vielä sopimussakon tai muun maksun maksamalla vetäytyä, lasketaanko tämä sitovaksi päätökseksi, jos sopimussakon tai muun maksun suuruus ei ole merkittävä suhteessa latausaseman investoinnin kokoon?

- Millaisesta summasta puhutaan, kun sanotaan ”vuokrahinta on merkittävä hankkeen kokoon nähden”? Jos hankkeen investointi on 500 000€, mikä katsotaan merkittäväksi vuokrahinnaksi?
- Voiko Energiavirastolta pyytää tämän tarjouskilpailun aikana kohdekohtaista arviointia?

Vastaus: Asiaa on kuvattu tarkemmin ohjeen luvussa 4.2. Vuokrasopimuksen sitovuutta arvioidaan kuitenkin tapauskohtaisesti ja se ratkaistaan tarjousten käsittelyvaiheessa, minkä vuoksi Energiavirasto ei anna tämän tarkempaa neuvontaa ennen tarjouskilpailua tai sen aikana. Toisin sanoen, täsmällistä summaa, joka katsottaisiin esimerkin tapauksessa merkittäväksi vuokrahinnaksi, ei voida antaa. Energiavirasto ei myöskään anna kohdekohtaisia arviointeja tarjouskilpailun aikana.

5. **Kysymys:** Ohjeen mukaan tukea ei myönnetä lainkaan, jos kaikki ryhmässä annetut tarjoukset ovat samaan konserniin kuuluvilta konserniyrityksiltä eikä myöskään siltä osin, kun samaan konserniin kuuluvien konserniyritysten yhteenlaskettu tukimäärä ylittäisi 40 prosenttia ryhmäkohtaisesta määrärahasta.

Otetaan esimerkki koskien ryhmää 1, jonka ryhmäkohtainen kokonaisbudjetti on 3,8 M€.

- Tarkoittaako tämä käytännössä sitä, että yhden konsernin maksimi tukimäärä ryhmässä 1 on $€3,8M * 40\% = €1,52M$?
 - Voiko yksi konserni kuitenkin hakea yli tämän määrän tukea, eli esimerkiksi €2M, mutta konsernille voitaisiin myöntää vain €1,52M?
 - Jos tukea voi hakea yli €1,52M edestä ja konsernilla olisi €2M edestä vertailuluvun puolesta hyväksytyjä tarjouksia, millä logiikalla karsittaisiin tästä hankkeita pois siten, että yhdelle konsernille myönnetty tukimäärä olisi vain €1,52M?

Vastaus: Mikäli konsernin tukimäärä ylittää 40 prosenttia ryhmäkohtaisesta määrärahasta, Energiavirasto voi rajoittaa tukisummaa tukipäätöksessä ehdon täyttymiseksi.

Täten kysyjän esimerkin mukaisesti:

- Kyllä, yhden konsernin maksimitukimäärä on 1,52 M€ ryhmässä 1.
 - Ryhmässä 1 yksi konserni voi hakea tukea enemmän kuin 1,52 M€, kuten esitetyn 2 M€, mutta kyseinen konserni ei voi kuitenkaan saada tukea sen maksimimäärää 1,52 M€ enempää.
 - Hankkeet järjestetään pienimmän vertailuluvun mukaiseen järjestykseen. Esimerkissä konsernin yhteenlaskettu tukimäärä 2 M€ ylittää konsernikohtaisen maksimitukimäärän 1,52 M€. Tällaisessa tapauksessa Energiavirasto rajoittaa heikoimman vertailuluvun tukipäätöstä siten, että maksimitukimäärä 1,52 M€ ei ylity.

6. **Kysymys:** Ohjeessa mainitaan, että latauskentän saa avata myös kevyille hyötyajoneuvoille, kuten henkilöautoille. Tarkoitetaanko tällä vain esim. pakettiautoja ja takseja vai voiko latauskentällä ladata myös ”siviilitkin”, eli tavalliset henkilöautot?

Vastaus: Energiaviraston tulkinnan mukaan kevyiden hyötyajoneuvojen määritelmä kattaa myös henkilöautot.

7. **Kysymys:** Oletetaan, että hanke saa positiivisen tukipäätöksen. Onko hankkeita mahdollista toteuttaa niin, että latauskentän rakentaa esim. jo kesällä 2025, mutta päivittää latauskentän vastaamaan tukihaun vaatimuksia 2027 vuoden loppuun mennessä.

Vastaus: Kyllä, hanke on mahdollista toteuttaa esimerkiksi kuvatulla tavalla.

