

LUONNOS

Hallituksen esitys eduskunnalle EU:n vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta. Samalla laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta kumottaisiin.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset kumoutuvaan lainsäädäntöön.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

LUONNOS

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	4
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	6
3 Nykytila ja sen arviointi.....	12
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	13
4.1 Keskeiset ehdotukset.....	13
4.2 Pääasialliset vaikutukset.....	13
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	15
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	15
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot.....	15
6 Lausuntopalaute.....	16
7 Säännöskohtaiset perustelut.....	16
7.1 Laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta	16
7.2 Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.....	21
7.3 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista.....	22
8 Lakia alemman asteinen sääntely	23
9 Voimaantulo	24
10 Suhde muihin esityksiin.....	24
10.1 Suhde talousarvioesitykseen	24
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	24
LAKIEHDOTUKSET	27
liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta	27
rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain muuttamisesta.....	29
ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain muuttamisesta	29
LIITE	31
RINNAKKAISTEKSTIT	31
[Kopioi säädöksen nimi tähän].....	31

LUONNOS

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Hallituksen esityksen taustalla on täydentävää sääntelyä edellyttävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta, jäljempänä *jakeluinfra-asetus*. Jakeluinfra-asetuksella kumottava direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta, jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*, on Suomessa pantu osaltaan täytäntöön vuonna 2017 voimaan tulleella lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017), jäljempänä *jakeluinfralaki*. Jakeluinfra-asetus tuli voimaan 12.10.2023 ja sen soveltaminen alkaa 13.4.2024. Jakeluinfra-asetus on sellaisenaan jäsenvaltioissa sovellettavaa oikeutta.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan lainsäädännön uudistaminen on osa Euroopan komission 14.7.2021 antamaa, Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa¹ toteuttavaa niin kutsuttua 55-valmiuspakettia. 55-valmiuspaketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailla asetetut velvoite vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastonutraalius EU:ssa vuoteen 2050 mennessä.

Jakeluinfradirektiivi velvoitti jäsenvaltiot laatimaan kansallisen toimintakehyksen eli suunnitelman vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta sekä raportoimaan komissiolle suunnitelmassa asetettujen kansallisten tavoitteiden edistymisestä. Komission arvion mukaan direktiivi ei soveltunut vuodelle 2030 asetettujen entistä korkeampien ilmastotavoitteiden toteuttamiseen.² Lainsäädännön uudistamisen eli jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheän ja laajan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin saatavuus ja käytettävyys kaikkialla EU:ssa. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa vähimmäisinfrastruktuuri vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen ja alusten tarpeellisen käyttöönoton tueksi kaikissa liikennemuodoissa ja kaikissa jäsenvaltioissa, jotta EU:n ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus ja kolmanneksi varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot.

Ehdotettu uusi laki on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti tämentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Mahdollisuudet varmistaa jakeluinfra-asetuksen vesiliikennettä koskevien velvoitteiden toteutuminen Suomessa arvioidaan säädöshankkeessa, jossa ehdotetaan muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009).³ Asetuksen 9 ja 10 artiklojen mukaan jäsenvaltioiden tulee varmistaa, että asetuksessa määritellyissä TEN-T-

¹ COM (2019) 640 final.

² SWD (2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

³ Hankkeessa [LVM056:00/2023](#) valmistellaan hallituksen esitys, jolla ehdotetaan merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009) uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta annetusta EU:n asetuksesta (EU) 2023/1805, jäljempänä *FuelEU Maritime*, johtuvat muutokset, selvitetään jakeluinfra-asetuksen täytäntöönpanoa vesiliikenteen osalta, toteutetaan hallitusohjelman mukaiset päästökiellot Suomen aluevesillä sekä hyväksytään ja saatetaan voimaan Hongkongin yleissopimus ja eräitä MARPOL-muutoksia.

LUONNOS

verkon satamissa otetaan käyttöön vähimmäismäärä maasähkön syöttöä. Jäsenvaltioiden on jakeluinfra-asetuksen 11 artiklan mukaan lisäksi varmistettava, että jakeluinfra-asetuksen mukaisissa TEN-T-ydinverkon merisatamissa on asianmukainen määrä nesteytetyn metaanin tankkausposteita.

Jakeluinfra-asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista puolestaan ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla osana hanketta, jossa täydennetään ja täsmennetään tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (EU) 2023/2405, jäljempänä *ReFuelEU Aviation*.⁴ Kyseisen hankkeen yhteydessä arvioidaan, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa vapauttamalla sellaiset TEN-T-verkon lentoasemat, joilla on ollut kolmen viime vuoden keskiarvona alle 10 000 kaupallista lento-operaatiota vuodessa, velvoitteesta syöttää sähköä paikallaan oleviin ilma-aluksiin kaikilla ilma-alusten ulkopaikoilla.

Jakeluinfra-asetuksen tietovelvoitteita täydentävää sääntelyä valmistellaan hankkeessa, jossa ehdotetaan säädeltävän useista EU-asetuksista, mukaan lukien jakeluinfra-asetus, johtuvista uusista ja tiedon saatavuuden varmistamiseen liittyvistä tehtävistä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla.⁵

Jakeluinfra-asetus edellyttää lisäksi kansallista suunnittelua, muun muassa artiklan 14 mukaisen kansallisen toimintakehyksen laatimista. Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan yhdessä elinkeinoelämän kanssa laaditaan toimenpideohjelma vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentamiselle pääväylillä. Marraskuussa 2023 liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin hanke, jossa laaditaan kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, joka toimii myös asetuksen tarkoittamana toimintakehyksenä.⁶ Ohjelma sisältää päivitetyn arvion jakeluinfran kehityksestä sekä infra ja ajoneuvokantaa koskevat tavoitteet ja tarvittavat toimenpiteet. Kyseisen ohjelman puitteissa päätetään, käyttääkö Suomi kansallista liikkumavaraa tieliikenteen infratavoitteiden osalta vähäliikenteisillä alueilla. Tavoitteena on infran markkinalähtöinen kehittyminen, mutta hankkeessa tarkastellaan myös taloudellisesti toteuttamiskelpoisia kannusteita sekä mahdollisuuksia velvoitteiden asettamiselle.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja jakeluinfradirektiivin kumoamisesta annettiin 14.7.2021.⁷ Samalla komissio julkaisi ehdotusta koskevan vaikutusarvion. Ennen asetusehdotuksen antamista komissio arvioi jakeluinfra-

⁴ Hallituksen esitys Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle täydentäväksi lainsäädännöksi, hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolta, hanketunnus: [LVM037:00/2023](#).

⁵ Liikenteen ja logistiikan tietosäätelyn päivitys, data-avaruus osa 1, valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolla, hanketunnus: [LVM054:00/2023](#).

⁶ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma, valtioneuvoston Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa –sivustolla, hanketunnus: [LVM061:00/2023](#).

⁷ COM(2021) 559 final.

LUONNOS

direktiivin vaikuttavuutta ja katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää.⁸

Asetusehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin 30.9.2021 eduskunnalle kirjelmä U 53/2021 vp.⁹ Asian käsittely eduskunnassa oli yhdistetty asiaan E 97/2021 vp ” 55-valmiuspaketti tiedonanto – Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”. U-kirjelmää käsiteltiin EU-yhteensovittamisjärjestelmän relevanteissa jaostoissa ennen niiden antamista eduskunnalle. Eduskunnan suuri valiokunta antoi kirjelmästä lausuntonsa SuVL 5/2021 vp 1.12.2021.¹⁰

U-kirjelmässä 53/2021 vp valtioneuvosto piti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua asetusehdotusta tarpeellisenä toimenä infrastruktuurin edistämiseksi koko EU:n alueella. Valtioneuvosto piti Suomen kannalta kannatettavana, että EU:ssa asetetaan yhteiset, kunnianhimoiset tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille, jotta ilmastoystävällinen liikkuminen ja siirtymä pois fossiilisista polttoaineista olisi mahdollista kaikille.

Siirtymä kohti ilmastoneutraalia taloutta tulisi valtioneuvoston näkemyksen mukaan toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat. Ilmastovaikutusten lisäksi valtioneuvosto piti tärkeänä, että ehdotukset huomioivat monipuolisesti vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle.

Tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin osalta valtioneuvosto suhtautui ehdotukseen pääosin myönteisesti. Puutteellinen latausverkosto ei saisi muodostua ajoneuvokannan uudistumisen esteeksi, ja tästä syystä on kannatettavaa, että lainsäädännöllä ohjataan vähimmäistavoitteiden saavuttamista. Valtioneuvosto totesi kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Raskaan liikenteen vaatimusten osalta valtioneuvosto myös totesi, että Suomessa on käytössä paljon hyvin raskasta kalustoa, jonka sähköistäminen voi vielä tulevaisuudessakin olla hankalaa. Valtioneuvoston kannan mukaan tästä syystä olisi tärkeää tarkastella myös jäsenmaakohtaisia joustomahdollisuuksia asetusehdotuksen tavoitteiden asettamisessa. Valtioneuvosto katsoi, että erityisesti raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta on tärkeää varmistaa, että latausverkosto kehittyy logistiikka- ja kuljetusketjujen kannalta tarpeellisiin paikkoihin, ja että sähköverkon kapasiteetti on riittävä,

Valtioneuvoston lailla suuri valiokunta suhtautui myönteisesti tieliikenteen sähkölatausinfrastruktuurin kehittämiseen, mutta katsoi, että niin raskaan liikenteen kuin henkilöautoliikenteenkin osalta tarvitaan kansallisia joustoja harvaan asutuilla alueilla, joilla välimatkat ovat pitkiä ja liikennöinti vähäistä.

Valtioneuvosto suhtautui varauksellisesti vetyasemia koskeviin vaatimuksiin. Vety on potentiaalinen tulevaisuuden käyttövoima, mutta sen käyttöaste käyttövoimana on Suomessa käytännössä olematon, eikä Suomessa ollut neuvotteluiden alkuhetkellä yhtään julkista vetylatausase-

⁸ SWD (2021) 637 final. Evaluation of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure.

⁹ [U 53/2021 vp](#)

¹⁰ [SuVL 5/2021 vp](#)

LUONNOS

maa. Suuri valiokunta katsoi, että vedyn liikennekäytön edistäminen lainsäädännön ja rahoituksen keinoin on vallitsevassa toimintaympäristössä tarpeen eikä puuttuva jakeluinfra saa muodostua kysynnän esteeksi. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että myös vetyasemia koskeviin vaatimuksiin saadaan kansallisia joustomahdollisuuksia.

