

VALTIONEUVOSTON ASETUS SÄHKÖISEN LIIKENTEEN JA BIOKAASUN LIIKENNEKÄYTÖN INFRASTRUKTUURITUESTA VUOSINA 2018-2021 ANNETUN VALTIONEUVOSTON ASETUKSEN MUUTTAMISESTA

1. Tausta

Liikenteen infrastruktuuritukiohjelmasta säädetään valtioneuvoston asetuksella sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018-2021. Tuen kohteena ovat sähköautojen lataus- ja kaasutankkausverkostoihin liittyvät investoinnit. Tuki myönnetään tarjouskilpailun perusteella. Tarjouskilpailussa tarjoukset on ryhmitelty neljään ryhmään, joissa investointihankkeita koskevat tarjoukset kilpailevat keskenään.

Asetuksen mukaisia tarjouskilpailukierroksia on järjestetty kaksi kappaletta, lokakuussa 2018 ja syyskuussa 2019. Molemmissa tarjouskilpailu käytiin asetuksen mukaisessa neljässä ryhmässä: kaasutankkausasemien investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 1), paikallisen joukkoliikenteen latausjärjestelmien investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 2), ajoneuvojen suuritehoisen latausjärjestelmien investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 3) ja ajoneuvojen peruslatausjärjestelmien investointihankkeita koskevat tarjoukset (ryhmä 4).

Vuoden 2018 tarjouskilpailussa tarjouksia annettiin ainoastaan ryhmissä 1 ja 3, ja ryhmässä 3 niitä annettiin vain kahdelta eri tuen hakijalta. Tarjousten vähäistä määrää ryhmissä 2, 3 ja 4 selittää osaltaan se, että vuonna 2018 kilpailutus toimeenpantiin ensimmäistä kertaa ja se, että lokakuussa 2018 tukea julkisia latauspisteitä varten oli mahdollista vielä hakea myös TEM:n lataustuki-kärkihankkeesta. Vuoden 2018 tarjouskilpailussa ei annettu tarjouksia ryhmässä 2, jota voidaan pitää vaikuttavuuden kannalta erityisen tärkeänä, sillä se kohdistuu joukkoliikenteeseen, joka palvelee suuria määriä kuluttajia.

Vuoden 2019 tarjouskilpaussa tarjouksia annettiin runsaasti, myös ryhmässä 2. Syynä oli se, että toiseen tarjouskilpailuun tuen hakijoilla oli paremmin aikaa valmistautua ja lisäksi Energiavirasto täsmensi tarjouskilpailun ohjeita. Tarjouksia annettiin yhteensä noin 7,7 miljoonaa euroa vastaavan tukisumman edestä ryhmäkohtaisten budjettien summan ollessa 3 miljoonaa euroa. Tarjousten suhde ryhmäkohtaisiin budjetteihin oli seuraava: ryhmä 1: 16 tarjousta n. 230%, ryhmä 2: 11 tarjousta, 270%, ryhmä 3: 34 tarjousta, 400%, ryhmä 4: 15 tarjousta, 80%.

2. Tavoitteet

Tukiohjelma liittyy hallitusohjelman jaksoihin *Elinvoimainen Suomi* ja *Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi*, ja sillä edistetään kansallista energia- ja ilmastostrategiaa. Sen tavoitteena on edistää sähkön ja biokaasun käyttöä tieliikenteessä tukemalla lataus- ja kaasutankkausverkon laajentamiseen liittyviä investointeja. Kattava lataus- ja kaasutankkausverkosto on edellytys sähkökäyttöisten ja kaasukäyttöisten ajoneuvojen yleistymiselle. Infrastruktuurituella on lisäksi kannustettu yrityksiä kehittämään ja ottamaan käyttöön uutta teknologiaa.

Valtioneuvoston asetukseen tehtävillä muutoksilla tavoitellaan tuen tarkempaa kohdistumista vaikuttavuudeltaan tehokkaimpiin hankkeisiin. Lisäksi tukiohjelmaan liittyviä sääntöjä pyritään selkeyttämään niiltä osin, joissa alkuperäinen asetusmuotoilu on jättänyt tulkinnanvaraa.

