

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

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta. Samalla kumottaisiin liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annettu laki.

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.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta	3
1.2 Valmistelu	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	5
3 Nykytila ja sen arviointi	11
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	12
4.1 Keskeiset ehdotukset	12
4.2 Pääasialliset vaikutukset	13
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot	14
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset	14
5.2 Muiden jäsenvaltioiden suunnittelemat tai toteuttamat keinot	15
6 Lausuntopalaute	15
6.1 Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista	16
6.2 Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta	20
6.3 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta	21
7 Säännöskohtaiset perustelut	21
7.1 Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista	21
7.2 Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä	27
7.3 Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista	29
8 Lakia alemman asteinen sääntely	29
9 Voimaantulo	30
10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	30
LAKIEHDOTUKSET	33
Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista	33
Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta	35
Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 7 ja 8 §:n muuttamisesta	36
LIITE	38
RINNAKKAISTEKSTIT	38
Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetun lain 4 ja 9 §:n muuttamisesta	38
Laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain muuttamisesta	40

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. Paketin ehdotuksilla toimeenpannaan EU:n ilmastolailalla asetettu velvoite vähentää EU:n nettokasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä sekä saavuttaa ilmastoneutraalius 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 edistää vähäpäästöisiin ja päästöttömiin käyttövoimiin siirtymistä kaikissa liikennemuodoissa. Tavoitteena on ensinnäkin varmistaa riittävän tiheä ja laaja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuri ja sen käytettävyys kaikkialla EU:ssa, jotta unionin ilmastotavoitteet voidaan saavuttaa. Toiseksi tavoitteena on varmistaa infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus ja kolmanneksi varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja asianmukaiset maksuvaihtoehdot.

1.2 Valmistelu

EU-säädöksen valmistelu

Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja jakeluinfradirektiivin kumoamisesta annettiin 14.7.2021.³ Samalla komissio julkaisi ehdotusta koskevan vaikutusarvion. Ennen asetusehdotuksen antamista komissio arvioi jakeluinfradirektiivin vaikuttavuutta ja katsoi, että direktiivi ei enää sellaisenaan soveltunut

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 COM(2021) 559 final.

kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden saavuttamista tukevaksi sääntelyksi ja lainsäädäntöä oli perusteltua päivittää.⁴

Asetusehdotuksesta ja Suomen kannasta annettiin 30.9.2021 eduskunnalle kirjelmä U 53/2021 vp.⁵ 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 1.12.2021.⁶ Suomi piti asetusehdotusta tarpeellisenä toimenä jakeluinfrastruktuurin edistämiseksi koko EU:n alueella, mutta piti myös tärkeänä kansallisten erityispiirteiden, kuten liikennemäärien ja pitkien etäisyyksien, huomioimista tarkoituksenmukaisella tavalla.

Neuvotteluissa saavutettiin sopu heinäkuussa 2023. Neuvotteluiden lopputulos oli Suomen keskeisten neuvottelutavoitteiden mukainen.

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. Siltä osin kuin kyse on ympäristöministeriön hallinnonalalle kuuluvasta rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetusta laista valmistelua on tehty yhteistyössä ympäristöministeriön kanssa.

Esitysluonnos oli lausunnoilla 13.3.–10.4.2024.

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

Ehdotettu uusi laki on osa laajempaa kokonaisuutta, jonka tarkoituksena on kansallisesti täsmentää ja täydentää jakeluinfra-asetusta. Mahdollisuudet varmistaa jakeluinfra-asetuksen vesiliikennettä koskevien velvoitteiden toteutuminen Suomessa arvioidaan säädöshankkeessa, jossa ehdotetaan muutoksia merenkulun ympäristönsuojelulakiin (1672/2009).⁷

Jakeluinfra-asetuksen lentoasemien maasähkön syöttöä koskevista vaatimuksista puolestaan ehdotetaan säädeltävän ilmailulain (864/2014) muutoksilla osana hanketta, jossa täydennetään

⁴ 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.

⁵ [U 53/2021 vp](#)

⁶ [SuVL 5/2021 vp](#)

⁷ Hankkeessa [LVM056:00/2023](#) valmistellaan hallituksen esitys eduskunnalle laiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksesta ja MARPOL-yleissopimuksen ja Lontoon pöytäkirjan muutoksista.

ja täsmennetään tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle annettua EU:n asetusta (EU) 2023/2405.⁸

Jakeluinfra-asetuksen tietovelvoitteita täydentävää sääntelyä valmistellaan hankkeessa, jossa ehdotetaan säädeltävän useista EU-asetuksista, mukaan lukien jakeluinfra-asetus, johtuvista uusista, tiedon saatavuuden varmistamiseen liittyvistä tehtävistä liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) muutoksilla.⁹

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.¹⁰ Ohjelma sisältää päivitetyn arvion jakeluinfran kehityksestä sekä infraa 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.

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 olevan 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 jäsenvaltioiden kansallisten toimenpidekehysten avulla täytäntöön pantavat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentamiselle, mukaan lukien sähkökäyttöisten ajoneuvojen latauspisteet ja maakaasun (nesteytetty maakaasu

⁸ Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. Hallituksen esitystä koskeva säädöshankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta, hanketunnus: [LVM037:00/2023](#).

⁹ Liikenteen ja logistiikan tietosäntelyn päivitys, data-avaruus osa 1. Säädöshankepäätös sekä muut hankkeeseen liittyvät asiakirjat ovat saatavilla Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolla, hanketunnus: [LVM054:00/2023](#).

¹⁰ Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma. Hankepäätös sekä muut asiakirjat ovat saatavilla Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolla, hanketunnus: [LVM061:00/2023](#).

ja paineistettu maakaasu) sekä vedyn tankkauspisteet. Suomen kansallinen jakeluinfraohjelma¹¹ eli jakeluinfradirektiivin 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. Kuitenkin 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 jakeluinfradirektiivin 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 ja ennen 13.4.2024 käyttöön otettuihin yleisesti saatavilla oleviin tankkauspisteisiin 14.10.2024 alkaen. Samaisen 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.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan antoteholtaan alle 50 kW:n yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden osalta hyväksytään samaisen kohdan a ja b alakohdan

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

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 vaivattomalla 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 maksupääte tai -laite voi palvella useampia yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä yhdessä latauskentässä. Samaisen artiklan 1 kohdan 5 alakohdan mukaan tässä kohdassa säädetyt vaatimuksia ei sovelleta yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin, joissa ei vaadita maksua latauspalvelusta.

Kumoutuva jakeluinfradirektiivi tai tällä esityksellä kumottavaksi ehdotettu 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. Kuitenkin 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 ylläpitämillään 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

vähintään 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 ylläpitämällään 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.

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 vetytankkausasteiden ylläpitäjän perimän hinnan osatekijät, mukaan lukien sovellettavat e-verkkovierailun kustannukset ja muut näiden soveltamat maksut.

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltioiden tulee varmistaa, 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. Kuitenkin 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.

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 liitettyjä latauspisteitä. Samaisen artiklan 8 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 11 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 metanolin alustankkausta, meri- ja sisävesiliikenteen ammoniakkin alustankkausta, meri- ja sisävesiliikenteen nesteytetyn metaanin tankkauspisteitä ja polttoainemerkintöjä koskevat tämänhetkiset tekniset eritelmät. 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 delegoiduissa asetuksissa (EU) 2019/1745 ja (EU) 2021/1444 vahvistettiin päiväämättömiä teknisiä eritelmiä tietyn tyyppiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille. Kyseiset eritelmät on nyt päivätty ja ne luetellaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II. Mainitun johdanto-osan kappaleen mukaan myös kyseiset delegoidut säädökset kumottaisiin jakeluinfra-asetuksella.