Valtioneuvosto piti hyvänä ehdotuksen infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuutta parantavia vaatimuksia ja erityisesti sitä, että käyttäjille on tarjolla ajantasaista tietoa lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saavutettavuudesta. Valtioneuvosto piti lisäksi tärkeänä välttää tiedon keräämiseen ja ylläpitoon liittyvää raskasta lainsäädäntöä ja hallinnollista taakkaa. Valtioneuvosto piti tärkeänä, että käyttäjä voisi jatkossa maksaa lataus- ja tankkausasemalla myös tavanomaisella maksukortilla.

Valtioneuvosto piti hyvänä, että kansallisista tavoitteista ja niiden saavuttamisesta raportoidaan komissiolle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittymistä koskevan kokonaiskuvan muodostamiseksi koko EU:n alueella. Raportoinnin on kuitenkin tärkeää olla oikeassa suhteessa tavoitteeseen nähden eikä liian raskas hallinnollinen taakka jäsenvaltioille.

Neuvotteluissa saavutettiin sopu heinäkuussa 2023. Neuvotteluiden lopputulos oli Suomelle keskeisten neuvottelutavoitteiden mukainen ja muun muassa vähäliikenteiset alueet oli huomioitu jäsenvaltioille kohdistuvissa tieliikenteen vaihtoehtoisen käyttövoiman infrastruktuurin tavoitteissa.

Jakeluinfra-asetus julkaistiin Euroopan unionin virallisessa lehdessä 13.9.2023, ja se tuli voimaan 12.10.2023. Asetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen.

Hallituksen esityksen valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa siltä osin, kuin kyse on ympäristöministeriön hallinnonalalle kuuluvasta rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetusta laista. Esitysluonnos oli lausunnoilla. [Täydentyy myöhemmin].

Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepääätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM034:00/2023>.

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteena on saada aikaan kattava ja yhteensopiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri unionissa erityisesti tieliikenteen ajoneuvoja, junia, aluksia ja paikallaan olevia ilma-aluksia varten. Tieliikenteen osalta asetuksella edistetään erityisesti yleisesti saatavilla olevien lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin kehittymistä erityisesti tärkeimmillä liikennekäytävillä ja liikenteen solmukohdissa EU:ssa. Tietty vähimmäismäärä lataus- ja tankkauspisteitä lisää kuluttajien luottamusta siihen, että matka ei katkea infrastruktuurin riittämättömyyden vuoksi. Lento- ja vesiliikenteen osalta asetuksella edistetään erityisesti maasähkön syötön toteuttamista TEN-T-verkolle kuuluvilla lentoasemilla ja satamissa. Samalla edistetään EU:n tavoitetta vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja mahdollistetaan siirtyminen päästöttömään liikenteeseen.

Jakeluinfra-asetusta edeltävässä jakeluinfradirektiivissä luotiin yhteinen toimenpidekehys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle unionissa liikenteen öljyriippuvuuden vähentämiseksi ja liikenteen ympäristövaikutusten lieventämiseksi. Direktiivillä vahvistettiin

LUONNOS

jäsenvaltioiden kansallisten toimenpidekehysten avulla täytäntöön pantavat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu ja paineistettu maakaasu) sekä vedyn tankkauspisteet. Suomen kansallinen jakeluinfraohjelma¹¹ eli jakeluinfradiirektiivin mukainen toimintakehys liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoiden kehittämiseksi ja siihen liittyvän infrastruktuurin käyttöönottamiseksi esitettiin Euroopan komissiolle helmikuussa 2017.

Jakeluinfra-asetuksessa puolestaan asetetaan jäsenvaltioita sitovat pakolliset tavoitteet tieliikenteen lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin rakentumiselle sekä asetuksessa määritellyille TEN-T-verkon meri- ja sisävesisatamien maasähkön ja lentoasemien pysäköityjen ilma-alusten sähkönsyötön käyttöönotolle. Vaatimukset edellyttävät lisäksi, että jäsenvaltiot varmistavat henkilö- ja pakettiautojen latausinfrastruktuurin kehittymisen ajoneuvokannan mukaisesti. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi käynnistetyt kansalliset hankkeet on kuvattu edellä alaluvussa 1.2.

Kertalatausta ja -tankkausta sekä maksutapoja koskeva sääntely

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, ei asetuksen mukaisessa maksamista koskevista 5 ja 7 artiklojen mukaista toimijoille kohdistuvista velvoitteista ole tarpeen kansallisesti säätää. Koska esityksessä ehdotetaan jakeluinfra-asetuksen 5 ja 7 artiklan säännösten valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintävirastoa, on ehdotetun sääntelyn ymmärtämiseksi tarkoituksenmukaista kuvata edellä mainittujen artiklojen sisältöä.

Jakeluinfra-asetuksessa säädetään vaatimuksista vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin maksutavoille. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaan latauspisteiden ja 7 artiklan 1 kohdan mukaan vetytankkauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä tarjottava loppukäyttäjille mahdollisuus sähköajoneuvon kertalataukseen tai vedyn osalta kertatankkaukseen. Vastaavasti jakeluinfradiirektiivin 4 artiklan 9 kohdan mukaan kaikissa julkisissa latauspisteissä on oltava sähkökäyttöisten ajoneuvojen käyttäjille mahdollisuus myös yksittäiseen lataukseen ilman sopimuksen tekemistä kyseessä olevan sähköntoimittajan tai latauspisteen haltijan kanssa.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan ja 7 artiklan 1 kohtien mukaan kertalatauksen ja -tankkauksen on 13.4.2024 alkaen käyttöön otetuissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- tai vetytankkauspisteissä oltava mahdollista unionissa laajasti käytettyä maksuvälinettä käyttäen. Tätä varten kyseisten pisteiden ylläpitäjien on hyväksyttävä sähköiset maksut maksupalveluissa käytetyillä päätteillä ja laitteilla. Vähintään 50 kW:n latauspisteiden osalta on hyväksyttävä 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan vähintään maksukortinlukija tai b alakohdan mukaan laite, joissa on lähimaksutoiminto, jolla pystytään vähintään lukemaan maksukortteja. Samat vaatimukset kohdistuvat jakeluinfra-asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan yleisesti saatavilla oleviin 13.4.2024 jälkeen käyttöön otettuihin vetytankkauspisteisiin niiden käyttöönotosta alkaen, tai, ennen 13.4.2024 käyttöön otettuihin yleisesti saatavilla oleviin tankkauspisteisiin 14.10.2024 alkaen. Asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan jos vetytankkauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava ylläpitäjän saataville näiden välisten järjestelyjen mukaisesti vetytankkauspisteitä, joissa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että ylläpitäjä voi noudattaa tässä kohdassa säädettyjä velvoitteita.

¹¹ Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko: Suomen kansallinen ohjelma, Liikenne- ja viestintäministeriö, raportit ja selvitykset 4/2017 <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/79530>.

LUONNOS

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan antoteholtaan alle 50 kW:n yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta hyväksytään kyseisen kohdan mukaan edellä mainittujen jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdan mukaisten laitteiden lisäksi laitteet, jotka käyttävät internetyhteyttä ja mahdollistavat suojatut maksutapahtumat, kuten ne, jotka luovat erityisen ruutukoodin.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan mukaan 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, täyttävät samaisen 5 artiklan 1 kohdan a tai b alakohdassa säädetyt vaatimukset.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 2 kohdan mukaan kun latauspisteiden ylläpitäjät tarjoavat automaattista tunnistusta ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, niiden on varmistettava, että loppukäyttäjillä on aina oikeus olla käyttämättä automaattista tunnistusta ja sen sijaan joko ladata ajoneuvonsa kertaluonteisesti 1 kohdassa säädetyllä tavalla tai käyttää muuta kyseisessä latauspisteessä tarjottua sopimusperusteista latausratkaisua. Latauspisteiden ylläpitäjien on selkeästi näytettävä tämä vaihtoehto loppukäyttäjille ja tarjottava sitä näille vaivottomalla tavalla kussakin ylläpitämässään yleisesti saatavilla olevassa latauspisteessä, jossa ne tarjoavat automaattista tunnistusta.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan 4 alakohdan mukaan yksi ainoa toisessa alakohdassa tarkoitettu maksupäätte tai -laite voi palvella useampia yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä yhdessä latauskentässä. Samaisen artiklan 1 kohdan 5 alakohdan mukaan tässä kohdassa säädetyt vaatimukset ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, joissa ei vaadita maksua latauspalvelusta.

Jakeluinfradirektiivi tai kansallinen jakeluinfralaki eivät sisällä toimijoihin kohdistuvaa sääntelyä, joka velvoittaisi tarjoamaan tietynlaisia maksupäätteitä ajoneuvon lataajalle tai vetyä tankkaavalle.

Latauksen tai tankkauksen hinnoittelua ja hinnan näyttämistä koskeva sääntely

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, sen mukaista toimijoihin kohdistuvista velvoitteista ei ole tarpeen kansallisesti säätää. Koska esityksessä ehdotetaan jakeluinfra-asetuksen 5 ja 7 artiklan säännösten valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintävirastoa, on ehdotetun sääntelyn ymmärtämiseksi tarkoituksenmukaista kuvata edellä mainittujen artiklojen sisältöä.

Jakeluinfra-asetuksen sähköautojen latausinfrastruktuuria koskevan 5 artiklan 3 kohdan ja vetytankkausinfrastruktuuria koskevan 7 artiklan 2 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden tai vetytankkauspisteiden ylläpitäjien perimien hintojen on oltava kohtuullisia, helposti ja selkeästi vertailtavia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Yleisesti saatavilla olevien vetytankkauspisteiden tai latauspisteiden ylläpitäjät eivät saa harjoittaa syrjintää perittävien hintojen kautta, loppukäyttäjien ja liikkumispalvelun tarjoajien välillä tai eri liikkumispalvelun tarjoajien välillä. Hintatasoa voidaan kuitenkin eriyttää, mutta ainoastaan jos eriyttäminen on objektiivisesti perusteltua. Vetytankkausasemia koskevan 7 artiklan 3 kohdan mukaan vetytankkauspisteiden ylläpitäjien on selkeästi näytettävä kilokohtaista kertahintaa koskevat tiedot ylläpitämälleen yleisesti saatavilla olevilla vetytankkausasemilla, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa, ennen kuin nämä aloittavat tankkauksen ja jotta helpotetaan hintavertailua. Jakeluinfra-asetuksen latausinfrastruktuuria koskevan 5 artiklan 4 kohdan mukaan ylläpitäjän perimän kertahinnan on yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä, jotka ovat antoteholtaan vähin-