3. Keskeiset ehdotukset

Sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurituesta vuosina 2018-2021 annetun valtioneuvoston asetuksen muutoksella selkeytettäisiin infrastruktuuritukiohjelman sääntöjä. Muutokset koskisivat erityisesti investointihankkeiden etusijajärjestystä ja muita tarjousten vertailun sääntöjä, tuettavien hankkeiden teknisiä vaatimuksia ja määräaikoja koskevia säännöksiä. Tuen kohdistaminen eri ryhmiin tehtäisiin jatkossa valtion talousarviossa asetuksen sijaan. Lisäksi Energiavirastolle säädettäisiin harkintavalta jatkoajan myöntämiseen hankkeen valmistumisen viivästyessä poikkeuksellisten ja ennakoimattomien olosuhteiden vuoksi.

4. Tukiohjelman määrärahat

Tukiohjelmalle on julkisen talouden suunnitelmassa vuosille 2020–2021 varattu alun perin 3 miljoonaa euroa vuosittain. Biokaasuohjelmalle varattuja määrärahoja on tarkoitus hyödyntää tukiohjelman määrärahan mitoituksessa.

Vuoden 2020 lisätalousarviossa on esitetty lisärahoitusta tukiohjelmalle siten, että biokaasutankkausasemille eli 4 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaisille kaasun tankkauspisteille määrärahaa olisi käytettävissä yhteensä 3 miljoonaa euroa ja sähkölatausjärjestelmille eli 4 §:n 1 momentin 2-4 kohtien mukaisille sähkön latauspisteille 2,5 miljoonaa euroa. Siten yhteensä vuonna 2020 olisi käytettävissä yhteensä 5,5 miljoonaa euroa.

5. Ehdotetun asetusmuutoksen sisältö

4 §. Tuettavat hankkeet.

Pykälän terminologiaa tuettavien hankkeiden osalta muutettaisiin ja muotoiluja täsmennettäisiin. Terminologiaa muutettaisiin, siten että kaasutankkausaseman sijaan jatkossa käytettäisiin termiä kaasun tankkauspiste ja latausjärjestelmän sijaan käytettäisiin termejä ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste ja ajoneuvojen perustehoinen latauspiste. Vastaavat terminologiset muutokset tehtäisiin myös asetuksen muihin säännöksiin tarvittavilta osin. Muutoksilla asetuksen terminologia yhdenmukaistettaisiin liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetun lain (478/2017) terminologian kanssa.

Tarjouskilpailun toimeenpanevan viranomaisen Energiaviraston havainto vuosien 2018 ja 2019 tarjouskilpailuissa on ollut se, että kaasutankkausaseman määritelmä ja latausjärjestelmän määritelmä olivat useassa tarjouksessa ymmärretty toisin kuin Energiavirasto oli ohjeistanut. Kyseiset määritelmät ovat keskeisessä asemassa ryhmissä 1 ja 3, sillä niissä ryhmissä vertailuluvun jakajana on tankkausasemien määrä (ryhmä 1) ja latausjärjestelmien määrä (ryhmä 3) ja siten asetuksen terminologiaa on tarkoituksenmukaista selkeyttää.

Pykälän 1 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää maakaasumarkkinalain (587/2017) soveltamisalaan kuuluvien kaasun siirto- ja jakeluverkkojen ulkopuolella sijaitseviin kiinteiden kaasun tankkauspisteiden investointihankkeisiin.

Pykälän 2 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää paikallisen joukkoliikenteen investointihankkeisiin, joissa olisi vähintään yksi sähkökäyttöisen, ajoneuvolaissa (1090/2002) tarkoitetun linja-auton lataamiseen soveltuva latauspiste.

Pykälän 3 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää investointihankkeisiin, joihin sisältyisi yksi tai useampi ajoneuvojen suuritehoinen latauspiste, joka soveltuu sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen siten, että kunkin latauspisteen samanaikainen tasavirtalatausteho on yli 22 kilowattia.