Voimassa olevan, kumottavaksi ehdotetun jakeluinfralain 4 §:n 2 momentin mukaan toiminnanharjoittajan on puolestaan 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. Kuitenkin 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, 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 merkinnän on oltava yksinkertainen ja helposti ymmärrettävä.

Kyseisessä kohdassa säädetään myös, missä ja kenen toimesta graafinen merkintä on sijoitettava.

Jakeluinfradirektiivin 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 on edellytetty 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 tarkoitetut tiedot ovat käyttäjien saatavilla vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteissä. 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 tarkoitetut 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. Jakeluinfradirektiivin 7 artiklan 3 kohdassa säädetään vertailutietojen näyttämisestä. Voimassa olevan jakeluinfralain 6 §:ssä säädetään vaihtoehtoisen 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 tuleeeko velvoitteiden rikkomisesta rikosoikeudellinen, hallinnollinen tai yksityisoikeudellinen seuraamus.

Voimassa olevan jakeluinfralain 9 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo kyseisen 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.

Siirretty säädösvalta ja täytäntöönpanovalta

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 kokonaismyymimäärästä useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa.

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

3 Nykytila ja sen arviointi

Voimassa olevalla jakeluinfralain 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 vaihtoehtoisten 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 vaihtoehtoisten 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 tarpeen kumota.

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 edistämisestä 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.

Mainitun lain 7 §:n 1 momentissa ja 8 §:n 1 momentissa viitataan kumoutuvan jakeluinfradirektiivin 2 artiklan 1 ja 2 alakohtiin. 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. Mainituissa 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 lakiteknisia 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 liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin EU:n jakeluinfra-asetusta, joka kumoaa jakeluinfradirektiivin. Kansallisesti jakeluinfradirektiivi on pantu täytäntöön jakeluinfralailla. Lainsäädännön yhdenmukaistamiseksi esityksellä ehdotetaan kansallinen jakeluinfralaki kumottavaksi.

Esityksen mukaan jakeluinfra-asetusta täydennettäisiin osoittamalla velvoite noudattaa polttoaineiden vertailuhintojen esittämisessä jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää tankkauspuolelta ylläpitäjälle. Lisäksi esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7, 8, 10 ja 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.

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

Jakeluinfra-asetusta täydentävällä kansallisella sääntelyllä ei olisi vaikutuksia kotitalouksien tai yritysten taloudelliseen asemaan. Sen sijaan esimerkiksi asetuksen 5, 7, 19 ja 21 artiklojen mukaisten kertalatauksen ja -tankkauksen saatavuutta, maksutapoja, hinnoittelua, hinnan näyttämistä, infrastruktuurin teknisiä ominaisuuksia ja erinäisten tietojen esittämistä koskevat vaatimukset aiheuttavat kustannuksia yrityksille. Kansallisesti valvontavastuista ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan asetuksen tehokas täytäntöönpano eli se, että kyseisistä säädöksistä johtuvat velvoitteet täytetään Suomessa.

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 tehostettaisiin 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 käyttäjäystävällisyydelle ja maksujärjestelmille. Siirtymä päästöttömiin ajoneuvoihin edistyy, kun niiden latauksesta tehdään helpompaa ja käyttäjäystävällisempää. Valvonnasta ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan asetuksen velvoitteiden täyttäminen Suomessa ja näin ollen myös edistetään asetuksen ilmasto- ja ympäristövaikutuksia.

4.2.3 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan ehdotettuihin valvontatehtäviin tulisi varata noin kaksi henkilötyövuotta. Arvio sisältää myös suoraan jakeluinfra-asetuksen nojalla liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistuvat suunnittelu- ja raportointitehtävät. Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeet katettaisiin olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisella ja työtehtävien priorisoinnilla.

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

4.2.4 Vaikutukset valtiontaloudelle

Liikenne- ja viestintäviraston resurssitarpeet katettaisiin kohdentamalla olemassa olevia määrärahoja uudelleen sekä priorisoimalla työtehtäviä. Siten esityksellä ei ole vaikutuksia valtiontalouteen.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

Jakeluinfra-direktiivin kumoutuminen ei välttämättä edellytä sen täytäntöönpanemiseksi säädetyn kansallisen jakeluinfralain kumoamista. Yksi sääntelyvaihtoehto olisikin se, että voimassa olevan jakeluinfralain tarkoitusta koskevaa pykälää muutettaisiin ja samalla tehtäisiin jakeluinfra-asetuksen edellyttämät muutokset kyseiseen säädökseen. Säädöshankepäätöstä valmisteltaessa kuitenkin katsottiin, että on selkeämpää ja yksinkertaisempaa säätää uusi laki kuin muuttaa direktiivin täytäntöönpanemiseksi säädetyn lain tarkoitus kokonaan toiseksi.

Jakeluinfra-asetus on kokonaisuudessaan suoraan sovellettavaa oikeutta EU-jäsenmaissa, eikä kansalliselle sääntelylle ole paljon liikkumavaraa. Olisi mahdollista jättää säätämättä toimivaltaisesta viranomaisesta tai hallinnollisista seuraamuksista tilanteessa, jossa toimijat laiminlyövät velvoitteensa. Sitä ei kuitenkaan 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 esitetylle 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 niiden ennaltaehkäisevästä tehosta ei ole vakuuttavaa arviota. Seuraamusmaksujen tulisi siis olettaa uskottavan arvion perusteella olevan tehokas tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä, jotta niistä säätäminen olisi perusteltua. 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 seuraamuslajiksi katsottiin uhkasakkolaissa (1113/1990) säädetty menettely. Seuraamuslajia voidaan tarkastella uudelleen, jos uhkasakkomenettely osoittautuu riittämättömäksi keinoksi varmistaa sääntelyn tehokas toimeenpano.

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.

6 Lausuntopalaute

Esityksen kiireellisyyden vuoksi tavanomaisista lainvalmistelua koskevista lausunto- ja kuulemisohjeista on jouduttu poikkeamaan. Jakeluinfra-asetusta sovelletaan kaikissa jäsenmaissa 13.4.2024 alkaen. Esityksestä järjestettiin tavallista lyhyempi lausuntokierros, jotta kansallinen oikeustila olisi ristiriidassa EU-lainsäädännön kanssa mahdollisimman lyhyen ajan. Lausuntoja oli mahdollista antaa 13.3.2024–10.4.2024.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot yhteensä 396 taholta. Joukkoon sisältyi kaikki ministeriöt, valtion viranomaisia, etujärjestöjä, elinkeinoelämän edustajia, Ahvenanmaan maakuntahallitus sekä kaikki Manner-Suomen kunnat ja hyvinvointialueet.