LUONNOS

tään 50 kW:n, perustuttava toimitetun sähkön hintaan kilowattituntia kohti. Näiden latauspisteiden ylläpitäjät voivat lisäksi periä käyttömaksun hintana minuuttia kohti hillitäkseen latauspisteen varaamista käyttöön pitkäksi aikaa. Lisäksi samaisen kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien, antoteholtaan vähintään 50 kW:n latauspisteiden ylläpitäjien on latausasemilla näytettävä kertahinta kilowattituntia kohti ja mahdollinen käyttömaksu, joka ilmaistaan hintana minuuttia kohti, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen kuin nämä aloittavat latauskerran ja jotta helpotetaan hintavertailua.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien, antoteholtaan alle 50 kW:n latauspisteiden ylläpitäjien on ylläpitämillään latausasemilla asetettava kertahintaa koskevat tiedot selkeästi ja helposti saataville kaikkine hinnan osatekijöineen, jotta nämä tiedot ovat loppukäyttäjien tiedossa ennen kuin nämä aloittavat latauskerran ja jotta helpotetaan hintavertailua. Sovellettavat hinnan osatekijät on esitettävä seuraavassa järjestyksessä: hinta kilowattituntia kohti, hinta minuuttia kohti, hinta latauskertaa kohti ja muu sovellettava hinnan osatekijä.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 5 kohdan mukaan liikkumispalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä perimien hintojen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikkumispalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville ennen aiotun latauskerran alkamista kaikki kyseiseen latauskertaan liittyvät hintatiedot vapaasti saatavilla olevin, laajasti tuetuin sähköisin keinoin, erotellen selkeästi kaikki hinnan osatekijät, mukaan lukien sovellettavat e-verkkovierailun kustannukset ja muut liikkumispalvelun tarjoajan soveltamat maksut. Samaisen kohdan mukaan maksujen on oltava kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä. Liikkumispalvelun tarjoajat eivät saa periä lisämaksuja rajatylittävästä e-verkkovierailusta. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti latausinfrastruktuurimarkkinoita ja että ne erityisesti seuraavat sitä, miten latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat noudattavat 3 ja 5 kohtaa. Jäsenvaltioiden on myös pyrittävä varmistamaan, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti kuluttajiin vaikuttavia mahdollisesti sopimattomia kaupallisia menettelyjä.

Vetytankkausinfrastruktuuria koskevan 7 artiklan 4 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien ylläpitäjät voivat tarjota vetytankkauspalveluja asiakkaille sopimusperusteisesti, myös muiden liikkumispalvelun tarjoajien nimissä ja puolesta. Samaisen 4 kohdan mukaan liikkumispalvelun tarjoajien on perittävä loppukäyttäjiltä kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä hintoja. Liikkumispalvelun tarjoajien on asetettava loppukäyttäjien saataville kaikki niiden aiottuun tankkauskertaan liittyvät hintatiedot ennen tankkauskerran alkamista vapaasti saatavilla olevin, laajalti tuetuin sähköisin keinoin, erotellen selkeästi kaikki vetytankkauspisteen ylläpitäjän perimän hinnan osatekijät, mukaan lukien sovellettavat e-verkkovierailun kustannukset ja muut näiden soveltamat maksut.

Jakeluinfradirektiivin 4 artiklan 10 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti latausinfrastruktuurimarkkinoita ja että ne erityisesti seuraavat sitä, miten latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat noudattavat 3 ja 5 kohtaa. Jäsenvaltioiden on myös pyrittävä varmistamaan, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti kuluttajiin vaikuttavia mahdollisesti sopimattomia kaupallisia menettelyjä.

Infrastruktuurin teknisiä ominaisuuksia koskeva sääntely

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, sen mukaista toimijoihin kohdistuvista velvoitteista ei ole tarpeen kansallisesti säätää. Koska tässä esityksessä ehdotetaan jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan, 6 artiklan 3 kohdan ja 21 artiklojen valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintävirastoa, on ehdotetun sääntelyn ymmärtämiseksi tarkoituksenmukaista kuvata edellä mainittujen artiklojen sisältöä.

LUONNOS

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 7 kohdan mukaan latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään 14.10.2024 alkaen varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat latauspisteet ovat digitaalisesti liitetyjä latauspisteitä. Samaisen artiklan 6 kohdan mukaan latauspisteiden ylläpitäjien on varmistettava, että kaikki niiden ylläpitämät yleisesti saatavilla olevat latauspisteet, jotka on rakennettu 13.4.2024 jälkeen tai peruskorjattu 14.10.2024 jälkeen, pystyvät älylataukseen. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 10 kohdan mukaan yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien on viimeistään 14.10.2025 varmistettava, että kaikkiin niiden ylläpitämiin yleisesti saatavilla oleviin tasavirtalatauspisteisiin on asennettu kiinteä latauskaapeli. Samaisen artiklan 10 kohdan mukaan jos latauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava ylläpitäjän saataville näiden välisten järjestelyjen mukaisesti latauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että ylläpitäjä voi noudattaa 2, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyjä velvoitteita.

Tieliikenteen vetytankkausinfrastruktuuria koskevia tavoitteita koskevan jakeluinfra-asetuksen 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.

Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaan sovelletaan liitteessä II esitettyjä teknisiä eritelmiä. Liitteessä II luetellaan tieliikenteen sähkönsyöttöä, tiedonsiirtoa sähköajoneuvojen latauksen alalla, tieliikenteen ajoneuvojen vedynsyöttöä, tieliikenteen metaania, meri- ja sisävesiliikenteen sähkönsyöttöä, meri- ja sisävesiliikenteen vedyn, meri- ja sisävesiliikenteen metaanolin alustankkausta, meri- ja sisävesiliikenteen ammoniakkin alustankkausta, meri- ja sisävesiliikenteen nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä ja polttoainemerkintöjä koskevat tekniset eritelmit. Teknisillä vaatimuksilla on tarkoitus muun muassa varmistaa, että markkinoilla olevat sähköautot voidaan ladata kaikissa yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (81) kappaleen mukaan komission delegoituissa asetuksissa (EU) 2019/1745 ja (EU) 2021/1444 vahvistettiin päiväämättömiä teknisiä eritelmiä tietyn tyyppiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, ja kyseiset eritelmit on nyt päivätty ja ne luetellaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II. Mainitun johdanto-osan kappaleen mukaan myös kyseiset delegoidut säädökset kumottaisiin jakeluinfra-asetuksella.

Voimassa olevan kansallisen jakeluinfralain 4 §:n 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan on varmistettava, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspiste ja samaisen lain 8 §:n 1 momentin mukaan maasähkön syöttö ja maakaasun tankkauspisteet meri- ja sisävesialuksia varten ovat jakeluinfradirektiivin liitteessä II säädettyjen teknisten eritelmien mukaisia.

Käyttäjille annettavaa tietoa ja vertailuhintojen esittämistä koskeva sääntely

Koska jakeluinfra-asetus on EU:n asetuksena suoraan sovellettavaa, sen mukaista toimijoihin kohdistuvista velvoitteista ei ole tarpeen kansallisesti säätää. Koska tässä esityksessä ehdotetaan jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan valvovaksi viranomaiseksi Liikenne- ja viestintävirastoa, on ehdotetun sääntelyn ymmärtämiseksi tarkoituksenmukaista kuvata edellä mainittujen artiklojen sisältöä.

Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 1 kohdan mukaan olennaista, johdonmukaista ja selkeää tietoa on asetettava saataville markkinoille saatetuista moottoriajoneuvoista, jotka voidaan säännöllisesti ladata tai tankata. Samaisen kohdan a alakohdan mukaan nämä tiedot on asetettava saataville moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa valmistajien toimesta, kun kyseiset ajoneuvot saatetaan markkinoille, b alakohdan mukaan tankkaus- ja latauspisteissä tankkaus- ja latauspisteiden ylläpitäjien toimesta ja c alakohdan mukaan moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä jakelijoiden toimesta. Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 2 kohdan mukaan se,

LUONNOS

ovatko tämän artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot ja infrastruktuurit tai polttoaineet ja ajoneuvot yhteensopivia, määritetään liitteessä II olevissa 10.1 ja 10.2 kohdassa tarkoitettuja teknisiä eritelmiä noudattaen. Samaisen kohdan mukaan jos tällaisissa teknisissä eritelmissä viitataan graafiseen esittämistapaan, kuten värikoodijärjestelmään, graafisen merkinän on oltava yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä. Kyseisessä kohdassa säädetään myös, missä ja kenen toimesta graafinen merkintä on sijoitettava.

Jakeluinfra-direktiivin 7 artiklassa säädetään käyttäjätiedoista. Kyseinen artikla on kansallisesti täytäntöönpantu jakeluinfralain 5 §:llä. Kyseisen pykälän mukaan käyttäjän saatavilla tulee olla merkitykselliset, johdonmukaiset ja selkeät tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvossa voidaan käyttää. Kuten jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa, nämä tiedot on myös kansallisen lain mukaan annettava moottoriajoneuvojen ohjekirjassa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvossa ja moottoriajoneuvojen edustusliikkeessä. Jakeluinfralain 5 §:n 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot ovat käyttäjien saatavilla vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspaikoissa. Jakeluinfralain 3 §:n 2 kohdan mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspalvelua käyttäjille ja kuluttajille. Jakeluinfralain 5 §:n 3 momentin mukaan ajoneuvojen kaupallisten myyjien ja vuokralle antajien sekä muiden kaupallisten toimijoiden, jotka luovuttavat ajoneuvoja käyttäjien käyttöön, tulee varmistaa, että 1 momentissa tarkoitettut tiedot ovat käyttäjien saatavilla moottoriajoneuvojen ohjekirjoissa ja moottoriajoneuvoissa.

Jakeluinfralain 5 §:n 4 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista ja merkinnöistä sekä niiden voimaantulosta. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 19.3.2021 määräyksen liikenteessä käytettäviä vaihtoehtoisia polttoaineita, latausjärjestelmiä ja ajoneuvojen yhteensopivuutta koskevista merkinnöistä (TRAFICOM/547397/03.04.03.00/2020).

Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaan kun tankkausasemalla näytetään polttoaineiden hintoja, jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiaankuuluvien yksikköhintojen vertailu näytetään, tarvittaessa ja erityisesti vedyn osalta, tiedotustarkoituksessa noudattaen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (66) kappaleen mukaan se, että eri polttoaineiden hintaa koskevat tiedot ovat yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa, olisi tärkeää kuluttajille, jotta he voivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia. Säännös jättää kansallista liikkumavaraa sen osalta, mille toimijalle vaatimus kohdennetaan ja mitä asiaankuuluvien yksikköhintojen vertailulla tarkoitetaan. Jakeluinfra-direktiivin 7 artiklan 3 kohdassa säädetään vertailutietojen näyttämisestä. Voimassa olevan jakeluinfralain 6 §:ssä säädetään vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen ilmoittamisesta niitä vertailemalla. Jakeluinfralain 6 §:n 1 momentin mukaan vertailutietojen näyttäminen on vapaaehtoista ja vaatimus hintojen tietynlaiseen ilmoittamiseen vertailutilanteessa kohdistuu kyseisen lain 3 §:n 2 kohdassa määriteltyyn toiminnanharjoittajaan. Jakeluinfralain 6 §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista käyttäjille annettavista tiedoista.