8. **Kysymys:** Kuuluuko Valtatie 7 ja Kotkan sataman välinen Mussalontie TEN-T ydintieverkkoon tai kattavaan tieverkkoon?

Vastaus: Ei kuulu.

9. **Kysymys:** Ohjeen mukaan kahdelle latauskentän latauspisteelle tulee mahtua samanaikaisesti kaikenkokoisen moottoriajoneuvo perävaunuineen lukuun ottamatta erikoiskuljetuksessa olevia ajoneuvoja. Suomessa tämänhetkinen maksimipituus yhdistelmälle on 34,5 m. Sähköiset vetoautot ovat diesel-vetoautoja pidempiä, johtuen sähköisen vetoauton pidemmästä akselivälillä. Tämän kompensoimiseksi Traficom on jo myöntänyt poikkeuslupia, jotka sallivat sähköisten HCT yhdistelmien pituudeksi 35,4 m. Lisäksi vireillä on muutos, millä sallittaisiin vähän lisää pituutta, jos lisäpituus johtuu akuista.

Edellä esitetty huomioiden, miten ohjeen ”kaikenkokoisen moottoriajoneuvo” tulisi tulkita käytännössä?

Vastaus: Ajoneuvon koon suhteen tulee noudattaa rakentamishetkellä voimassa olevaa lainsäädäntöä ajoneuvon maksimikoon osalta.

10. **Kysymys:** Ohjeen mukaan latauskentän tulee olla vapaasti kaikkien sähkökäyttöisten raskaiden hyötyajoneuvojen käytettävissä kaikkina vuorokauden aikoina ilman syrjiviä ehtoja. Edellä mainittu huomioiden, ovatko varausjärjestelmät sallittuja? Varausjärjestelmän on tarkoitus mahdollistaa latausajankohdan varaaminen ennakkoon – vaikka edellisenä päivänä tai jossain tapauksissa kuljetustehtävän ollessa hyvin säännöllistä ja vaikka viikoittain toistuvaa, varauksen voisi tehdä ehkä jo päiviä viikkoja ennen.

Vastaus: Kyllä, latauskentällä voi olla käytössä varausjärjestelmä.

11. **Kysymys:** Tuleeko tarjouskilpailu näkyviin Takila-tietojärjestelmään vasta, kun se aukeaa 14.10., eli järjestelmässä näkyy vain käynnissä olevat ja päättyneet haut (ei tulevia)?

Vastaus: Kyllä, tarjouskilpailu tulee näkyviin vasta kilpailuikkunan avautuessa 14.10 klo 00.01.

12. **Kysymys:** Onko seuraavan tukikierroksen hakuaikaa vielä tiedossa?

Vastaus: Ei ole tiedossa.

13. **Kysymys:** Ohjeen mukaan tankkausasema katsotaan käyttöön otetuksi vasta, kun siitä pystytään tosiasiaassa syöttämään uusiutuvaa kaasua ajoneuvoihin nestemäisessä muodossa. Energiavirasto tulkitsee vaatimusta siten, että tukea voidaan myöntää myös tankkausasemalle, jolla syötetään nestemäisen uusiutuvan kaasun lisäksi myös muita kaasuja ajoneuvoihin. Ryhmää kolme koskien, tarkoittaako edellä mainittu sitä, että myös paineistettua metaania voi jaella?

Vastaus: Mikäli tankkausasemalla höyrystetään nesteytettyä kaasua, voidaan kaasu paineistaa ja jaella paineistettuna ajoneuvoihin. Samalla tankkausasemalla saa olla myös paineistetun kaasun jakelupisteitä ja varastointiyksiköitä, mutta niitä ei katsota hankkeeseen kuuluviksi hyväksytyiksi kustannuksiksi, lukuun ottamatta höyrystyneen kaasun paineistamiseen tarvittavia laitteistoja.

14. **Kysymys:** Ovat RFNBO:n jakeluasemat ryhmässä 3 vai 4? Nykyisillä kirjauksilla ne voivat olla molemmissa ryhmissä.

Vastaus: Ryhmän 3 investointihankkeiden tulee olla tarkoitettu biokaasun tai muuta kuin biologista alkuperää olevan uusiutuvan kaasumaisen polttoaineen, eli uusiutuvan kaasun, syöttämiseen ajoneuvoihin nestemäisessä muodossa. Ryhmä 3 kattaa määritelmällisesti nesteytetyn RFNBO:n.