Lausuntonsa antoi 38 tahoa: oikeusministeriö, valtiovarainministeriö, sisäministeriö, maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, puolustusministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, ympäristöministeriö, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Kilpailu- ja kuluttajavirasto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Etelä-Karjalan hyvinvointialue, Kanta-Hämeen hyvinvointialue, Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue, Itä-Uudenmaan hyvinvointialue, Sähköinen liikenne ry, Suomen Biokierto ja Biokaasu ry, Auto- ja kuljetusalan työntekijät ry, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Invalidiliitto ry, Logistiikkayritysten liitto ry, Rahtarit ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Kaupan liitto ry, Teknisen kaupan liitto ry, Kuluttajaliitto ry / Konsumentförbundet rf, ITS Finland ry, Suomen Taksiliitto ry, Bioenergia ry, Kuopion kaupunki, Oriveden kaupunki, Neste Oyj, Kesko Oyj ja P2X Solutions Oy.

Edellä mainituista tahoista kuusi eli maa- ja metsätalousministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, ulkoministeriö, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto sekä Itä-Uudenmaan hyvinvointialue ilmoittivat, ettei heillä ole lausuttavaa esitysluonnoksesta.

Kaikki annetut lausunnot ovat luettavissa Lausuntopalvelu.fi-sivustolta tai käsillä olevan säädöshankkeen Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta: <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM034:00/2023>.

6.1 Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista

Lausunnonantajat pitivät yleisesti kannatettavana ja tarpeellisena hallituksen esitysluonnoksen mukaista jakeluinfra-asetusta täydentävää kansallista lainsäädäntöä. Jakeluinfra-asetuksen tavoitteita kannatettiin laajasti. Yleisesti hyvänä pidettiin esityksen yhden valvovan viranomaisen mallia ja kannatettiin sitä, että viranomaiseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Virastolle osoitettua määräyksenantovaltuutusta pidettiin laajasti perusteltuna. Jakeluinfran markkinalähtöistä kehittymistä pidettiin oikeana lähtökohtana, mutta

toisaalta monissa lausunnoissa toivottiin tai pidettiin välttämättömänä tukia ja kannusteita infran rakentumiseen.

Lausuntojen käsillä olevaan lakiesitykseen liittyvät muutosehdotukset koskivat pääasiassa viranomaisvalvontaan liittyvien säännösten ja niiden perustelujen täsmentämistä. Valtaosa lausunnoista keskittyi käsittelemään esityksen taustalla olevaa jakeluinfra-asetusta ja sen vaatimuksia, ja monet kommentit ja muutosehdotukset kohdistuivat jo voimassa olevaan asetukseen.

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin Suomen pitkät etäisyydet ja harvaanasutut alueet ja se, että nämä erityispiirteet on tarpeen ottaa huomioon jakeluinfrastruktuuriverkon suunnittelussa ja jakeluinfra-asetuksen kansallisessa toimeenpanossa.

Joissain lausunnoissa nousi esiin huoli Liikenne- ja viestintäviraston resurssien riittävydestä asetuksen ja ehdotetun uuden lain velvoitteiden valvontaan. Toisaalta joissain lausunnoissa korostettiin myös, että valvonta on toteutettava julkisen sektorin menoja kokonaisuutena kasvattamatta. Liikenne- ja viestintävirasto totesi omassa launnossaan, että se pyrkii sopeuttamaan toimintaansa ja yhdistelemään tehtäviä, jotta lisäresurssitarve jäisi mahdollisimman vähäiseksi.

Muutamissa lausunnoissa toivottiin laajempaa ja täsmällisempää viranomaistiedotusta ja ohjeistusta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin käyttöönottoon sekä jakeluinfra-asetuksen vaatimusten toteuttamiseen kansallisesti. Jotkut lausunnonantajat toivoivat jakeluinfra-asetuksen valvonta- ja seuraamussääntelyn harmonisoimista koko EU:n laajuisesti.

Lausuntojen perusteella joidenkin esityksessä ehdotettujen säännösten sanamuotoja on täsmennetty ja määritelmäpykälä on jätetty tarpeettomana kokonaan pois. Perusteluosion säännöskohtaisia perusteluja, pääasiallisia vaikutuksia ja toteuttamisvaihtoehtoja on täydennetty. Useat lausunnoissa esitetyt huomautukset, näkökulmat ja toiveet tulevat huomioiduksi jaksossa 1.2 mainitussa kansallisessa jakeluinfraohjelmahankkeessa.

Oikeusministeriö toi launnossaan esille esitysluonnoksen epätarkkuuksia ja puutteita, jotka liittyivät ehdotettuun valvovan viranomaisen tiedonsaantioikeutta koskevaan pykälään. Oikeusministeriön mukaan ehdotuksessa on sinänsä asianmukaisesti sidottu salassa pidettävien tietojen saaminen niiden välttämättömyyteen Liikenne- ja viestintäviraston tehtävien hoitamisessa, mutta tietojensaantia ei ole sidottu nimenomaisesti viraston valvontatehtäviin, vaan kaikkiin tässä laissa säädettyihin tehtäviin. Oikeusministeriön mukaan valvonta- ja tiedonsaantisäännösten yhteyttä olisikin syytä täsmentää. Toiseksi oikeusministeriö toi esiin, että ehdotuksesta ei käy riittävällä tavalla selväksi, mitä tiedonsaantioikeuspykälä velvoittaa ja mitä tässä laissa tarkoitettulla toiminnalla käytännössä tarkoitetaan. Pykälän perusteluita olisi tältä osin täydennettävä. Niin ikään olisi täsmennettävä, minkälaiset tiedot voisivat olla säännöksessä tarkoitettulla tavalla välttämättömiä viraston valvontatehtävän hoitamiseksi.

Ehdotettuihin hallinnollisiin seuraamuksiin liittyen oikeusministeriö totesi, että säännösten soveltamisalaa olisi sen kohteiden osalta hyvä täsmentää. Lisäksi oikeusministeriö esitti lakiehdotuksesta joitain yleisempiä ja teknisiä huomioita.

Oikeusministeriön lausunnon perusteella tiedonsaantioikeutta koskevaa pykälää on muutettu siten, että Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus salassapitosäännösten estämättä saada *pyynnöstä* tämän lain mukaisten *valvontatehtävien* suorittamiseksi välttämättömät tiedot. Säännöskohtaisiin perusteluihin on lisätty kuvausta siitä, millaisia tilanteita, tietoja ja toimijoita salassapidon murtava pykälä koskisi ja velvoittaisi. Hallinnollisia seuraamuksia koskevia perusteluja on täsmennetty seuraamusten mahdollisten kohteiden osalta. Säännöskohtaisissa

perusteluissa on pyritty paremmin kuvaamaan, millaista muutosta vallitsevaan oikeustilaan ehdotetut säännökset merkitsevät. Lisäksi esityksen Muut toteuttamisvaihtoehdot -jaksoon on lisätty yhdeksi sääntelyvaihtoehdoksi se, että uuden lain säätämisen asemesta voimassa olevaan lakiin tehtäisiin asetuksen edellyttämät muutokset. Määritelmäpykälä on poistettu tarpeettomana, ja valvovan viranomaisen tarkastusoikeutta koskevaan pykälään on lisätty viittaus hallintolain 39 §:ään perustuslakivaliokunnan käytännössä katsotun mukaisesti. Lain tarkoitusta koskevasta pykälästä on poistettu tarpeettomana sana ”osaltaan”. Polttoaineiden hintojen näyttämistä koskevan pykälän termistöä on johdonmukaistettu.