Pykälän 4 kohdan mukaan infrastruktuuritukea olisi mahdollista myöntää investointihankkeisiin, joihin sisältyisi vähintään kolme perustehoista ajoneuvojen latauspistettä, joista kukin soveltuu sähkökäyttöisen henkilöauton lataamiseen vähintään 3,7 kilowatin samanaikaisella latausteholla.

5 §. Tuen myöntämisen edellytykset.

Pykälän terminologiaa muutettaisiin vastaamaan uutta tuettavien hankkeiden terminologiaa. Lisäksi tuen myöntämisen edellytyksiä muutettaisiin hankkeen valmistumisen määräajan, hankkeen aloittamista koskevan edellytyksen sekä kaasun tankkauspisteiden teknisten vaatimusten osalta.

Pykälän 1 momentin 2 kohdan mukaan jatkossa hankkeen mukaiset kaasun tankkauspisteet tai latauspisteet tulisi ottaa käyttöön 20 kuukauden kuluessa tuen myöntämistä koskevan päätöksen tekemisestä. Hankkeille varattu toteuttamisaika olisi siten jatkossa kaksi kuukautta pidempi kuin aikaisemmin.

Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että jatkossa hankkeen aloittamista koskevaa edellytystä tarkasteltaisiin suhteessa Energiaviraston ilmoittamaan tarjousten jättämisen määräpäivään. Pykälän 1 momentin 3 kohdan mukaan infrastruktuurituen myöntämisen yleisenä edellytyksenä olisi, ettei hankkeessa ole ennen tarjousten jättämisen määräpäivää tehty sellaista sitovaa investointipäätöstä, päälaitetilausta tai päätöstä rakentamistyön aloittamisesta tai muuta sitoumusta, jonka jälkeen hankkeen peruuttaminen ei enää ilman merkittävää taloudellista menetystä ole mahdollista.

Arvioitaessa tukitoimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille edellytetään sillä olevan kannustava vaikutus. Ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklan 2 kohdan mukaan tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos tuen saaja on jättänyt kirjallisen tukihakemuksen kyseiselle jäsenvaltiolle ennen hanketta tai toimintaa koskevien töiden aloittamista. 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa asetettu määräaika hankkeen mukaiselle käyttöönotolle on sitova ja tiukka. Hankkeen aloittamista koskevan edellytyksen lievennyksellä mahdollistettaisiin valmistelevien töiden, kuten maanrakennustöiden, tekeminen jo ennen päätöstä tuen myöntämisestä. Tuen hakijat tekisivät toimet kuitenkin omalla riskillään. Osa investointien vaatimista töistä voi lisäksi edellyttää tiettyä vuodenaikaa ja tukipäätösten odottaminen voisi pahimmillaan viivästyttää hankkeen toteuttamista merkittävästi.

Pykälän 3 momentin 3 kohdassa täsmennettäisiin, että kyseisen kohdan mukaiset kaasun tankkauspisteitä koskevat tekniset edellytykset koskisivat samalla kiinteistöllä sijaitsevia kaasun tankkauspisteitä.

Pykälän 3 momentin 4 kohtaan lisättäisiin uusi tekninen edellytys koskien raskaan liikenteen kaasun tankkauspisteiden jatkuvan tankkauksen vähimmäiskapasiteettia ja kompressorikapasiteettia. Tekniset edellytykset koskisivat samalla kiinteistöllä sijaitsevia kaasun tankkauspisteitä.

Pykälän 3 momentin 4 kohdassa säädetyt edellytykset koskien ajoneuvojen suuritehoisia tai perustehoisia latauspisteitä siirrettäisiin uudeksi momentin 5 kohdaksi ja kohdan terminologia muutettaisiin vastaamaan tukiohjelman uutta terminologiaa.

6 §. Tuen saaja.