Toimivaltainen viranomainen ja seuraamukset

Jakeluinfra-asetus ei suoraan edellytä kansallisesta toimivaltaisesta viranomaisesta tai seuraamuksista säättämistä. Siten asetus jättää kansallisesti liikkumavaraa siltä osin, mikä taho valvoo EU-oikeuden noudattamista ja tuleeko velvoitteiden rikkomisesta rikosoikeudellinen, hallinnollinen tai yksityisoikeudellinen seuraamus.

Siirretty säädösvalta ja täytäntöönpanovalta

LUONNOS

Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 4 kohdan mukaan komissio voi antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joissa määritetään yhteensopivuutta koskeva graafinen esittämistapa sellaisille unionin markkinoille saatetuille polttoaineille, joiden osuus on komission arvion mukaan vähintään yksi prosentti kokonaismyyntimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

Asetuksessa myös siirretään komissiolle valta antaa 21 artiklassa tarkoitettuihin yhteisiin tekniisiin eritelmiin liittyviä delegoituja säädöksiä.

3 Nykytila ja sen arviointi

Voimassa olevalla jakeluinfrailla on osaltaan pantu täytäntöön jakeluinfradirektiivi. Lain tarkoituksena on varmistaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden julkiset lataus- ja tankkauspisteet ovat yhteisten teknisten eritelmien mukaisia ja että käyttäjille annetaan riittävät tiedot vaihtoehtoisista polttoaineista ja niiden jakelusta. Lakia sovelletaan lain 3 §:n 3 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisiin lataus- ja tankkauspisteisiin, meri- ja sisävesialusten maasähkön syöttöön ja maakaasun tankkauspisteisiin, moottoriajoneuvoihin ja niiden ohjekirjoihin sekä vaihtoehtoisista polttoaineista annettuihin tietoihin ja uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan i alakohdassa määritellyistä biopolttoaineista käyttäjille annettaviin tietoihin, hintojen esittämiseen ja tankkauspisteen maantieteellisen sijainnin ilmoittamiseen.

Jakeluinfralain 9 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista omasta aloitteestaan tai saamiensa ilmoitusten perusteella. Lain 12 §:n mukaan jos joku rikkoo tätä lakia, siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säädöksiä tai lain nojalla annettuja määräyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Koska jakeluinfra-asetuksella kumotaan jakeluinfradirektiivi, on direktiivin täytäntöön panemiseksi säädetty jakeluinfralaki kumottava.

Kuluttajansuojalaki (38/1978) on kansallinen yleislaki, joka kyseisen lain 1 §:n 1 momentin mukaan koskee kulutushyödykkeiden tarjontaa, myyntiä ja muuta markkinointia elinkeinonharjoittajilta kuluttajille. Samaisen momentin mukaan lakia sovelletaan myös, kun elinkeinonharjoittaja välittää hyödykkeitä kuluttajille. Voimassa oleva jakeluinfralaki sekä uusi jakeluinfra-asetus koskevat kuitenkin osin myös muita kuin elinkeinonharjoittajien ja kuluttajien välisiä suhteita. Kuluttajansuojalain lisäksi on olemassa myös muita kuluttajia suojaavia kansallisia lakeja, kuten voimassa oleva jakeluinfralaki, joiden osalta valvoviksi viranomaisiksi on osoitettu erityistä alan asiantuntemusta omaavia viranomaisia. Kuluttajansuojalain 20 §:n 1 momentin mukaan markkinoita ja menettelyä asiakassuhteissa kuluttajansuojan kannalta valvoo kuluttaja-asiamies. Kuluttaja-asiamies valvoo erityislakien sääntelystä huolimatta kuluttajasuhteita EU:n kuluttajansuojasäädösten ja kuluttajansuojalain nojalla.

Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetulla lailla (740/2021) on pantu täytäntöön puhtaiden ja energiatehokkaiden moottoriajoneuvojen edistämistä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1161. Mainitun lain mukaan Suomen on varmistettava, että ajoneuvo- ja liikennepalveluhankinnoissa täytetään jäsenmaakohtainen vähimmäisosuus ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.

LUONNOS

Mainitun lain 7 §:n 1 momentissa ja 8 §:n 1 momentissa viitataan kumoutuvan jakeluinfradirektiivin 2 artiklan 1 ja 2 alakohtiin, ja mainitut lainkohdat on muutettava viittaamaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 4 alakohtaan, jossa annetaan määritelmä vaihtoehtoiselle polttoaineelle. Direktiivissä (EU) 2019/1161 on niin ikään viittauksia kumoutuvaan jakeluinfradirektiiviin, mutta jakeluinfra-asetuksen 25 artiklan 2 kohdan mukaan viittauksia jakeluinfradirektiiviin pidetään viittauksina jakeluinfra-asetukseen liitteessä IV olevan vastaavuustaulukon mukaisesti. Taulukossa direktiivin 2 artikla vastaa asetuksen 2 artiklaa.

Rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetulla lailla (733/2020) on osaltaan pantu täytäntöön rakennusten energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2010/31/EU ja energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/844. Mainitussa laissa säädetään rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä.

Lain 9 §:n 1 momentissa viitataan kumoutuvan jakeluinfradirektiivin liitteeseen II ja saman pykälän 3 momentissa kumottavaksi ehdotettavaan jakeluinfralakiin. Lain 4:ssä on niin ikään viittaus jakeluinfralakiin. Edellä mainittuihin lainkohtiin esitetään lakiteknisiiä muutoksia siten, että viittaukset jakeluinfradirektiivin ja jakeluinfralakiin korvataan viittauksilla uuteen jakeluinfra-asetukseen.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi kokonaan uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin EU:n jakeluinfra-asetusta, joka kumoo EU:n direktiivin 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta, jäljempänä *jakeluinfradirektiivi*. Kansallisesti jakeluinfradirektiivi on pantu täytäntöön lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017), jäljempänä *jakeluinfralaki*. Lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi esityksellä ehdotetaan kansallinen jakeluinfralaki kumottavaksi.

Esityksen mukaan jakeluinfra-asetusta täydennettäisiin osoittamalla tankkauspisteiden hintavertailua koskevan tiedon esittämisvastuu tankkauspisteen ylläpitäjälle. Lisäksi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7–8 ja 10–11 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 7, 19 ja 21 artiklan sekä niiden nojalla annettujen Euroopan unionin säädösten mukaisten velvoitteiden noudattamista. Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi myös esitetyn lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista.

Lisäksi lakiteknisinä muutoksina esityksessä ehdotetaan muutettavaksi rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ja ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin sisältyvät viittaukset EU:n jakeluinfradirektiiviin ja kumottavaksi esitettyyn jakeluinfralakiin.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Taloudelliset vaikutukset

LUONNOS

Jakeluinfra-asetusta täydentävällä kansallisella sääntelyllä ei olisi vaikutuksia kotitalouksien tai yritysten taloudelliseen asemaan. Kansallisella sääntelyllä varmistetaan asetuksen tehokas täytäntöönpano Suomessa. Valvontavastuista ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan, että kyseisistä säädöksistä johtuvat velvoitteet täytetään Suomessa.

Asetuksen 5 ja 7 artiklojen vaatimusten mukaisten maksupäätteiden käyttöönotto ja hintojen esittäminen käyttäjälle aiheuttaa kustannuksia yrityksille. Sen sijaan 19 ja 21 artiklojen vaatimuksista ei odoteta tulevan merkittäviä uusia kustannuksia, sillä artikkelit vastaavat pitkälti voimassa olevaa sääntelyä.

Ehdotetut muutokset ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annettuun lakiin ovat luonteeltaan teknisiä, eikä niillä siten olisi kustannusvaikutuksia.

Samoin ehdotetuilla teknisillä muutoksilla rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annettuun lakiin ei olisi kustannusvaikutuksia.

4.2.2 Ilmasto- ja ympäristövaikutukset

Esityksellä ei ole välittömiä ilmasto- tai ympäristövaikutuksia. Ehdotuksella kuitenkin tehostetaan jakeluinfra-asetuksen toimeenpanoa kansallisesti ja siten myös asetuksen arvioitujen myönteisten ilmasto- ja ympäristövaikutusten toteutumista.

Suomessa sähköautoilija ei yleensä voi maksaa auton latauksesta perinteisellä maksukortilla, vaan käytössä on esimerkiksi latausoperaattoreiden RFID-maksukortteja, verkkosovelluksia, QR-koodeja ja tekstiviestimaksamista. Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuutta koskevasta seurantatutkimuksesta käy ilmi, että autoilijat ovat kokeneet julkisissa latauspaikoissa lataukseen tarvittavien sovellusten suuren määrän ja niiden käytön hankalana.¹²

Jakeluinfra-asetuksen yhtenä tavoitteena on lisätä sähköautoilun houkuttelevuutta asettamalla vaatimuksia latauspisteiden käyttäjyystävällisyydelle ja maksujärjestelmille. Siirtymä päästöttömiin ajoneuvoihin edistyy, kun niiden latauksesta tehdään helpompaa ja käyttäjyystävällisempää. Valvonnasta ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan asetuksen velvoitteiden täyttämisen Suomessa, ja näin ollen myös edistetään asetuksen myönteisiä ilmasto- ja ympäristövaikutuksia.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettuihin valvontatehtäviin tulisi varata noin 2 henkilötyövuotta, sisältäen myös suoraan jakeluinfra-asetuksen nojalla liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistuvat suunnittelu- ja raportointitehtävät. Tämä edellyttäisi 260 000 euron määrärahaa Liikenne- ja viestintävirastolle.

4.2.4 Vaikutukset valtiontaloudelle

[Täydentyä myöhemmin.]

¹² Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 10/2023. [Täyssähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuen vaikuttavuus vuosina 2018-2022.pdf \(traficom.fi\)](#)

LUONNOS

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Jakeluinfra-asetus on kokonaisuudessaan suoraan sovellettavaa oikeutta jäsenmaissa, eikä kansalliselle sääntelylle ei ole paljon liikkumavaraa. Olisi mahdollista jättää säätämättä toimivaltaisesta viranomaisesta tai hallinnollisista seuraamuksista, mutta sitä ei valmistelussa pidetty asianmukaisena ratkaisuna, sillä EU:n vilpittömän yhteistyön periaate edellyttää, että jäsenmaat toteuttavat kaikki sellaiset toimenpiteet, joilla voidaan turvata unionin oikeuden ulottuvuus ja tehokkuus.

Valmistelun aikana arvioitiin myös useamman viranomaisen valvontamallia, mutta sitä ei pidetty asetuksen velvoitteiden tehokkaan valvonnan kannalta tarkoituksenmukaisena.