Valtiovarainministeriö toi lausunnossaan esille esitysluonnoksen puutteita valtiontaloudellisten vaikutusten osalta. Valtiovarainministeriö totesi, että jatkovalmistelussa tulee ottaa huomioon talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus siitä, että pääsääntöisesti uusien lisätehtävien yhteydessä luovutaan tai tehostetaan olemassa olevia tehtäviä. Valtiovarainministeriö muistutti lausunnossaan, että kansallisesta resursoinnista päätetään talousarviossa ja julkisen talouden suunnitelmassa. Valtiovarainministeriön lausunnon perusteella esityksen perusteluihin on täydennetty vaikutukset valtiontalouteen ja täsmennetty vaikutuksia viranomaistoimintaan.

Sisäministeriö totesi lausunnossaan, että Rajavartiolaitos on sitoutunut osaltaan annettuihin kasvihuonepäästöjen vähentämistä koskeviin tavoitteisiin, mutta muistutti, että kiireellisten viranomaistehtävien mahdollistamiseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen yhteydessä on varmistettava myös fossiilisten polttoaineiden saatavuus harvaanasutuilla alueilla.

Ahvenanmaan maakuntahallitus totesi lausunnossaan, että jakeluinfra-asetus sisältää Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia säännöksiä, joten sen säännökset tulevat suoraan sovellettaviksi Ahvenanmaalla. Ahvenanmaalla on tarve täydentää asetusta muun muassa valvonnan osalta vastaavalla tavalla kuin valtakunnassakin. Voimassa oleva ja kumottavaksi ehdotettu jakeluinfralaki on Ahvenanmaalla voimassa maakuntalailla (2017:73) liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetun lain soveltamisesta Ahvenanmaalla. Ehdotettu uusi jakeluinfralaki tulee niin ikään saattaa voimaan Ahvenanmaalla siltä osin, kuin se kuuluu Ahvenanmaan lainsäädäntövaltaan. Tämä voidaan Ahvenanmaan maakuntahallituksen mukaan toteuttaa muutamalla maakuntalakia vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden jakelusta soveltuvin osin.

Liikenne- ja viestintävirasto toi lausunnossaan esiin ehdotettuihin valvontatehtäviin ja raportointiin liittyviä henkilöresurssitarpeita. Vaikka viraston tehtävät osin pysyvät samankaltaisina kuin nykyisen jakeluinfralain voimassa ollessa, tehtäväkenttä laajenee nykyisestä esimerkiksi hinnoittelun, maksutapojen ja älylatauksen mahdollisuuksien valvontaan. Liikenne- ja viestintävirasto arvioi esityksen resurssivaikutusten olevan noin kaksi henkilötyövuotta, mikä sisältää sekä valvonnan että liikenne- ja viestintäministeriön tukemisen jakeluinfra-asetuksen edellyttämässä raportoinnissa. Liikenne- ja viestintävirasto totesi lausunnossaan, että se pyrkii sopeuttamaan toimintaansa ja yhdistelemään tehtäviä, jotta lisäresurssitarve jäisi mahdollisimman vähäiseksi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) piti lausunnossaan perusteltuna, että valvontaviranomaiseksi ehdotetaan Liikenne- ja viestintävirastoa. Lisäksi HSL ehdotti, että koko maan kattavan valvonnan mahdollistamiseksi Liikenne- ja viestintävirasto hyödyntäisi myös käyttäjien palaute- ja raportointimahdollisuutta.

Etelä-Karjalan hyvinvointialue (EKHVA) huomautti lausunnossaan, että tankkaus- ja latausverkoston kattavuudella on suoria vaikutuksia myös ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain (740/2021) vaatimuksien toteutumiseen. Lisäksi EKHVA muistutti lausunnossaan, että kaikki

jakeluasematoimintaan kaavoitetut tontit eivät välttämättä sovellu vedyn jakelulle esimerkiksi tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä.

Kanta-Hämeen hyvinvointialue toivoi lausunnossaan riittävän laajaa ja tehokasta tiedottamista jakeluinfra-asetuksesta ja sen sisällöstä, mikä edistäisi asetuksen toimeenpanoa kansallisesti. Lisäksi Kanta-Hämeen hyvinvointialue katsoi ehdotetun lain nimikkeen olevan harhaanjohtava, koska siinä puhutaan vaihtoehtoisista ”polttoaineista” vaihtoehtoisten ”käyttövoimien” sijaan. Esityksen valmistelussa on tunnistettu, että polttoaine-termi ei yleisesti pidä sisällään sähköä. Kuitenkin koska EU-asetuksen nimessä käytetään sanaa polttoaine, se on johdonmukaisuuden vuoksi valittu käytettäväksi myös ehdotetun lain nimekkeessä, ja tämä on perusteltu esityksessä.

Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue (LUVN) toi lausunnossaan esille pelastustoimen näkökulmaa liikenteen sähköistymiseen. LUVN hyvinvointialueen lausunnon mukaan uusien energiamuotojen edistäminen on hyvä asia, mutta ne tuovat tullessaan monia uusia haasteita rakentamiseen ja toimintaan onnettomuustilanteessa. Uuden infran rakentajille tulisi olla tarjolla ohjeistusta siitä, kuinka uutta ja erilaista latausinfraa rakennetaan yhä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen turvallisesti.

Sähköinen liikenne ry ja ITS Finland ry katsoivat lausunnoissaan, että ehdotus tukee tasapuolista kilpailua EU-tason yhteistyön kautta, mutta kiinnittivät huomiota siihen, että Suomen vientiyritysten kilpailukykyyn kannalta olisi tärkeää pyrkiä harmonisoimaan valvonta ja seuraamukset koko EU:n laajuisesti, jotta yhteismarkkina ei pirstaloituisi tässä kohtaa. Sähköinen liikenne ry piti lisäksi selkeyttävänä sitä, että vertailuhintojen näyttämiseen liittyvä velvoite on osoitettu tankkauspisteen ylläpitäjälle lain tasolla. Sähköinen liikenne ry:n mukaan on tärkeää, että kansallisella täydentävällä sääntelyllä ei aiheuteta lisäkustannuksia.

Suomen biokierto ja biokaasu ry (SBB) toi lausunnossaan esiin, että vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämisessä on tärkeää toimenpiteiden tehokas koordinointi, jossa SBB:n arvion mukaan tärkeässä roolissa on erityisesti käynnissä oleva liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmatyö. SBB kiinnitti myös huomiota ehdotetun lain soveltamisalaan erityisesti metaanin jakelun osalta. Esityksen perusteluissa on pyritty kuvaamaan täsmällisemmin toimijoita ja toimintaa, jota lain velvoitteet koskevat.

Suomen kuljetus ja logistiikka ry (SKAL) ja Logistiikkayritysten liitto ry pitivät lausunnossaan esitystä perusteltuna ja tarpeellisena. Molemmat pitivät hyvänä, että ehdotuksessa esitetään Liikenne- ja viestintävirastoa valvovaksi viranomaiseksi ja että virastolle annetaan laissa määräyksenantovaltuutus. Kattava jakeluinfra on SKAL ry:n mukaan keskeistä, kun investoidaan vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävään kalustoon. SKAL toivoikin riittäviä kannusteita ja tukia, jotta jakeluinfra-asetuksen edellyttämä jakeluinfra toteutuu Suomessa. Rahtarit ry yhtyi omassa lausunnossaan SKAL ry:n lausuntoon. Myös Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry piti esitystä kannatettavana ja toivoi, että latausinfraa suunnitellaan ammattiliikenteen tarpeet huomioiden.