Pykälän 2 momentin 5 kohtaa muutettaisiin siten, että kyseisen kohdan mukaan tuen myöntäminen olisi jatkossa mahdollista sellaiselle maatalan yhteydessä toteutettavalle hankkeelle, jotka ovat erotettavissa maatalouden tuotantotoiminnan ulkopuolelle. Esimerkiksi maatalouden toiminnan ulkopuolelle jäisi maatalan yhteydessä toimiva kaasun tankkausaste, joka on asetuksen 5 §:n 3 momentin 2 kohdan mukaisesti vapaasti kaikkien käyttäjien ja kuluttajien käytettävissä ilman syrjiviä ehtoja lukuun ottamatta tarpeellisia tunnistus-, käyttö- ja maksuehtoja ja kaikkina vuorokauden aikoina lukuun ottamatta välttämättömiä korjaus-, huolto- ja ylläpitokatkotkoja.

7 §. Tarjouskilpailu.

Pykälän 2 momentin terminologia muutettaisiin vastaamaan uutta tuettavien hankkeiden terminologiaa.

Pykälän 2 momentin mukaan hankkeet kilpailutettaisiin tarjouskilpailussa erillisissä ryhmissä, jotka vastaisivat 4 §:n 1-4 kohdan jaottelua. Ryhmässä 1 kilpailutettaisiin keskenään kaasun tankkausasteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset, ryhmässä 2 paikallisen joukkoliikenteen latausasteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset, ryhmässä 3 ajoneuvojen suuritehoisten latausasteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset ja ryhmässä 4 ajoneuvojen perustehoisten latausasteiden investointihankkeita koskevat tarjoukset. Jos asianomaiseen ryhmään ei olisi valtion talousarviossa kohdistettu määrärahaa, ei tarjouskilpailua myöskään olisi mahdollista järjestää kyseisessä ryhmässä.

8 §. Tuen kohdistaminen.

Tuen kohdistamisesta eri ryhmiin määrättäisiin jatkossa valtion talousarviossa asetuksen sijaan. Pykälän 1 momentin mukaan valtion talousarvion mukaan käytettävissä oleva määräraha kohdistettaisiin eri ryhmiin kuuluville hankkeilla jatkossa valtion talousarviossa määritetyn mukaisesti.

Pykälän 3 momentti kumottaisiin tarpeettomana.

9 §. Tarjous

Pykälän 3 momenttia muutettaisiin terminologian osalta vastaamaan uutta tuettavien hankkeiden terminologiaa.

10 §. Tarjousten vertailu.

Pykälässä säädettyjä vertailuluvun laskentaa koskevia sääntöjä täsmennettäisiin ja kertoimia muutettaisiin. Lisäksi pykälää muutettaisiin terminologian osalta. Uuden teknologian kerroin olisi jatkossa jokaisessa ryhmässä 0,9. Kertoimen muutoksen taustalla on halu nostaa järjestelmien toimintavarmuuden painoarvoa tarjousten vertailussa aikaisemmasta.

Pykälän 2 momenttiin lisättäisiin uusi säännös koskien ryhmän 3 investointihankkeiden tarjousten vertailua. Pykälän 2 momentin mukaan ryhmässä 3 infrastruktuurituen tarjousten vertailussa etusi-

jalla olisivat investointihankkeet, joissa hanke sijoittuu sellaisen kunnan alueelle, jossa tarjouskilpailun alkaessa ei vielä ole ajoneuvojen suuritehoista latauspistettä eikä kyseiseen kuntaan ole annettu myönteistä päätöstä infrastruktuurituen myöntämisestä siten, että päätös on lainvoimainen tarjouskilpailun alkaessa. Edellä mainittujen tarjousten vertailu perustuisi tarjouksille laskettuun vertailulukuun. Momentin mukainen etusija tarjousten vertailussa annettaisiin ainoastaan yhdelle parhaan vertailuluvun saaneelle tarjoukselle per kunta. Jos käytettävissä olevan valtion talousarvion mukaisen määrärahan puitteissa olisi mahdollista myöntää tukea myös muille ryhmän 3 hankkeille, myönnettäisiin tukea muille suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeille perustuen tarjouksille laskettuun vertailulukuun. Uuden säännöksen tarkoituksena on entisestään parantaa latausjärjestelmien alueellista kattavuutta Suomessa.