Valmistelussa tarkasteltiin jakeluinfra-asetuksen ja tämän lain vaatimusten noudattamatta jättämisestä ehdotettujen seuraamusten oikeasuhtaisuutta. Seuraamuksen ja sen luonteen määrittäminen on yhteydessä teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota sääntelyllä pyritään suojaamaan. Vaihtoehtona esitetyle voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu. Hallinnolliset seuraamusmaksut voidaan rinnastaa varallisuuteen eli perustuslaissa suojattuun omaisuuteen kohdistuviin rikosoikeudellisiin seuraamuksiin. Koska hallinnollinen seuraamusmaksu puuttuu perustuslaissa turvattuun perusoikeuteen, seuraamusmaksun käytön tulee olla viimesijainen vaihtoehto.

Hallinnollisilla seuraamusmaksuilla tavoitellaan usein ennaltaehkäisevää vaikutusta. Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevaa sääntelyä ei tulisi säätää, jos seuraamusmaksujen ennaltaehkäisevästä tehosta ei ole vakuuttavaa arviota. Seuraamusmaksujen tulisi toisin sanoen olettaa uskottavan arvion perusteella olevan tehokas tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä, jotta seuraamusmaksuista säätäminen olisi perusteltua ja mahdollista. Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyyysvaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Seuraamusmaksusääntelyn hyväksyttävyyttä on näin arvioitava suhteessa asianomaisen alan sääntelytavoitteisiin ja siihen, mitä intressejä ja tavoitteita alan valvontajärjestelmällä pyritään toteuttamaan. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Näillä perusteilla oikeasuhtaiseksi seuraamuskajiksi katsottiin uhkasakkolaisissa (1113/1990) säädetty menettely.

5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot

Ruotsi on valmistelemassa saman tyyppistä jakeluinfra-asetusta täydentävää kansallista sääntelyä kuin Suomi. Erityisesti säädettäisiin toimivaltaisista viranomaisista ja niiden jakeluinfra-asetuksen valvontaan liittyvistä tehtävistä. Lisäksi Ruotsissa ehdotetaan muutettavaksi jakeluinfradirektiivin täytäntöön panemiseksi säädetyin lain ja asetuksen säännöksiä siten, että ne täydentäisivät jakeluinfra-asetusta tai viittaisivat siihen.

Viranomaistehtävien ehdotetaan Ruotsissa jakaantuvan kuntien, Ruotsin energiaviranomaisen, Kuljetushallituksen ja Energiamarkkinavalvonnan välillä. Velvoitteiden laiminlyönnistä johtuvaksi seuraamukseksi ehdotetaan uhkasakkoa.

LUONNOS

6 Lausuntopalaute

Esitysluonnos on ollut lausuntokierroksella xx.xx.-xx.xx.2024. Lausuntoa pyydettiin seuraavilta tahoilta:

Saadut lausunnot...

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Lain nimikkeeksi ehdotetaan lakia liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (jäljempänä myös *uudistettu jakeluinfralaki*). Suomen kielessä yleisesti ja vakiintuneesti polttoaineella tarkoitetaan aineita, joita polttamalla kehitetään lämpöä, valoa tai muuta energiaa.¹³ Siten polttoaineena ei vakiintuneesti pidetä esimerkiksi sähköä, jonka infrastruktuurin käyttöönotosta jakeluinfra-asetuksessa säädetään. Lain nimikkeen olisi kuitenkin tarpeen olla yhdenmukainen nyt täsmennettävän ja täydennettävän jakeluinfra-asetuksen sisällön kanssa. Siten myös lain nimikkeessä ehdotetaan käytettävän sanayhdistelmää ”vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri”.

1 §. Lain tarkoitus. Pykälä ilmaisisi lain tarkoituksen. Säännöksen mukaan lailla täsmennettäisiin ja täydennettäisiin osaltaan jakeluinfra-asetusta. Koska jakeluinfra-asetus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, kansallisella lailla liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (*uudistettu jakeluinfralaki*) voidaan ainoastaan tämentää jakeluinfra-asetuksen kansallista soveltamista, kun se on tarpeellista tai välttämätöntä asetuksen tehokkaaksi toimenpanemiseksi. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan tämentää asetusta ainoastaan jakeluinfra-asetuksessa annetun kansallisen liikkumavaran puitteissa.

Täsmennettäessä jakeluinfra-asetuksen kansallista soveltamista on jakeluinfra-asetuksen kohteella välitön vaikutus myös uudistetun jakeluinfralain tarkoitukseen. Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklassa säädetään asetuksen kohteesta. Kyseisen artiklan 1 kohdan mukaan asetuksessa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä ja vaatimuksista, jotka koskevat muun muassa käyttäjille annettavia tietoja ja maksutapoja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta. Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklan 2 kohdan mukaan asetuksessa vahvistetaan myös jäsenvaltioiden laatimia, asetuksen 14 artiklassa tarkoitettuja kansallisia toimintakehyksiä koskevat säännöt. Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklan 3 kohdan mukaan asetuksella perustetaan raportointimekanismi, jolla kannustetaan yhteistyöhön ja varmistetaan infrastruktuurin edistymisen luotettava seuranta. Tämän vuoksi ehdotetun uuden lain tarkoituksena on varmistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin yhteentoimivuus ja infrastruktuurin parempi käyttäjäystävällisyys säätämällä tarpeellisilta osin jakeluinfra-asetuksen teknisiä eritelmiä, käyttäjille annettavia tietoja ja maksutapoja koskevien säännösten kansallisista valvovista viranomaisista ja seuraamuksista.

Jakeluinfra-asetuksen 1 artiklan 1 kohdan mukaan asetuksessa vahvistetaan pakolliset kansalliset tavoitteet, jotka johtavat tieliikenneajoneuvojen, junien, alusten ja paikallaan olevien ilma-alusten riittävän vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon unionissa. Samaisen 1 kohdan mukaan asetuksessa säädetään mm. datan toimittamisesta vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta. Koska ehdotettu uusi laki on edellä alaluvussa 1.2 kuvatusti osa laajempaa kokonaisuutta, tämän lain tarkoituksena ei ole vahvistaa mainittuja pakollisia

¹³ Ks. esim. kielitoimiston sanakirja. Käyty 20.11.2023. https://www.kotus.fi/sanakirjat/kielitoimiston_sanakirja.

LUONNOS

kansallisia tavoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta tai täydentää tai täsmentää datan toimittamista koskevia jakeluinfra-asetuksen säännöksiä. Kyseiset toimenpiteet tapahtuvat luvussa 1.2 kuvatusti muiden kansallisten hankkeiden yhteydessä.

2 §. Määritelmät. Pykälässä määriteltäisiin lain soveltamisen kannalta keskeiset käsitteet. Määritelmät vastaisivat jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan mukaisia määritelmiä.

Pykälän *1 kohdan* mukaan tässä laissa tarkoitetaan tankkauspuoleen ylläpitäjällä jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdan mukaista tankkauspuoleen ylläpitäjää. Mainitun kohdan mukaan tankkauspuoleen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoa, joka vastaa tankkauspuoleen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispuoleen tarjoajan nimissä ja puolesta.

Pykälän *2 kohdan* mukaan tässä laissa tarkoitetaan vaihtoehtoisella polttoaineella jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 4 alakohdan mukaista vaihtoehtoista polttoainetta. Mainitun alakohdan mukaan vaihtoehtoisilla polttoaineilla tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteessä käytetyssä energiassa ja joilla on mahdollista edistää liikenteen irtautumista hiilestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta, mukaan lukien: a) päästöttömien ajoneuvojen, junien, alusten tai ilma-alusten vaihtoehtoiset polttoaineet sähkö, vety ja ammoniakki; b) uusiutuvat polttoaineet, joita ovat direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 27, 28 ja 33 alakohdassa määritellyt biopolttoaineet, mukaan lukien biokaasu, ja biopolttoaineet sekä uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, mukaan lukien ammoniakki; c) uusiutumattomat vaihtoehtoiset polttoaineet ja siirtymävaiheen fossiiliset polttoaineet, joita ovat maakaasu kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytettyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG), nestekaasu (LPG) ja uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet.

3 §. Polttoaineiden hintojen esittäminen. Pykälässä säädettäisiin polttoaineiden hintatietojen esittämisestä. Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaan kun tankkausasemalla näytetään polttoaineiden hintoja, jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiaankuuluvien yksikköhintojen vertailu näytetään, tarvittaessa ja erityisesti vedyn osalta, tiedotustarkoituksessa noudattaen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (66) kappaleen mukaan se, että eri polttoaineiden hintaa koskevat tiedot ovat yksinkertaiset ja helposti vertailtavissa, olisi tärkeää kuluttajille, jotta he voivat paremmin arvioida markkinoilla saatavilla olevien eri polttoaineiden suhteellisia kustannuksia.

Pykälän *1 momentissa* säädettäisiin, että jos tankkauspuoleen ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, tulee vertailussa noudattaa jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää. Tämä vastaisi nykytilaa siltä osin, että jakeluinfralain 6 §:n 1 momentin mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden hintatietojen esittäminen vertailemalla eri polttoaineiden hintatietoja ei ole pakollista. Jakeluinfralain 6 §:n 1 momentin mukaan vaatimus hintojen tietynlaiseen ilmoittamiseen vertailutilanteessa kohdistuu toiminnanharjoittajaan. Jakeluinfralain 3 §:n 2 kohdan mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- tai tankkauspalvelua käyttäjille ja kuluttajille. Ehdotetun 1 momentin mukaan velvollisuus noudattaa vertailussa yhteistä menetelmää kohdistuisi tankkauspuoleen ylläpitäjälle. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (66) kappaleen mukaan kaikilla asiaankuuluvilla tankkausasemilla olisi esitettävä tiedotustarkoituksessa tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja tavanomaisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailu, joka ilmaistaa polttoaineiden hintana sataa kilometriä kohti. Tankkauspuoleen ylläpitäjällä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdan mukaan tahoa, joka vastaa tankkauspuoleen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispuoleen tarjoajan nimissä ja puolesta. Siten nykytila muuttuisi

LUONNOS

esityksellä niin, ettei säännös koskisi sellaisia toiminnanharjoittajia, jotka tarjoavat latauspalveluita käyttäjille tai kuluttajille. Tankkauspisteen ylläpitäjän määritelmässä ei oteta kantaa siihen, onko taho luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö, joten velvollisuus voisi kohdistua kummallekin. Tältä osin nykytilaan ei tulisi muutosta, sillä jakeluinfralain 3 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan toiminnanharjoittajalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä.