Suomen Taksiliitto ry korosti lausunnossaan, että taksiliikenteen tehokas sähköistyminen on ratkaisevaa liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Yhdistyksen mukaan sähköistymisen esteenä on edelleen puutteellinen suurteholatausverkosto sekä latauksen maksamiseen liittyvät haasteet. Nyt esitetyllä lainsäädännöllä helpotettaisiin näitä ongelmia. Suomen Taksiliitto kannatti ehdotuksen mukaisesti Liikenne- ja viestintävirastoa valvovaksi viranomaiseksi, mutta huomautti myös, että virastolle tulisi taata riittävä henkilöstöresurssi tehtävän asianmukaiseen suoriutumiseen.

Invalidiliitto ry korosti lausunnossaan, että latauspisteiden esteettömyyden varmistaminen on hyvin keskeistä, sillä monet vammaiset ihmiset, jotka käyttävät latauspisteitä, toimivat esimerkiksi pyörätuolista käsin tai voivat olla lyhytkasvuisia.

Suomen luonnonsuojeluliitto ry kannatti lausunnossaan hallituksen esitystä jakeluinfra-asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi ja muistutti, että liikenne on taakanjakosektorin suurin päästölähde Suomessa. Kaikki liikenteen päästövähennyksiä edistävät toimet ovat siten Luonnonsuojeluliiton mukaan ensisijaisen tärkeitä taakanjakosektorin ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Liitto muistutti lausunnossaan, että Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Suomen luonnonsuojeluliitto toivoo, että kansallinen toimeenpano on kunnianhimoista ja linjassa ilmastovelvoitteiden kanssa. Jakeluinfran tulisi yhdistyksen mukaan olla kattavaa koko maassa, ja tähän olisi varmistettava riittävät resurssit, eikä jäsenmaakohtaiseen joustoon tulisi tukeutua.

Kaupan liitto ry ja Teknisen kaupan liitto ry katsoivat lausunnoissaan, että kaupan alalle on tärkeää, että Suomessa on kattava ja toimiva vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkko palvelemaan kaupan alan kuljetuksia sekä kansalaisten liikkumista. Tietty vähimmäismäärä lataus- ja tankkauspisteitä lisää kuluttajien ja raskaan liikenteen luottamusta siihen, että matka ei katkea infrastruktuurin riittämättömyyden vuoksi. Lähtökohtaisesti jakeluverkostoa tulisi luoda markkinaehtoisesti.

Kuluttajaliitto ry kannatti lausunnossaan esitystä sekä erityisesti sääntelyn tavoitteita, joita ovat vaihtoehtoista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen käyttöönoton tukeminen vähimmäisinfrastruktuurin varmistamisen avulla sekä infrastruktuurin täyden yhteen toimivuuden varmistaminen. Kuluttajaliitto totesi, että ilmastolle ja ympäristölle ystävällisempää autoilua on tuettava asianmukaisen latausverkon luomisella, jotta latauspisteiden niukkuus, hintojen arvaamattomuus tai vaihtelevat maksutavat eivät saisi kuluttajia välttämään päästöttömään autoiluun siirtymistä. Kuluttajaliitto toivoi ehdotetun lisäksi sääntelyä myös latauspisteiden ylläpitäjille asetettavista velvollisuuksista korjata latauspisteissä ilmeneviä vikoja mahdollisimman lyhyessä ajassa. Esityksen taloudellisen vaikutusarvion osalta Kuluttajaliitto huomautti lausunnossaan, että vaikka ehdotetusta kansallisesta sääntelystä ei tulisi suoria vaikutuksia kotitalouksien taloudelliseen asemaan, ehdotuksella voi olla positiivinen vaikutus monien kuluttajien talouteen. Erityisesti maksutapojen vähimmäisstandardien luomisella sekä hintojen läpinäkyvyydellä kasvatetaan kuluttajien valinnanvaraa autoilussa, jolla voi Kuluttajaliiton mukaan olla myös myönteisiä vaikutuksia yksittäisen kotitalouden rahankäyttöön. Kuluttajaliitto piti tärkeänä tehokkaista ja oikeasuhteisista seuraamuksista ja vastuuviranomaisesta säätämistä jakeluinfra-asetuksen ja kansallisen lainsäädännön noudattamisen varmistamiseksi, mutta huomautti, että hallinnollisen seuraamusmaksun määräämisen lisäämistä keinovalikoimaan voitaisiin sääntelyn jatkovalmistelussa vielä harkita. Valmistelun aikana on katsottu, että toistaiseksi ehdotetut hallinnolliset seuraamukset ovat oikeasuhteisia ja riittäviä, mutta seuraamuksia on valmius tarkastella uudelleen, jos valvontakäytännössä aihe tähän ilmenee.

Kuopion kaupunki totesi lausunnossaan, että lakiesitys selkeyttää kokonaisuuden valvontavastuita ja vastuutahoja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin osalta.

Neste Oyj totesi lausunnossaan, että yhtiö jakaa jakeluinfra-asetuksen tavoitteen edistää vihreää siirtymää. Yhtiön mukaan oikeanlainen sääntelykehikko on avainasemassa, jotta kasvihuonekaasujen vähennyspotentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää eri sektoreilla. Neste huomautti, että jakeluinfra-asetuksessa annetut määritelmät esimerkiksi vaihtoehtoiselle polttoaineelle ovat tärkeitä myös muun lainsäädännön kannalta, ja määritelmiä tulisi soveltaa johdonmukaisesti koko EU:n lainsäädännössä. Neste katsoo lausunnossaan yleisesti, että eri vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin toimenpiteiden pitäisi ohjautua kaupallisen kysynnän perusteella niin, että huomioidaan erilaisten päästövähennyskeinojen erityisesti infraan liittyvät kustannukset yhteiskunnalle ja yrityksille. Bioenergia ry antoi saman sisältöisen lausunnon.

Kesko Oyj piti lausunnossaan tervetulleena, että polttoaineiden vertailuhintojen esittämisestä asiasta annetaan myös tarkempi kansallinen ohjeistus. Maksutapoihin liittyvässä sääntelyssä tulisi Keskon mukaan seurata eri maksutapojen käyttöasteen kehitystä, koska on oletettavaa, että sähköautojen lataamiseen liittyvät maksutavat tulevat lähivuosina monipuolistumaan.

P2X Solutions Oy totesi lausunnossaan, että jakeluinfra-asetuksen kansallisen toimeenpanon toteutuksessa ja myöhemmässä soveltamisessa tulee pyrkiä mahdollisimman laajasti teknologianeutraaliuteen sekä alan toimijoiden kannalta selkeään ja ennakoitavaan sääntelyyn. Turhan yksityiskohtaista sääntelyä ja tulkintaa tulisi yhtiön mukaan välttää. Lisäksi toimijoita tulisi P2X Solutions Oy:n mukaan aktiivisesti opastaa sääntelyn sisällöstä.

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

Kaikista esitysluonnokseen lausuntonsa antaneesta tahoista vain pieni osa lausui kyseiseen lakiin ehdotetuista teknisistä muutoksista.

Puolustusministeriö totesi lausunnossaan yleisesti, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittäminen ja sääntely nähdään myönteisenä kehityksenä, joka tukee osaltaan myös huoltovarmuutta. Puolustusministeriö totesi lisäksi esitykseen liittyen, että lain 2 §:n 4 momentin mukaisesti lakia ei sovelleta puolustushallinnon käytössä oleviin rakennuksiin.