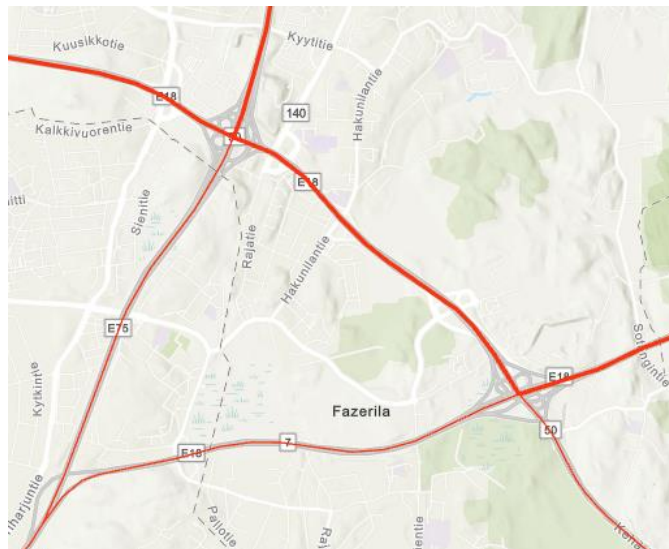
Ryhmä 4 sen sijaan koskee pelkkää uusiutuvaa vetyä jakelevien raskaiden hyötyajoneuvojen tankkausasemien investointihankkeita. Uusiutuvalla vedyllä tarkoitetaan RFNBO-vetyä, joka on tuotettu uusiutuvasta energiasta noudattaen uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 muuta kuin biologista alkuperää olevia uusiutuvia polttoaineita koskevia säännöksiä.

- 15. Kysymys:** Ohjeen mukaan hankkeen sijoittuminen suhteessa muihin tarjouksiin samassa ryhmässä paranee, jos hankkeen katsotaan täyttävän poistumisliittymäkertoimen edellytyksen. Sen edellytys on, että latauskenttä sijoittuu korkeintaan kolmen kilometrin päähän vähintään kolmen kattavaan tieverkkoon kuuluvan maantien poistumisliittymästä.

Voisitteko avata mitä tällä kolmen kattavaan tieverkkoon kuuluvan maantien poistumisliittymästä tarkoitetaan käytännössä? Tarkoitetaanko sillä:

- Kohtaa, jossa on kattavaan verkkoon kuuluvalta tieltä tai teiltä vähintään kolme poistumisliittymää, eli esimerkiksi latauskenttä sijaitisi kehä 3:lla, ja sillä olisi kaksi poistumisliittymää kehä 3:lta ja yksi poistumisliittymä lahden tieltä?
- Kohtaa, jossa on kattavaan verkkoon kuuluvilta kolmelta eri tieltä kolme poistumisliittymää? Eli tällöin latauskentän tulisi sijaita kohdassa, jossa kolme eri kattavan verkon tiet kohtaavat.

Vastaus: Kohta b). Poisliittymäkertoimen edellytys on, että latauskentän tulee sijoittua korkeintaan kolmen kilometrin päähän vähintään kolmen eri kattavaan tieverkkoon kuuluvan maantien poistumisliittymästä. Esimerkkikuvassa (alla) poisliittymäkertoimen edellytykset voivat täytyä.



- 16. Kysymys:** Onko Energiavirasto myöntänyt tukea sellaisille hankkeille, jotka täyttäsivät tukiohjelman vaatimukset, ja jotka potentiaalisesti voisivat toimia tuen saamisen esteenä etäisyysvaatimusten takia ryhmissä 1, 2 ja 4?

Vastaus: Energiaviraston tiedossa ei ole tuensaaneita kohteita, jotka täyttäsivät tuen edellytykset ja näin ollen voisivat estää tuen hakemisen jollekin sijainnille.

17. Kysymys: Ohjeen mukaan tukea ei voida myöntää satamiin sijoituville hankkeille. Voidaanko tukea myöntää hankkeelle, joka sijaitsee sataman julkisella alueella (sataman aidan ulkopuolella)?

Vastaus: Tukea voidaan myöntää sellaiselle hankkeelle, joka ei sijaitse satamassa, mikäli hankkeen muut tukikelpoisuuden edellytykset täyttyvät. Hankkeen, joka sijaitsee sataman julkisella alueella, satama-aidan ulkopuolella, ei katsota sijoittuvan satamaan.

18. Kysymys: Onko Mussalon satama (Kotka) enintään 3 kilometrin päässä kattavasta TEN-T tieverkosta?

Vastaus: Ei ole.