Jakeluinfralain 6 §:n 1 momentin mukaan jos toiminnanharjoittaja ilmoittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, ei näiden tietojen esittäminen saa johtaa polttoaineiden käyttäjiä harhaan eikä aiheuttaa sekaannusta. Jakeluinfralain voimaan tulon jälkeen EU:n yhteiset käytännöt hintatietojen vertailun esittämisestä ovat valmistuneet. Siten nykytilasta poiketen ehdotetun pykälän 1 momentissa viitattaisiin jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettuun yhteiseen menetelmään eli komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/732 vahvistettuun menetelmään vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten. Komission yhteisestä menetelmästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti annetun täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/732 (iäliempänä *täytäntöönpanoasetus*) 1 artiklan mukaan kyseisen täytäntöönpanoasetuksen liitteessä vahvistetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailuun käytettävä yhteinen menetelmä, joka perustuu käytössä olevassa valuutassa ilmaistuihin hintoihin sataa kilometriä kohti.

Pykälän 2 momentissa olisi valtuutussäännökset polttoaineiden hintojen esittämisestä. Ehdotetusti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista tiedoista. Nykyisin jakeluinfralain 6 §:n 2 momentissa on vastaavanlainen valtuutussäännös. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 20.11.2020 määräyksen vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavista tiedoista (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020). Määräys tuli voimaan 7.12.2020. Täytäntöönpanoasetuksen liitteen II 3 kohdan b alakohdan mukaan vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailuun käytettävässä yhteisessä menetelmässä käytetään muun muassa jäsenvaltioiden määrittämiä bensiini- tai dieselsekoitteisten biopolttoaineiden kulutusarvoja sataa kilometriä kohti. Määräyksen anto- ja voimaantulo on perusteltua sen vuoksi, että täytäntöönpanoasetuksessa kansalliseen päätäntävaltaan on jätetty edellä mainittujen kulutusarvojen määrittelyt, sekä jäsenvaltioiden vahvistamien keskenään ainakin painon ja tehon suhteen vertailukelpoisten, mutta polttoaineiden suhteen erilaisten henkilöautomallien otokset. Nämä ovat hyvin teknisluonteisia ja yksityiskohtaisiin ajoneuvojen rekisteritietoihin pohjautuvia kokonaisuuksia, joihin Liikenne- ja viestintävirastolla on erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Lisäksi on kansallisesti tarpeen täsmentää täytäntöönpanoasetusta vertailuhintojen esittämistapojen osalta. Määräyksen alaan koskeviin asioihin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä, sillä muu voimassa oleva lainsäädäntö huomioiden niiden sisältö voi koskea vain hintavertailun sisältöä ja esittämistä.

4 §. Valvonta. Pykälän 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7–8 ja 10–11 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 7, 19 ja 21 artiklan sekä niiden nojalla annettujen Euroopan unionin säädösten mukaisten velvoitteiden noudattamista. Valvontavastuista säättäminen olisi tarpeen sen varmistamiseksi, että kyseisistä säädöksistä johtuvat velvoitteet täytetään Suomessa.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7–8 ja 10–11 kohdat sisältävät latauspisteen ylläpitäjien kohdistuvaa yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyyttä ja teknologiaa, kuten kertalatausta, maksupäätteitä, automaattista tunnistamista, hinnoittelua, hinnan näyttämistä, digitaalista liitännää ja älylatausta, koskevaa sääntelyä. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 39 alakohdan mukaan latauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoja, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 11 kohdan mukaan jos

LUONNOS

latauspisteen ylläpitäjä ei ole kyseisen pisteen omistaja, omistajan on asetettava ylläpitäjän saataville näiden välisten järjestelyjen mukaisesti latauspiste, jossa on sellaiset tekniset ominaisuudet, että ylläpitäjä voi noudattaa 2, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyjä velvoitteita. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 5 kohta sisältää liikkumispalvelun tarjoajiin kohdistuvaa sääntelyä hinnoittelusta ja hintojen näyttämisestä. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 36 alakohdan mukaan liikkumispalvelun tarjoajalla tarkoitetaan oikeushenkilöä, joka tarjoaa palveluja loppukäyttäjälle korvausta vastaan, mukaan lukien lataus- tai tankkauspalvelujen myynti.

Jakeluinfra-asetuksen 7 artikla sisältää samankaltaista sääntelyä infrastruktuurin käyttäjävälisyydestä ja teknologiasta yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien osalta.

Jakeluinfra-asetuksen tieliikenneajoneuvojen vetytankkausinfrastruktuuriin liittyviä tavoitteita 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.

Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklassa säädetään käyttäjille annettavista tiedoista. Mainitun artiklan 1 kohdan mukaan olennaista, johdonmukaista ja selkeää tietoa on asetettava saataville markkinoille saatetuista moottoriajoneuvoista, jotka voidaan säännöllisesti ladata tai tankata. Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, kenen tiedot on annettava ja missä ne on annettava. Samaisen kohdan a alakohdan mukaan moottoriajoneuvojen valmistajien on asetettava tiedot saataville moottoriajoneuvojen ohjekirjoihin, kun kyseiset ajoneuvot saatetaan markkinoille, b alakohdan mukaan tankkaus- ja latauspisteiden ylläpitäjien on asetettava tiedot saataville tankkaus- ja latauspisteisiin ja c alakohdan mukaan jakelijoiden on asetettava tiedot saataville moottoriajoneuvojen edustusliikkeisiin. Artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään tiedon laadusta ja sisällöstä. Jakeluinfra-asetuksen 19 artikla korvaa jakeluinfradirektiivin 7 artiklan, joka on kansallisesti pantu täytäntöön jakeluinfralain 5 ja 6 §:llä. Jakeluinfralain 9 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo kyseisen lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista omasta aloitteestaan tai saamiensa ilmoitusten perusteella.

Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklassa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä. Teknisillä vaatimuksilla on tarkoitus muun muassa varmistaa, että markkinoilla olevat vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivat ajoneuvot voivat ladata tai tankata kaikissa yleisesti saatavilla olevissa lataus- ja tankkauspisteissä. Jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaan sovelletaan liitteessä II esitettyjä teknisiä eritelmiä. Liite II sisältää teknisiä eritelmiä tieliikenteen sähkönsyöttöä koskeville latauspisteille, sähköajoneuvojen latauspisteiden tiedonsiirrolle, tieliikenteen ajoneuvojen vedynsyötölle, tieliikenteen metaanille, meri- ja sisävesiliikenteen sähkönsyötölle, meri- ja sisävesiliikenteen vedyn ja metanolin alustankkaukselle, meri- ja sisävesiliikenteen nesteytetyn metaanin tankkauspisteille ja polttoainemerkinnöille. Asetuksen liite II korvaa jakeluinfradirektiivin liitteen II, jonka noudattamista Liikenne- ja viestintävirasto nykyisen jakeluinfralain 9 §:n nojalla valvoo.

Pykälän 2 *momentin* mukaan tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista valvoisi Liikenne- ja viestintävirasto. Säännös olisi tarpeen, sillä esitetyn polttoaineiden hintojen esittämistä koskevan 3 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista tiedoista.

5 §. Tiedonsaantioikeus. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä toimijoilta, joiden velvollisuuksista säädetään tässä laissa, siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä tai määrätään tämän lain nojalla annetuissa määräyksissä. Säännös olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston 4 §:ssä tarkoitettua valvontatehtävän suorittamiseksi.

LUONNOS

6 §. Tarkastusoikeus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Pykälän 2 momentin mukaan 1 momentissa säädetyistä poiketen tarkastusta ei kuitenkaan saisi tehdä pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa. Tarkastustoimenpiteitä ei siis ole tarkoitus ulottaa kotirauhan piirissä tehtäviksi, sillä edellytykset sinne ulottuvista toimenpiteistä säätämiseksi eivät täyty. Perustuslakivaliokunnan lähtökohtana on ollut se, että kotirauhaan puuttuminen moitittavuudeltaan hyvin vähäisten rikkomusten selvittämiseksi ei ole painavan tarpeen vaatimaa eikä siten täytä vaatimusta perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuudesta.¹⁴

Pykälän 3 momentissa olisi informatiivinen viittaus valtion maksuperustelakiin (150/1992), jossa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta määrätä suorittamaan maksu virastolle 1 momentissa tarkoitettusta tarkastuksesta aiheutuneista kustannuksista.

7 §. Uhkasakko, teettämisuhka, keskeyttämisuhka. Pykälässä säädettäisiin hallinnollisista seuraamuksista tilanteessa, joissa joku toimii vastoin tämän lain säännöksiä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säädöksiä taikka tämän lain nojalla annettuja määräyksiä. Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä seuraamuksista säätämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun vilpittömän yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus säätää muiden toimenpiteiden ohella myös tehokkaista seuraamuksista, jotka ovat aiheellisia EU:n säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutumisen varmistamiseksi.¹⁵ Velvollisuus seuraamuksista säätämiseen on silloin, jos EU-säädöksen tavoite voi seuraamusten puuttuessa vaarantua. EU:n tuomioistuin on katsonut, että vilpittömän yhteistyön periaate jättää jäsenvaltion valittavaksi toteutettavat seuraamukset.

Vilpittömän yhteistyön periaate myös edellyttää, että jäsenvaltioiden säätämät seuraamukset ovat tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia ja että niiden osalta noudatetaan EU:n tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaista vastaavuusperiaatetta.

Uhkasakosta, teettämisuhasta ja keskeyttämisuhasta säätämisen tavoitteena on varmistaa jakeluinfra-asetuksen ja tämän lain mukaisten velvoitteiden noudattaminen ja siten lainmukaisen oikeustilan aikaansaaminen. Ehdotettu seuraamuslaji vastaisi voimassa olevassa jakeluinfralaissa säädetyjä hallinnollisia seuraamuksia. Seuraamuslajia voidaan tarkastella uudelleen, jos uhkasakkomenettely osoittautuu riittämättömäksi keinoksi varmistaa sääntelyn tehokas toimeenpano.

8 §. Muutoksenhaku. Pykälässä säädettäisiin muutoksenhausta. Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla antamaan päätökseen saisi vaatia oikaisua siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019) säädetään.

¹⁴ Esim. PeVL 14/2013 vp ja siinä viitatuut lausunnot.

¹⁵ Asia C-68/88, kohta 23.

LUONNOS

9 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian, sillä jakeluinfrasetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen.

Pykälän 2 momentissa kumottaisiin laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017).

7.2 Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjauksjärjestelmillä

4 §. Suhde muuhun lainsäädäntöön. Voimassa olevan pykälän 2 momentin mukaan julkisille latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa (478/2017) eli niin kutsutussa jakeluinfralaissa. Viittaus kumottavaan lakiin korjattaisiin viittauksella Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jäljempänä *jakeluinfra-asetus*). Suoraan sovellettavan jakeluinfrasetuksen 21 artiklassa säädetään yhteisistä teknisistä eritelmistä latausinfrastruktuurille.