Ympäristöministeriö totesi omassa lausunnossaan, että se on osallistunut hallituksen esityksen valmisteluun niiltä osin, kun on ollut kyse ympäristöministeriön hallinnonalalle kuuluvasta rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä annetusta laista. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä, että ehdotetut muutokset tehdään edellä mainittuun lakiin.

Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry totesi lausunnossaan, että sillä ei ole lausumistarvetta esityksellä muutettavaksi ehdotettuihin lainkohtiin, mutta esitti muutettavaksi lain 7 §:ää. Voimassa olevassa latauspistelaissa sähköautojen latauspisteiden asentamisvelvoite on Suomessa Rakli ry:n näkemyksen mukaan tiukempi kuin rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edellyttäisi, ja siksi lakia tulisi muuttaa. Rahtarit ry yhtyi Rakli ry:n lausuntoon tältä osin.

Kaupan liitto ry ja Teknisen kaupan liitto ry totesivat lausunnossaan, että ehdotettu muutos on tarpeellinen, koska rakennuksessa sijaitsevaa latauspistettä voivat koskea siten yleisesti saatavilla olevaan pisteeseen liittyvät velvoitteet. Voimassa olevan latauspistelain 9 §:n 3 momentin mukaan edellä 5–7 §:ssä tarkoitetut latauspisteet voivat myös olla jakeluinfralaissa tarkoitettuja julkisia latauspisteitä.

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

Kaikista esitysluonnokseen lausuntonsa antaneesta tahoista vain pieni osa lausui kyseiseen lakiin ehdotetuista teknisistä muutoksista.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä nosti lausunnossaan esille kysymyksen siitä, miten päästöttömän linja-auton polttoaineella toimivan lisälämmittimen päästöt huomioidaan lainsäädännössä.

Suomen Biokierto ja biokaasu ry ja Bioenergia ry kannattivat esitettyjä muutoksia 7 ja 8 §:ään. Muutokset ovat yhdistysten näkemyksen mukaan direktiivin 2019/1161 hengen mukaisia,

eivätkä esitetyt muutokset näin muuta säädöksen soveltamisalaa eivätkä aiheuta hankintayksiköille hallinnollista taakkaa tarpeettomasti.

P2X Solutions Oy totesi lausunnossaan, että on tärkeää, että vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä tuetaan julkisten hankintojen avulla. Hankintoja koskevan sääntelyn ja hankintojen toteutuksen tulisi yrityksen mukaan olla teknologianeutraalia ja huomioida eri ratkaisuiden tuottamat päästö- ja ympäristövaikutukset tehokkaasti.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista

Nimike. Lain nimikkeeksi ehdotetaan lakia liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista (jäljempänä myös *uudistettu jakeluinfralaki*). Suomen kielessä yleisesti ja vakiintuneesti tarkoitetaan polttoaineella 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”. Lain ruotsinkielisessä nimikkeessä ehdotetaan käytettävän sanayhdistelmää ”alternativa drivmedel”, joka vastaa ruotsinkielisessä asetustekstissä käytettyä sanayhdistelmää.

1 §. Lain tarkoitus. Pykälä ilmaisisi lain tarkoituksen. Säännöksen mukaan lailla täsmennettäisiin ja täydennettäisiin jakeluinfra-asetusta. Koska jakeluinfra-asetus on jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, uudistetulla jakeluinfralailalla voidaan ainoastaan täsmentää jakeluinfra-asetuksen kansallista soveltamista, kun se on tarpeellista tai välttämätöntä asetuksen tehokkaaksi toimeenpanemiseksi. Kansallisella lainsäädännöllä voidaan täsmentää 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

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

polttoaineiden infrastruktuurin osalta. Koska ehdotettu uusi laki on edellä alaluvussa 1.2 kuvatuksi osa laajempaa kokonaisuutta, tämän lain tarkoituksena ei ole vahvistaa mainittuja pakollisia kansallisia tavoitteita vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta tai täydentää datan toimittamista koskevia jakeluinfra-asetuksen säännöksiä. Kyseiset toimenpiteet tapahtuvat luvussa 1.2 kuvatuksi muiden kansallisten hankkeiden yhteydessä.

2 §. Polttoaineiden hintojen näyttäminen. Pykälässä säädettäisiin polttoaineiden hintatietojen näyttämisestä. 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.

Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdan mukaan tankkauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoa, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin, että jos jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettu tankkauspisteen 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 tankkauspisteen ylläpitäjälle. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (66) kappaleen mukaan kaikilla asiaankuuluvilla tankkausasemilla olisi esitettävä tiedotustarkoituksessa tiettyjen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja tavanomaisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailu, joka ilmaistaan polttoaineiden hintana sataa kilometriä kohti. Tankkauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdan mukaan tahoa, joka vastaa tankkauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa tankkauspalvelua loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Siten nykytila muuttuisi 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 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 2 §:n 1 momentissa viitattaisiin jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettuun yhteiseen menetelmään vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten.

Yhteisestä menetelmästä vaihtoehtoisten polttoaineiden yksikköhintojen vertailua varten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU mukaisesti annetun komission

täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/732 (*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 näyttämisestä. Ehdotetusti Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettua vertailuhintojen määrittelystä ja näyttämisestä. Nykyisin jakeluinfra-lain 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 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 antovaltuuden antaminen 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 näyttämistä.

3 §. Valvonta. Pykälän 1 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7, 8, 10 ja 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, 10 ja 11 kohdat sisältävät latauspisteen ylläpitäjiin kohdistuvaa yleisesti saatavilla olevan latausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyyttä ja teknologiaa, kuten kertalatausta, maksupäätteitä, automaattista tunnistamista, hinnoittelua, hinnan näyttämistä, digitaalista liitintä ja älylatausta, koskevaa sääntelyä. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 39 alakohdan mukaan latauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoa, 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 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 käyttäjäystävällisyydestä 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. Samaisessa kohdassa säädetään, kenen tiedot on annettava ja missä ne on annettava. Jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan 1 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 on valvonut.

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 teknisiin eritelmiin liittyviä delegoituja säädöksiä.

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

4 §. Tiedonsaantioikeus. Pykälässä säädettäisiin, että Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada pyynnöstä tämän lain mukaisten valvontatehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot maksutta niiltä toimijoilta, joiden velvollisuuksista säädetään tässä laissa tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevissa Euroopan unionin säädöksissä taikka määrätään tämän lain nojalla annetuissa määräyksissä. Säännös olisi tarpeen Liikenne- ja viestintäviraston 3 §:ssä tarkoitettua valvontatehtävän suorittamiseksi esimerkiksi tilanteissa, joissa Liikenne- ja viestintävirasto selvittäisi, harjoittaako yleisesti saatavilla olevan latauspisteen ylläpitäjä syrjintää perittävien hintojen kautta loppukäyttäjien ja liikkumispalvelun tarjoajien välillä tai eri liikkumispalvelun tarjoajien välillä jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua tavalla. Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjien palvelun tarjoamisen ehtojen, muun ohella hinnoittelun, toiselle yritykselle voidaan olettaa useissa tilanteissa kuuluvan yrityssalaisuuden piiriin ja siten olevan lähtökohtaisesti