Pykälän 3 momentin mukaan kaasun tankkauspisteiden investointihankkeita koskevien tarjousten vertailuluku ryhmässä 1 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina investointihankkeeseen sisältyvien kiinteistöjen lukumäärällä sekä kertomalla saatu luku 1-4 kohdan mukaisesti, jos asianomaisessa kohdassa säädetty edellytys täytyisi. Kiinteistön katsottaisiin sisältyvän hankkeeseen, jos sille sijoitettaisiin vähintään yksi kaasun tankkauspiste. Aiempi raskaan ajoneuvon nopean tankkauksen ja nesteytetyn kaasun tankkauksen yhteinen kerroin jaettaisiin omiksi kertoimiksiin.

Pykälän 5 momentin mukaan ajoneuvojen suuritehoisten latauspisteiden investointihankkeita koskevien tarjousten vertailuluku ryhmässä 3 saataisiin jakamalla tarjouksen mukainen tukitarve euroina investointihankkeeseen sisältyvien kiinteistöjen lukumäärällä sekä kertomalla saatu luku 1-6 kohdan mukaisesti, jos asianomaisessa kohdassa säädetty edellytys täytyisi. Kiinteistön katsottaisiin sisältyvän hankkeeseen, jos sille sijoitettaisiin vähintään yksi suuritehoinen ajoneuvojen latauspiste. Suuritehoisen ajoneuvon latauspisteen lataustehoa koskevien kertoimien vaatimuksia täsmennettäisiin ja ne jaettaisiin momentin kohdiksi 3-5. Uuden teknologian kerroin siirrettäisiin uudeksi kohdaksi 6.

11 §. Tuen myöntämisestä päättäminen.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa Energiavirasto päättäisi infrastruktuurituen myöntämisestä huomioiden, mitä valtion talousarviossa määrätään tukimäärän kohdistamisesta. Asetusmuutoksen myötä asetuksesta poistettaisiin tukimäärän kohdistamista koskevat säännökset ja tukiohjelmalle varatun valtion talousarvion määrärahan kohdistaminen eri ryhmiin tehtäisiin jatkossa valtion talousarviossa.

Pykälään lisättäisiin uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin Energiaviraston velvollisuudesta hylätä yksittäinen tarjous, joka ylittäisi tämän ryhmälle valtion talousarviossa kohdistetun määrärahan määrän.

12 §. Tuen enimmäismäärä ja hyväksyttävät kustannukset.

Pykälän 1 ja 2 momentin terminologiaa muutettaisiin tarvittavilta osin vastaamaan uutta tuettavien hankkeiden terminologiaa.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin säännös, jossa säädettäisiin korotetusta tuen enimmäismäärästä 10 §:n 2 momentin mukaisen etusijan saaneille investointihankkeille. Momentin mukaan jos kyse olisi ajoneuvon suuritehoista latauspistettä koskevasta investointihankkeesta, joka saa 10 §:n 2 momentin perusteella etusijan, tuen osuus hyväksyttävistä kustannuksista olisi enintään kaksikymmentä prosenttiyksikköä korkeampi kuin muissa ryhmän 3 investointihankkeissa, kuitenkin enintään 55 prosenttia. Korotettu tukimäärä koskisi siten ainoastaan hankkeita, joille myönnetään tukea etusijan perusteella.

Pykälän 4 momenttiin lisättäisiin säännös koskien leasingilla, osamaksulla tai vastaavalla tavalla rahoitettavien investointihankkeiden hyväksyttäviä kustannuksia.

Aiemmin Pykälän 4 momentissa säädetty säännös siirrettäisiin uudeksi pykälän 5 momentiksi muuttamatta sen sisältöä.

13 §. Hakemus tuen maksatusta varten.

Pykälän 1 momenttia muutettaisiin siten, että jatkossa infrastruktuurituen saajan tulisi toimittaa hakemus tuen maksamista varten Energiavirastolle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun hankkeen mukaisen kaasun tankkauspiesteen tai latauspiesteen tulee tukipäätöksen mukaan olla otettu käyttöön.