Momentissa ehdotetaan käytettäväksi sanayhdistelmää ”yleisesti saatavilla oleva latauspiste” ”julkisen latauspisteen” sijaan. Muutos olisi tarpeen, jotta kansallisessa lainsäädännössä käytettävä terminologia olisi yhdenmukainen suoraan sovellettavan jakeluinfrasetuksen kanssa.

9 §. Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset. Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin [2014/94/EU](#) liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä. Momentissa mainitut 5–8 § kuuluvat voimassa olevan lain 2 lukuun, jossa säädetään sähköautojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa. Luvun 5 §:ssä säädetään uuden rakennuksen ja 6 §:ssä laajamittaisesti korjattavan rakennuksen varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä tai latauspistevalmiudella. Lain 5 §:n 1 momentin ja 6 §:n 1 momentin mukaan rakennushankkeeseen ryhtyvän on huolehdittava, että rakennuksen yhteyteen suunnitellaan ja asennetaan sähköajoneuvojen latauspisteet tai latauspistevalmius tämän lain mukaan, jos kyse on 5 §:n mukaan sellaisesta uudesta rakennuksesta tai 6 §:n mukaan laajamittaisesta korjaustyöstä, jonka rakentamiseen on haettava maankäyttö- ja rakennuslain 125 §:n mukainen rakennuslupa. Lain 7 §:ssä säädetään puolestaan olemassa olevan rakennuksen varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä. Lain 8 §:ssä säädetään pysäköintitalon varustamisesta sähköajoneuvojen latauspistevalmiudella.

Pykälän 1 momentin viittaus kumoutuvaan direktiiviin korjattaisiin viittauksella jakeluinfrasetuksen 21 artiklan 1 kohtaan. Jakeluinfrasetuksen 21 artiklan 1 kohdan mukaan sovelletaan liitteessä II esitettyjä teknisiä eritelmiä. Kuten nykyisessä laissa, myös ehdotetussa viittauksessa olevilla teknisillä vaatimuksilla on tarkoitus muun muassa varmistaa, että markkinoilla olevat sähköautot voidaan ladata kaikissa yleisesti saatavilla olevissa latauspisteissä. Jakeluinfrasetuksen johdanto-osan (81) kappaleen mukaan komission delegoiduissa asetuksissa

LUONNOS

(EU) 2019/174516 ja (EU) 2021/144417 vahvistettiin päiväämättömiä teknisiä eritelmiä tietyn tyyppiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, ja kyseiset eritelmit on nyt päivätty ja ne luetellaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II. Mainitun johdanto-osan kappaleen mukaan myös kyseiset delegoidut säädökset kumottaisiin jakeluinfra-asetuksella.

Normaalitehoisella latauspisteellä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 37 alakohdan mukaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua, antoteholtaan enintään 22 kW:n latauspistettä. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 48 alakohdan mukaan latauspisteellä tarkoitetaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua kiinteää tai liikkuvaa, verkossa tai sen ulkopuolella olevaa rajapintaa, jossa voi olla yksi tai useampi liitin eri liitintyyppettä 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. Normaali-tehoisen latauspisteen määritelmä on siten käytännössä sama kuin nykyisen lain perusteluissa. Suuritehoisella latauspisteellä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 31 alakohdan mukaan sähkön siirtämiseksi sähköajoneuvoon tarkoitettua, antoteholtaan yli 22 kW:n latauspistettä. Määritelmä on sama kuin voimassa olevassa kansallisessa laissa, jossa viitataan jakeluinfradirektiiviin.

Ehdotetut teknisten eritelmien viittausmuutokset ovat lakitekniisiä, sillä niillä ei katsota olevan käytännön vaikutusta kansallisesti yleisesti käytössä olevan latausinfrastruktuurin tai sähköautojen teknisiin ominaisuuksiin. Jakeluinfra-asetuksen liitteen II 1.1 ja 1.2 kohdissa edellytetään, että moottoriajoneuvojen latauspisteet on varustettava vähintään luetelmakohdissa mainitut standardit täyttävillä pistorasioilla tai liittimillä. Standardityön tuloksena jakeluinfradirektiivin julkaisun jälkeen onkin julkaistu uusia versioita mainituista standardeista. Jakeluinfradirektiiviin verrattuna uutena asetuksen liitteen II 1.2 kohtaan on lisätty normaalitehoisten tasavirtalatauspisteiden standardi EN 62196-3:2014. Standardista käytetään yleiskielessä myös nimityksiä latausjärjestelmien pistokytinrakenne FF tai CCS.

Voimassa olevan pykälän 3 momentin mukaan edellä 5–7 §:ssä tarkoitettujen latauspisteet voivat myös olla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa tarkoitettuja julkisia latauspisteitä. Momentin viittaus kumottavaan jakeluinfralakiin korjattaisiin viittauksella jakeluinfra-asetukseen. Jakeluinfra-asetusta vastaavasti momentissa ehdotetaan käytettäväksi sanayhdistelmää ”yleisesti saatavilla oleva” latauspiste ”julkisen” latauspisteen sijaan. Muutos olisi tarpeen, jotta kansallisessa lainsäädännössä käytettävä terminologia olisi yhdenmukainen suoraan sovellettavan jakeluinfra-asetuksen kanssa.

7.3 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

7 §. Kuorma-autoja koskevat vaatimukset. Pykälässä säädetään kuorma-autojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista. Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää jakeluinfradirektiivin 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta. Jakeluinfradirektiivin mukaisia vaihtoehtoisia polttoaineita ovat sähkö,

¹⁶ Komission delegoitu asetus (EU) 2019/1745 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä ja muuttamisesta siltä osin kuin on kyse L-luokan moottoriajoneuvojen latauspisteistä, sisävesialusten maasähkön syötöstä, vedyn toimittamisesta maantieliikennettä varten sekä maakaasun toimittamisesta tie- ja vesiliikenteeseen sekä komission delegoidun asetuksen (EU) 2018/674 kumoamisesta.

¹⁷ Komission delegoitu asetus (EU) 2021/1444 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä koskevien standardien osalta.

LUONNOS

vety, biopolttoaineet siten kuin ne on määritelty direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan i alakohdassa, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, maakaasu (mukaan lukien biometani) kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG), ja nestekaasu (LPG).

Pykälän 1 momentin viittaus kumoutuvaan jakeluinfradirektiiviin korvattaisiin viittauksella ja jakeluinfrasetuksen 2 artiklan 4 alakohtaan. Mainitun alakohdan mukaan vaihtoehtoisilla polttoaineilla tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteessä käytetyssä energiassa ja joilla on mahdollista edistää liikenteen irtautumista hiilestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta, mukaan lukien: a) päästöttömien ajoneuvojen, junien, alusten tai ilma-alusten vaihtoehtoiset polttoaineet sähkö, vety, ammoniakki; b) uusiutuvat polttoaineet, joita ovat direktiivin (EU) 2018/2001 2 artiklan 27, 28 ja 33 alakohdassa määritellyt biomassapolttoaineet, mukaan lukien biokaasu, ja biopolttoaineet sekä uusiutuvasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, mukaan lukien ammoniakki; c) uusiutumattomat vaihtoehtoiset polttoaineet ja siirtymävaiheen fossiiliset polttoaineet, joita ovat maakaasu kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG), nestekaasu (LPG) ja uusiutumattomasta energiasta tuotetut synteettiset ja parafiiniset polttoaineet.

Ehdotetulla viittausmuutoksella ei olisi vaikutusta voimassa olevan pykälän aineelliseen sisältöön.

8 §. Linja-autoja koskevat vaatimukset. Pykälässä säädetään M3-luokan linja-autojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista sekä päästöttömästä linja-autosta. Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan ympäristöystävällinen ja energiatehokas M3-luokan linja-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää jakeluinfradirektiivin 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Pykälän 1 momentin viittaus kumoutuvaan jakeluinfradirektiiviin korvattaisiin viittauksella ja jakeluinfrasetuksen 2 artiklan 4 alakohtaan samoin perustein kuin edellä 7 §:ssä.

Ehdotetulla viittausmuutoksella ei olisi vaikutusta voimassa olevan pykälän aineelliseen sisältöön.

8 Lakia alemman asteinen sääntely

Polttoaineiden vertailuhintojen esittäminen

Ehdotetun uuden liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun lain 3 §:n 2 momentin nojalla Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista polttoaineiden vertailuhinnoista. Nykyisin jakeluinfralain 6 §:n 2 momentissa on vastaavanlainen valtuutussäännös. Liikenne- ja viestintävirasto antoi 20.11.2020 määräyksen vaihtoehtoisten polttoaineiden vertailuhinnoista annettavista tiedoista (TRAFICOM/166286/03.04.03.00/2020). Määräys tuli voimaan 7.12.2020. Valtuutussäännös on tarpeen, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voi tarvittaessa antaa uusia määräyksiä polttoaineiden vertailuhintojen esittämisestä. Määräyksenantovaltuuden antaminen on perusteltua sen vuoksi, että kyse on hyvin teknisluonteisesta koskevasta asiasta, johon Liikenne- ja viestintävirastolla on erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Määräyksen alaan koskeviin asioihin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä.

LUONNOS

9 Voimaantulo

Lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi ehdotetaan, että lait tulevat voimaan mahdollisimman pian. Jakeluinfra-asetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen.

Suhde muihin esityksiin

9.1 Suhde talousarvioesitykseen

[Täydentyä myöhemmin.]

Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin Euroopan unionin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua asetusta.

Perustuslakivaliokunta on todennut, että siltä osin kuin EU:n lainsäädäntö edellyttää kansallista sääntelyä tai mahdollistaa sen, tätä kansallista liikkumavaraa käytettäessä otetaan huomioon perus- ja ihmisoikeuksista seuraavat vaatimukset (PeVL 1/2018 vp). Valiokunta on tämän johdosta katsonut, että hallituksen esityksessä on erityisesti perusoikeuksien kannalta merkityksellisen sääntelyn osalta syytä tehdä selkoa kansallisen liikkumavaran alasta (ks. esim. PeVL 26/2017 vp, PeVL 2/2017 vp).

Osa kansallisen liikkumavaraan kuuluvista lakiehdotusten säännöksistä on sellaisia, että niitä on tarkasteltava perusoikeuksien näkökulmasta. Hallituksen esityksessä ehdotetaan säännöksiä, joilla on liityntä perustuslaissa säädettyihin perusoikeuksiin, erityisesti 10 §:n yksityiselämän suojaan, 18 §:n elinkeinovapautteen, 20 §:n ympäristöperusoikeuteen ja 21 §:n oikeusturvaan.

Yksityiselämän suoja

Perustuslain 10 §:n mukaan jokaisen yksityiselämä, kunnia ja kotirauha on turvattu. Perustuslaissa turvattu kotirauhan piiri kattaa lähtökohtaisesti kaikki pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyt tilat (PeVL 16/2004 vp).

Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tarkastusoikeus ulottuisi alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on ehdotetussa laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, ja tehdä siellä tarkastuksia. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tarkastusoikeudesta säätämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettun vilpittömän yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus toteuttaa kaikki toimenpiteet, joilla varmistetaan EU:n perussopimuksista ja säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutuminen. Esitetyn tarkastusoikeuden on katsottu olevan tarpeen jakeluinfra-asetuksen velvoitteiden toteuttamiseksi.

Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin myös asumiseen käytettäviin tiloihin, joissa harjoitetaan ammatitointia (PeVL 21/2010 vp). Kotirauhan piiriin kuuluvat tilat on kuitenkin ehdotettu rajattavaksi tarkastusvaltuuksien ulkopuolelle nimenomaisella lakiin otettavalla maininnalla. Ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa siitä, että näin tulisi menetellä erityisesti tilanteissa, joissa kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

LUONNOS

Ehdotetun lain 5 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tämän lain mukaisen tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä, joita jakeluinfra-asetuksen, tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten mukaiset velvoitteet koskevat. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tiedonsaantioikeudesta säätämistä kansallisesti. Esitetyn tiedonsaantioikeuden on katsottu olevan välttämätön edellä mainitun vilpittömän yhteistyön periaatteen toteuttamiseksi kansallisesti.

Perustuslakivaliokunta on arvioinut viranomaisten tietojen saamista salassapitovelvollisuuden estämättä koskevaa sääntelyä perustuslain 10 §:n 1 momentissa säädetyn yksityiselämän suojan kannalta. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään katsonut, että jos tietosisältöjä ei ole tyhjentävästi luetteloitu, sääntelyyn on pitänyt sisällyttää vaatimus tietojen välttämättömyydestä jonkin tarkoituksen kannalta (PeVL 46/2016 vp). Ehdotetun lain mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tiedonsaantioikeus olisi sidottu välttämättömiin tietoihin jakeluinfra-asetuksen toimeenpanon varmistamiseksi. Siten ehdotettu sääntely vastaisi perustuslakivaliokunnan kantaa. Ehdotettu säännös tietojensaantioikeudesta ei siten olisi ristiriidassa perustuslaissa säädetyn yksityiselämän suojan kanssa.

Elinkeinovapaus ja oikeusturva

Perustuslain 18 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten pitää ilmetä laista. (PeVL 16/2003 vp). Perustuslain 21 §:ssä säädetään oikeusturvasta. Sen 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi.

Jakeluinfra-asetuksessa säädetään toiminnanharjoittajiin kohdistuvista vaatimuksista. Säännökset ovat kansallisesti suoraan sovellettavia. Jakeluinfra-asetus ei edellytä asetuksen noudattamatta jättämisestä koituvien seuraamusten säätämistä kansallisesti eli tältä osin kansallinen liikkumavara on laaja.

Ehdotetun jakeluinfralain 4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7–8 ja 10–11 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 7, 19 ja 21 artiklan sekä niiden nojalla annettujen Euroopan unionin säädösten mukaisten velvoitteiden noudattamista. Ehdotetun lain 7 §:ssä säädettäisiin hallinnollisista seuraamuksista ja 8 §:ssä muutoksenhausta.

Ehdotetun lain 7 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voisi velvoittaa toimijoita korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi ja lainmukaisen oikeustilan aikaansaamiseksi tai palauttamiseksi voitaisiin asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella. Rangaistuksenluonteisina hallinnollisena seuraamuksena ei ole pidettävä hallintopakon keinoja, kuten turvaamistoimia ja uhkasakkoa (ks. KHO 2016:96). Vaihtoehtona esitettylle voitaisiin esittää jakeluinfra-asetuksen tai tämän lain noudattamatta jättämisestä määrättäväksi myös hallinnollinen seuraamusmaksu, mutta esityksessä on katsottu välillisen hallintopakon keinojen olevan oikeasuhtaisia halutun tavoitteen aikaansaamiseksi. Esitetyt rajoituskeinot ovat täsmällisiä ja tarkkarajaisia eivätkä ne rajoita elinkeinonvapauden ydinsisältöä. Esitettyjen tehostuskeinojen perusteena on katsottu olevan hyväksyttävä pyrkimys edistää EU-lainsäädännön noudattamista ja välillisesti perustuslain 20 §:n mukaisen ympäristöperusoikeuden toteutumista. Ehdotukset on laadittu ottaen huomioon perustuslain 21 §:ssä turvattu oikeus oikeusturvaan, ja ehdotetuilla säännöksillä yhdessä uhkasakkolain sisältämien oikeusturvatakeiden kanssa varmistuttaisiin oikeusturvan toteutumisesta perustuslain edellyttämällä tavalla.

LUONNOS

Ympäristöperusoikeus

Perustuslain 20 §:n 1 momentin mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Perustuslain 20 §:n 2 momentin mukaan julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Esityksellä ei ole välittömiä ilmasto- tai ympäristövaikutuksia. Ehdotetulla lailla kuitenkin tehostettaisiin jakeluinfra-asetuksen tavoitteiden toteutumista eli siirtymää päästöttömään tieliikenteeseen täydentämällä ja täsmentämällä sitä kansallisesti. Näin ollen ehdotus välillisesti edistäisi ympäristöperusoikeuden toteuttamista.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2023/1804 on säännöksiä, joita ehdotetaan täydennettäväksi lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

#1

Laki

liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla täsmennetään ja täydennetään osaltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2023/1804 (*jakeluinfra-asetus*) ja sen kansallista soveltamista.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

- 1) *tankkauspuoleen ylläpitäjällä* jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdan mukaista tankkauspuoleen ylläpitäjää;
- 2) *vaihtoehtoisella* polttoaineella jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 4 alakohdan mukaista vaihtoehtoista polttoainetta.

3 §

Polttoaineiden hintojen esittäminen

Jos tankkauspuoleen ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, tulee vertailussa noudattaa jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää. Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitetuista tiedoista.

4 §

Valvonta

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7–8 ja 10–11 kohdan, 6 artiklan 3 kohdan, 7, 19 ja 21 artiklan sekä niiden nojalla annettujen Euroopan unionin säädösten mukaisten velvoitteiden noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto.

Tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto.

5 §

LUONNOS

Tiedonsaantioikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tämän lain mukaisten tehtävien suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä toimijoilta, joiden velvollisuuksista säädetään tässä laissa tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä taikka määrätään tämän lain nojalla annetuissa määräyksissä.

6 §

Tarkastusoikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitettun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin.

Edellä 1 momentissa säädetystä poiketen tarkastusta ei kuitenkaan saa toimittaa pysyväisluonteeseen asumiseen käytetyissä tiloissa.

Liikenne- ja viestintäviraston oikeudesta määrätä suorittamaan maksu virastolle 1 momentissa tarkoitettua tarkastuksesta aiheutuneista kustannuksista säädetään valtion maksuperustelaissa (150/1992).

7 §

Uhkasakko, teettämisuhka, keskeyttämisuhka

Jos joku toimii vastoin tämän lain säännöksiä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säädöksiä taikka tämän lain nojalla annettuja määräyksiä, Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä. Päätöksen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka, että toiminta keskeytetään osaksi tai kokonaan taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään asianomaisen kustannuksella.

8 §

Muutoksenhaku

Liikenne- ja viestintäviraston tämän lain nojalla tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

9 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Tällä lailla kumotaan laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta (478/2017).

LUONNOS

#2

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 4 §:n 2 momentti ja 9 §:n 1 ja 3 momentti seuraavasti:

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Yleisesti saatavilla oleville latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (*jakeluinfra-asetus*).

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan 1 kohdan teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuri-tehoisia latauspisteitä.

Edellä 5–7 § tarkoitettujen latauspisteiden voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohtassa tarkoitettuihin yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

#3

Laki

ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain (740/2021) 7 §:n 1 momentti ja 8 §:n 1 momentti seuraavasti:

29

LUONNOS

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön-otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

8 §

Linja-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön-otosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 4 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Petteri Orpo

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

Laki

rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti *muutetaan* sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain (733/2020) 4 §:n 2 momentti ja 9 §:n 1 ja 3 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen rakennusluvan ja toimenpideluvan noudattamisen valvonnasta säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999).

Julkisille latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa (478/2017).

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU liitteen II teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5, 6 ja 8 §:ssä tarkoitettujen latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste.

Edellä 5–7 §:ssä tarkoitettujen latauspisteet voivat myös olla liikenteessä käytettävien

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

Kunnan rakennusvalvontaviranomaisen rakennusluvan ja toimenpideluvan noudattamisen valvonnasta säädetään maankäyttö- ja rakennuslaissa (132/1999).

Yleisesti saatavilla oleville latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään *Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (jakeluinfrasetus)*.

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan *jakeluinfrasetuksen 21 artiklan 1 kohdan* teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5, 6 ja 8 §:ssä tarkoitettujen latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste.

Edellä 5–7 § tarkoitettujen latauspisteet voivat myös olla *jakeluinfrasetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitettui* yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa tarkoitettuja julkisia latauspisteitä.

Edellä 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

Ehdotus

Edellä 5 §:n 3 momentissa ja 6 §:n 3 momentissa tarkoitetuista latauspisteistä vähintään yhden kaikkien käytössä olevan latauspisteen tulee olla asennettuna pysäköintipaikkaan, joka on vähintään 3,6 metriä leveä ja vähintään 5,0 metriä pitkä.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Laki

ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain (740/2021) 7 §:n 1 momentti ja 8 §:n 1 momentti seuraavasti:

Voimassa oleva laki

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin [2014/94/EU](#) 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määritellyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) [2018/2001](#) mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Ehdotus

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja *direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2 artiklan 4* alakohdassa määritellyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) [2018/2001](#) mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

LUONNOS

Voimassa oleva laki

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

8 §

Linja-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin [2014/94/EU](#) 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) [2018/2001](#) mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

Päästötön M3-luokan linja-auto on ajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

Ehdotus

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

8 §

Linja-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas linja-auto (M3) on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja *direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen 2 artiklan 4* alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta.

Edellä 1 momentissa mainittuihin polttoaineisiin eivät kuulu sellaiset polttoaineet, joihin uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) [2018/2001](#) mukaan liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä.

Kun kyseessä on ajoneuvo, joka käyttää 1 momentin mukaisia nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita.

Päästötön M3-luokan linja-auto on ajoneuvo, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka hiilidioksidipäästöt ovat enintään yksi grammaa hiilidioksidia kilometriltä määriteltyinä niiden tyyppihyväksyntävaatimusten mukaisesti, jotka olivat voimassa ensirekisteröinnin ajankohtana voimassa olleen Euroopan unionin lainsäädännön mukaisesti.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..