salassapitosäännösten suojaamia. Tiedonsaantioikeus olisi lisäksi tarpeen suhteessa yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjiin, liikkumispalvelun tarjoajiin ja vetytankkauspisteiden ylläpitäjiin, jotta Liikenne- ja viestintävirasto voisi selvittää, ovatko liikkumispalvelun tarjoajien loppukäyttäjiltä perimät hinnat kohtuullisia, läpinäkyviä ja syrjimättömiä mainitun asetuksen 5 artiklan 3 ja 5 kohdan sekä 7 artiklan 2 ja 4 kohdan mukaisesti. Mainittujen kohtien valvomisen kannalta välttämättömiä tietoja voisivat olla tiedot toimijoiden asiakasryhmistä sekä latauspisteen ylläpitäjän, liikkumispalvelun tarjoajan tai vetytankkausaseman ylläpitäjän tarjoaman palvelun hinnan osatekijöistä. Esitetylle tiedonsaantioikeudesta säätämiseksi salassapitosäännösten estämättä voidaan katsoa olevan EU-lainsäädännöstä johtuva korostunut tarve, sillä jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti latausinfrastruktuurimarkkinoita ja sitä, miten latauspisteiden ylläpitäjät ja liikkumispalvelun tarjoajat noudattavat mainitun asetuksen 5 artiklan 3 ja 5 kohtaa. Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 6 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on myös pyrittävä varmistamaan, että niiden viranomaiset seuraavat säännöllisesti kuluttajiin vaikuttavia mahdollisesti sopimattomia kaupallisia menettelyjä.

Jakeluinfralain 10 §:n nojalla Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut vastaavanlainen oikeus salassapitosäännösten estämättä saada kyseisen lain ja sen nojalla annettujen määräysten noudattamisen valvonnan suorittamiseksi välttämättömät tiedot toiminnanharjoittajilta ja muilta tahoilta, joita kyseisen lain velvoitteet koskevat.

5 §. Tarkastusoikeus. Pykälän 1 momentissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirastolle oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Vastaava tarkastusoikeus Liikenne- ja viestintävirastolla on ollut jakeluinfralain 11 §:n nojalla. 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 täyty vaatimusta perusoikeusrajoituksen oikeasuhtaisuudesta (esim. PeVL 14/2013 vp ja siinä viitatus lausunnot).

Pykälän 2 momentissa olisi informatiivinen viittaus hallintolakiin (434/2003). Perustuslakivaliokunnan käytännössä on vakiintuneesti katsottu, että valvontatyyppisten tarkastusten sääntelyssä on syytä viitata hallintolain 39 §:n säännöksiin hallintoasian käsittelyyn liittyvässä tarkastuksessa noudatettavasta menettelystä (esim. PeVM 9/2018 vp).

6 §. Uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka. Pykälässä säädettäisiin hallinnollisista seuraamuksista tilanteessa, jossa joku toimii vastoin tämän lain säännöksiä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säännöksiä 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.

Esitetyt hallinnolliset seuraamukset voisivat kohdistua esimerkiksi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7, 8, 10 ja 11 kohtien mukaan latauspisteiden ylläpitäjiin, mikäli ne eivät noudattaisi mainituissa kohdissa säädettyjä latausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyyttä ja teknologiaa, kuten kertalatausta, maksupäätteitä, automaattista tunnistamista, hinnoittelua, hinnan näyttämistä, digitaalista liitintä ja älylatausta, koskevaa sääntelyä. Jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 39 alakohdan mukaan latauspisteen ylläpitäjällä tarkoitetaan tahoa, joka vastaa latauspisteen hallinnoinnista ja toiminnasta ja joka tarjoaa latauspalvelua

loppukäyttäjille, myös liikkumispalvelun tarjoajan nimissä ja puolesta. Esitetyt hallinnolliset seuraamukset voisivat joissain tilanteissa kohdistua myös latauspisteiden omistajiin, sillä jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 11 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 mainitun artiklan 2, 7, 8 ja 10 kohdassa säädettyjä velvoitteita.

Esitetyt hallinnolliset seuraamukset voisivat kohdistua myös jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 36 alakohdan mukaisiin liikkumispalvelun tarjoajiin, mikäli ne eivät noudattaisi jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 5 kohdan tai 7 artiklan 4 kohdan mukaisia säännöksiä palvelun hintojen kohtuullisuudesta, selkeästä vertailtavuudesta, läpinäkyvyydestä tai syrjimättömyydestä. Esitetyt hallinnolliset seuraamukset voisivat kohdistua myös yleisesti saatavilla olevien vetytankkausasemien ylläpitäjiin, jos ne eivät noudata jakeluinfra-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan tai 7 artiklan mukaista sääntelyä vetytankkausasemien käyttäjäystävällisyydestä ja teknologiasta. Jakeluinfra-asetuksen 6 artiklan 3 kohdan mukaisesti seuraamus voisi kohdistua myös vetytankkausaseman omistajaan tilanteessa, jossa vetytankkausasemaa ei olisi suunniteltu palvelemaan kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja.

Hallinnolliset seuraamukset voisivat niin ikään kohdistua myös jakeluinfra-asetuksen 19 artiklan nojalla moottoriajoneuvojen valmistajille, tankkaus- ja latauspisteiden ylläpitäjille tai moottoriajoneuvojen edustusliikkeissä jakelijoille taikka jakeluinfra-asetuksen 21 artiklan nojalla niille toimijoille, jotka vastaavat kyseisen artiklan ja sen liitteen II mukaisten teknisten eritelmien noudattamisesta.

Jakeluinfra-asetus ei edellytä seuraamuksista säättämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on Euroopan unionista tehdyn sopimuksen (SEU) 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun vilpittömän yhteistyön periaatteen nojalla velvollisuus säätää muiden toimenpiteiden ohella myös tehokkaista seuraamuksista, jotka ovat aiheellisia EU:n säädöksistä johtuvien velvoitteiden toteutumisen varmistamiseksi (C-68/88, kohta 23). Velvollisuus seuraamuksista säättämiseen 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 säättämisen tavoitteena on varmistaa jakeluinfra-asetuksen ja tämän lain mukaisten velvoitteiden noudattaminen ja siten lainmukaisen oikeustilan aikaansaaminen. Ehdotettu seuraamuslaji vastaisi voimassa olevassa jakeluinfra-lain 12 §:ssä säädettyjä hallinnollisia seuraamuksia. Seuraamuslajia voidaan tarkastella uudelleen, jos uhkasakkomenettely osoittautuu riittämättömäksi keinoksi varmistaa sääntelyn tehokas toimeenpääntö.

7 §. 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.

8 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian, sillä jakeluinfra-asetusta sovelletaan sen 26 artiklan mukaan 13.4.2024 alkaen.

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

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

4 §. *Suhde muuhun lainsäädäntöön.* Voimassa olevan pykälän 2 momentin mukaan julkisille latauspisteille asetetuista vaatimuksista säädetään jakeluinfralaissa. Viittaus kumottavaksi ehdotettuun lakiin korjattaisiin viittauksella jakeluinfra-asetukseen. Suoraan sovellettavan jakeluinfra-asetuksen 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 jakeluinfra-asetuksen kanssa.

9 §. *Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset.* Voimassa olevan pykälän 1 momentin mukaan lain 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta 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 jakeluinfradirektiiviin korjattaisiin viittauksella jakeluinfra-asetuksen liitteeseen II. Jakeluinfra-asetuksen 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. Jakeluinfra-asetuksen johdanto-osan (81) kappaleen mukaan komission delegoiduissa asetuksissa (EU) 2019/1745¹⁴ ja (EU) 2021/1444¹⁵ vahvistettiin päiväämättömiä teknisiä eritelmiä tietyn tyyppiselle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurille, ja kyseiset eritelmät on nyt päivätty ja ne luetaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II. Mainitun johdanto-

¹⁴ Komission delegoitu asetukset (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.