Pykälään lisättäisiin uusi 4 momentti, jonka mukaan leasingilla, osamaksulla tai vastaavalla tavalla rahoitetun hankkeen osalta, Energiavirasto voisi hyväksyä vaihtoehtona 2 momentin 3 kohdassa mainitulle raportille, että hakija liittäisi tilitykseen kopion rahoitussopimuksesta tai muusta vastaavasta liitteestä.

Lisäksi pykälään lisättäisiin uusi 5 momentti, jolla säädettäisiin Energiaviraston harkintavallasta jatkoajan myöntämiseen tukipäätöksessä 5 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaisesti määrättyyn määräaikaan. Pykälän 5 momentin mukaan Energiavirasto voisi myöntää hakemuksesta jatkoaikaa tukipäätöksessä määrättyyn määräaikaan, jos tuensaaja poikkeuksellisten ja ennakoimattomien olosuhteiden tai muun vastaavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi ei kykenisi ottamaan hankkeen mukaista kaasun tankkauspiestettä tai latauspiestettä käyttöön. Jatkoajan myöntäminen olisi harkinnanvaraista ja koskisi tilanteita, joissa olisi kyse tuen saajasta riippumattomista poikkeuksellisista olosuhteista, joihin tämä ei olisi kohtuudella voinut varautua. Energiavirasto arvioisi tapauskohtaisesti, myönnetäänkö hankkeelle jatkoaikaa vai ei. Jatkoajan myöntämisedellytyksien arviointiin vaikuttaisi myös määrärahan aikajänne. Jatkoaikaa koskeva hakemus olisi toimitettava Energiavirastolle ennen mainitun määräajan päättymistä.

Energiavirasto voisi myöntää jatkoaikaa asetuksen mukaisiin hankkeisiin asetusmuutoksen voimaantulosta lähtien.

6. Esityksen vaikutukset

Taloudelliset vaikutukset

Asetusmuutoksen taloudelliset vaikutukset olisivat vähäiset verrattuna alkuperäiseen asetukseen, jolla tukiohjelma perustettiin. Ehdotetuilla muutoksilla olisi ennen kaikkea vaikutusta tukiohjelman toimeenpanon sujuvuuteen. Asetusmuutoksen myötä tarjousten ja siten myös maksatushakemusten määrää kasvaisi mahdollisesti. Lisäksi tukimäärän eri ryhmiin kohdistamisen siirto asetuksesta valtion talousarvioon mahdollistaisi muutokset tuen kohdistamisessa aikaisempaa joustavammin ja siten edistäisi tuen tarkempaa kohdistamista vaikuttavuudeltaan tehokkaimpiin hankkeisiin.

Ympäristövaikutukset

Ympäristövaikutusten osalta asetusmuutos ei aiheuttaisi merkittäviä muutoksia alkuperäiseen asetukseen verrattuna. Infrastruktuurituella edistettäisiin hallitusohjelman ja kansallisen energia- ja ilmastostrategian toimeenpanoa, ja niiden sisältämien tavoitteiden toteuttamista ja siten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.

Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Asetusmuutos ei aiheuttaisi merkittäviä organisaatio- ja henkilöstövaikutuksia, sillä tukiohjelman toimeenpano jatketaan nykyisillä järjestelmillä ja resursseilla.

7. Asian valmistelu

Asetusmuutos on valmisteltu työ- ja elinkeinoministeriössä. Valmistelun aikana on kuultu liikenne- ja viestintäministeriötä, Energiavirastoa ja toimialajärjestöjä.

[Asetusmuutosehdotus ja siihen liittyvä muistio ovat olleet lausunnolla 9.6.–1.7.2020 verkkopalvelussa www.lausuntopalvelu.fi. Lausunto pyydettiin xx. Lausuntoja saatiin xx. Lausuntopyyntö ja saadut lausunnot ovat tutustuttavissa lausuntopalvelu.fi –sivustolla.]

8. Voimaantulo

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 23 päivänä heinäkuuta 2020.