¹⁵ Komission delegoitu asetukset (EU) 2021/1444 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU täydentämisestä sähkökäyttöisten linja-autojen latauspisteitä koskevien standardien osalta.

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 liitintyyppejä 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. Normaalityehtoisien latauspisteiden 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 tekniisiin 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 pistokytkinrakenne FF tai CCS.

Voimassa olevan pykälän 3 *momentin* mukaan edellä 5–7 §:ssä tarkoitettut latauspisteet voivat myös olla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta annetussa laissa tarkoitettuja julkisia latauspisteitä. Momentin viittaus kumottavaan jakeluinfralakiin korvattaisiin viittauksella jakeluinfra-asetukseen. Jakeluinfra-asetusta vastaavasti momentissa ehdotetaan käytettäväksi sanayhdistelmää ”yleisesti saatavilla oleva latauspiste” ”julkisen latauspisteiden” 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, vety, biopolttoaineet siten kuin ne on määritelty direktiivin 2009/28/EY 2 artiklan 1 alakohdassa, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, maakaasu (mukaan lukien biometaanin) kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu, CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu, LNG) ja nestekaasu (LPG).

Pykälän 1 *momentin* viittaus kumoutuvaan jakeluinfradirektiiviin korvattaisiin viittauksella jakeluinfra-asetuksen 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 määriteltyt 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 jakeluinfra-asetuksen 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 näyttäminen

Ehdotetun uuden liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista annetun lain 2 §: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 näyttämisestä. 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.

Liikenne- ja viestintävirastossa on 15.3.2024 käynnistetty määräyshanke (TRAFICOM/119879/03.04.03.00/2024) voimassa olevan määräyksen päivittämiseksi EU-lainsäädännön ja esitettyjen kansallisen lainsäädäntömuutosten vuoksi.

9 Voimaantulo

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

10 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Lailla täydennettäisiin ja täsmennettäisiin jakeluinfra-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 kansalliseen 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 elinkeinovapauteen, 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 tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeen, ja tehdä siellä tarkastuksia. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tarkastusoikeudesta säättämistä kansallisesti. EU:n tuomioistuin on kuitenkin vahvistanut oikeuskäytännössään, että jäsenvaltioilla on SEU 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun 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 toteutumisen varmistamiseksi.

Kotirauhan suojan varsinaisen ytimen ei ole katsottu vaarantuvan säädettäessä tarkastustoimivallan ulottumisesta sellaisiin myös asumiseen käytettäviin tiloihin, joissa harjoitetaan ammattitoimintaa (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 tarkastuksen kohteena olevissa tiloissa on myös asumiseen käytettyjä tiloja.

Ehdotetun uuden lain 4 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirastolla olisi oikeus salassapitosäännösten estämättä saada tämän lain mukaisten valvontatehtäviensä suorittamiseksi välttämättömät tiedot niiltä, joita jakeluinfra-asetuksen, tämän lain ja sen nojalla annettujen määräysten mukaiset velvoitteet koskevat. Jakeluinfra-asetus ei edellytä tiedonsaantioikeudesta säättämistä 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 tiedonsaantioikeudesta 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 aiheutonta 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 säätämisestä kansallisesti eli tältä osin kansallinen liikkumavara on laaja.

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

Ehdotetun lain 6 §: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 esitetylle 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 elinkeinovapauden ydinsisältöä. Esitettyjen tehostuskeinojen perusteena katsotaan 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.

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 lainsäätämisyksikössä.

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

liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lain tarkoitus

Tällä lailla täsmennetään ja täydennetään 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 §

Polttoaineiden hintojen näyttäminen

Jos jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 40 alakohdassa tarkoitettu tankkauspisteen ylläpitäjä näyttää polttoaineiden hintoja niitä vertailemalla, vertailussa tulee noudattaa jakeluinfra-asetuksen liitteen II 10.3 kohdassa tarkoitettua yhteistä menetelmää.

Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä 1 momentissa tarkoitettujen vertailuhintojen määrittelystä ja näyttämisestä.

3 §

Valvonta

Jakeluinfra-asetuksen 5 artiklan 1–5, 7, 8, 10 ja 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.

4 §

Tiedonsaantioikeus

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

5 §

Tarkastusoikeus

Liikenne- ja viestintävirastolla on oikeus päästä alueelle, huoneistoon ja muuhun sellaiseen tilaan, jonne pääsy on tässä laissa tarkoitetun valvonnan kannalta tarpeen, tehdä siellä tarkastuksia ja ryhtyä muihin valvonnan edellyttämiin toimenpiteisiin. Tarkastusta ei kuitenkaan saa toimittaa pysyväisluonteiseen asumiseen käytetyissä tiloissa.

Tarkastuksissa on noudatettava, mitä hallintolain (434/2003) 39 §:ssä säädetään.

6 §

Uhkasakko, teettämisuhka ja keskeyttämisuhka

Liikenne- ja viestintävirasto voi velvoittaa sen, joka toimii vastoin tämän lain säännöksiä tai siinä tarkoitettua toimintaa koskevia Euroopan unionin säännöksiä taikka tämän lain nojalla annettuja määräyksiä, 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.

7 §

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).

8 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

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

2.

Laki

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

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan rakennusten varustamisesta 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 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2023/1804 (*jakeluinfra-asetus*).

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan jakeluinfra-asetuksen liitteessä II tarkoitettujen teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

Edellä 5–7 §:ssä tarkoitetut latauspisteet voivat myös olla jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitetulla tavalla yleisesti saatavilla olevia latauspisteitä.

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:

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 (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 käyttöönotosta 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 16.5.2024

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 rakennusten varustamisesta 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 §

4 §

Suhde muuhun lainsäädäntöön

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).

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

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

9 §

9 §

Sähköajoneuvojen latauspisteitä ja latauspistevalmiutta koskevat vaatimukset

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 tarkoitettun latauspistevalmiuden on oltava sellainen, että pysäköintipaikkaan voidaan myöhemmin asentaa 1 momentissa tarkoitettujen teknisten eritelmien mukainen latauspiste.

Edellä 5–8 §:ssä tarkoitettujen latauspisteiden on oltava teknisiltä ominaisuuksiltaan *jakeluinfra-asetuksen liitteessä II tarkoitettujen* teknisten eritelmien mukaisia normaalitehoisia tai suuritehoisia latauspisteitä.

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

Voimassa oleva laki

Edellä 5–7 §:ssä tarkoitetut latauspisteet voivat myös olla liikenteessä käytettävien 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 5–7 § tarkoitetut latauspisteet voivat myös olla *jakeluinfra-asetuksen 2 artiklan 45 alakohdassa tarkoitetulla tavalla yleisesti saatavilla olevia* 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.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

Laki

ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista annetun lain 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

Ehdotus

7 §

Kuorma-autoja koskevat vaatimukset

Ympäristöystävällinen ja energiatehokas kuorma-auto on ensimmäisellä ja toisella hankinta-ajanjaksolla ajoneuvo, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöön otosta 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.

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

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 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.

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 parafiinisia 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.

hankinta-ajanjaksolla M3-luokan linja-auto, joka käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja *direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 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 parafiinisia 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